

# umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



136 | 11.2022

## Verkehrswende und Feminismus

Ab Seite 3

Öffentlicher Raum für alle **Seiten 8 – 9**  
PARK(ing) Day 2022 **Seiten 10 – 11**

**umverkehR**  
**Zukunft inkl.**



# Verkehrte

## Welt

Versuchen Sie mal, die Welt durch Kinderaugen zu betrachten. Das ist sehr erhellend. Kinder sehen jedes Detail und stellen Dinge infrage, die für uns Erwachsene längst normal sind. Zum Beispiel: Warum darf ein Auto auf dem Trottoir abgestellt werden, ein Trottinett aber nicht auf der Strasse?

In die Erwachsenenwelt übersetzt: Warum gewähren wir dem Autoverkehr eine dermassen überhöhte Priorität, vor allem verglichen mit dem Fuss- und dem Veloverkehr? Diese Wertung der Verkehrsformen ist schon dermassen in unsere Hirne einbetoniert, dass sie kaum noch bewusst wahrgenommen wird und darum auch nicht mehr reflektiert werden kann.

So kann die blosser Aufhebung einer Handvoll Parkplätze bereits existenzielle Ängste auslösen. Auch hier kann eine Betrachtung der Welt durch Kinderaugen weiterhelfen. Klar, auch Kinder haben es ganz und gar nicht gern, wenn man ihnen etwas wegnimmt. Aber sie haben auch ein ausgeprägtes Gespür für Gerechtigkeit. Solange nämlich Menschen mit Auto im Durchschnitt drei Mal mehr Platz beanspruchen als Menschen ohne Auto, ist eigentlich klar, wer hier zu kurz kommt und wer profitiert.

Apropos kurz: Ein Stadt der kurzen Wege würde viele Verkehrsprobleme lösen. Wir müssten aber offen sein für Neues – wie Kinder das sind (wenn es nicht gerade ums Essen geht). Wie Kinder müssten wir uns auf das Ziel konzentrieren und nicht auf die Probleme, die auf dem Weg dorthin auftauchen mögen.

Vieles läuft verkehrt im Verkehr. Die Offenheit, ein paar grundlegende Dinge infrage zu stellen, würde viel in Bewegung bringen.

Lesen Sie doch dieses umverkehRen durch Kinderaugen und mit entsprechend viel Spass

*Hanspeter Kunz*  
Co-Präsident



### Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, IBAN CH84 0900 0000 8006 7097 2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehR  
**Beiträge** Daniel Costantino, Silas Hobi, Sarah Käser, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Tonja Zürcher **Titelbild** Keystone-SDA/  
Magali Girardin **Layout** typisch.ch **Korrektorat** Marion Elmer, Barbara Geiser **Druck** Jordi AG, Belp **Papier** RePrint Recyclingpapier  
**Abonnementspreis** Mitgliedschaftspresse, erscheint 4- bis 5-mal im Jahr, Einzelheft 3,50 CHF **Nächste Ausgabe** März 2023

# Feminismus und Verkehrswende verbinden

Jahrzehntelang haben Politiker und Planer die Städte autogerecht umgebaut. Seither verstellen Blechkisten den Menschen den Weg. Besonders betroffen sind Kinder, ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen und Menschen, die unbezahlte Sorgearbeit leisten. Höchste Zeit, das zu ändern!

Tonja Zürcher

Es ist Bewegung in die Gesellschaft gekommen. Am feministischen Streik 2019 nahmen mehr als eine halbe Million Menschen und an der Klimademo im gleichen Jahr erneut hunderttausend Personen teil. Die beiden Bewegungen haben – trotz auf den ersten Blick sehr unterschiedlichem Thema – viel gemeinsam: Sie haben genug von einer Welt, in der die Mächtigen auf Kosten aller anderen leben. Denn ohne die Nutzung natürlicher Ressourcen, die Zerstörung des Klimas oder die Ausbeutung unbezahlter Haus- und Sorgearbeit funktionieren weder Gesellschaft noch Wirtschaft.

Im öffentlichen Raum äussert sich dieses Machtverhältnis in der Dominanz des Autos. Obwohl die meisten Menschen in Schweizer Städten kein Auto besitzen, besetzt der Autoverkehr rund 60 Prozent des Strassenraums. Innert kurzer Zeit wurden die Städte zwischen 1950 und 1970 «autogerecht» umgebaut. Seither

können Kinder nicht mehr vor dem Haus auf der Strasse spielen, und der Schulweg wurde zur grossen Gefahr. Menschen mit Mobilitätseinschränkung müssen teilweise grosse Umwege auf sich nehmen, um die Strassen an den wenigen dafür vorgesehenen Orten mit Randsteinabsenkung zu queren. Die Grünphase bei Fussgängerampeln ist meist so knapp bemessen, dass die Strassenquerung für ältere Menschen zum Stress wird.

Neben den Einschränkungen für die direkt Betroffenen führt die autogerechte Stadt zu einem grossen Mehraufwand für jene Menschen, die Kinder betreuen oder sich um ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen kümmern; weil zum Beispiel Kinder zum entfernten Spielplatz begleitet werden müssen oder der Ausflug mit älteren Personen an einen gemütlichen Ort weiter weg führt. Mehrheitlich sind es Frauen, die diesen Mehraufwand leisten, und fast immer tun sie das unbezahlt.

Wie sieht die Lösung aus? «Mobilität muss unabhängig von Geschlecht, Einkommen oder Hautfarbe sicher, bezahlbar, barrierefrei sowie umweltfreundlich sein», fasst Janna Aljets in der Zeitschrift «Luxemburg» ein zentrales Kriterium der feministischen Verkehrswende zusammen. Zudem müssten Wege und Räume, die für die Sorgearbeit notwendig sind, in den Fokus rücken. Im Vordergrund stehen deshalb kollektive Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr und die Schaffung lebenswerter öffentlicher Begegnungsräume. Der Autoverkehr passt hingegen sehr schlecht dazu.

Es geht deshalb nicht nur um mehr Velowege, barrierefreie ÖV-Haltestellen und begrünte Begegnungszonen. Es geht darum, den Autofahrenden Platz wegzunehmen und den Raum umzuverteilen. Es gilt, den über Jahrzehnte eintrainierten Autofokus zu überwinden und zurückzuweisen, was von vielen Autobesitzenden als Selbstverständlichkeit verstanden wird: einen subventionierten Autoabstellplatz vor der Haustüre und die Erreichbarkeit aller Orte mit dem Privatauto. Eine gerechte und klimaverträgliche Stadt ist eine autoarme Stadt, welche die Menschen ins Zentrum rückt.

Damit uns das gelingt, brauchen wir breite Allianzen. Klimaschutz, Feminismus und Verkehrswende gehören zusammen. ■



Transparent des feministischen Streik-Kollektivs Basel am Klimastreik im April 2019

# Verkehrsplanung als Männerdomäne

In den 1990er-Jahren entstand in der Schweiz eine breite feministische Stadtplanungskritik, die sich gegen die «männerdominierte» Verkehrsplanung wehrte und die Berücksichtigung anderer Mobilitätsmuster und Ansprüche von Frauen forderte.

Sarah Käser

Zu Beginn der 1990er-Jahre wurde der schweizweite Verein «Planung, Architektur und Frauen» (P, A, F.) gegründet. Die meisten Mitglieder des Vereins kamen aus der Raum- oder Stadtplanung, aus den Feldern der Architektur oder Geografie. Sie strebten die «Förderung der Gleichberechtigung von Frauen in allen Bereichen und auf allen Ebenen der Architektur und Planung» an. Ihre Forderungen zielten auf eine berufliche und planerische Gleichstellung der Frauen ab. Neben der schweizweiten Organisation bildeten sich in den 1990er-Jahren auch auf regionaler Ebene weitere Vereine oder Gruppen, die sich mit feministischer Architektur und Planung auseinandersetzten. In Bern war es beispielsweise die «Arbeitsgruppe Berner Planerinnen und Architektinnen» (ABAP), in Basel die Gruppe «Freiräume für Frauen» und in Zürich die «Frauenlobby Städtebau».

## Gesunde, mobile Männer im Erwerbsalter

Der Verein «Planung, Architektur und Frauen» schloss sich dem allgemeinen Tenor der feministischen Stadtplanungskritik an, die ab den 1980er-Jahren in den USA und Europa aufkam.

Die P, A, F. bezeichnete die Verkehrsplanung als androzentrisch, da sie sich am Bild des erwerbstätigen Mannes orientiere. 1995 schrieb sie: «Wie in vielen anderen Lebensbereichen wächst auch im Gebiet von Architektur und Planung die Erkenntnis, dass diese mehrheitlich von Männern gemacht wird. Und zwar von gesunden, mobilen Männern im Erwerbsalter! Die Vermutung, dass etwa zwei Drittel der Bevölkerung andere Ansprüche haben, macht sich vor allem unter Frauen breit.» Die Aktivistinnen sahen sich einem von Männern dominierten Planungsumfeld gegenüber und wollten als Planerinnen und Architektinnen die spezifisch «weiblichen» Bedürfnisse in der (Verkehrs-)Planung vertreten.

## Komplexere Wegketten

Der Verein wies beispielsweise darauf hin, dass Frauen andere Wege zurücklegten als Männer. Da sie häufiger für die Kinderbetreuung und den Einkauf zuständig waren, pendelten Frauen nicht nur von Zuhause ins Büro, sondern von Zuhause zur Kita, zum Einkauf, nach Hause und wieder zur Kita. Die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs seien nicht auf ein solches Mobilitätsmuster ausgelegt, und Frauen hätten weniger oft Zugang zu Autos.

## Mehr Mitbestimmung in der Planung!

Neben dieser baulichen und planerischen Kritik übte die P, A, F. auch Kritik auf struktureller Ebene. In der (Verkehrs-)Planung und Architektur forderte sie eine höhere Frauenvertretung in den Büros und politischen Gremien sowie in der Aus- und Weiterbildung. Die Untervertretung der Frauen in diesen Berufsfeldern zu bekämpfen, war ein Hauptanliegen der P, A, F.

## Fazit

In der Schweiz waren die Mitglieder der P, A, F. mit ihren Anliegen Pionierinnen. Viele Forderungen der P, A, F., etwa die Förderung der Nutzungsdurchmischung (gemischte Zonen mit Wohnen, Gewerbe und Betreuungsangeboten) fanden Einzug in die allgemeine Planungspraxis. Dennoch bleibt die zentrale Frage, für wen eine Stadt und deren Strassenraum gebaut werden, weshalb sich auch diese umverkehR-Ausgabe dem Thema widmet. ■



Betriebe mit vorbildlichen, der Gleichstellung verpflichteten Arbeitsbedingungen, zeichnete die P, A, F. mit dem Label «FRAU AM BAU» aus. Die Architektin Beatrix Jeannotat führte einen solchen ausgezeichneten Betrieb.



# Verkehrswende für alle

«Gender Planning» oder warum eine Verkehrswende mit Blick auf die Sorgearbeit unsere Städte lebenswerter macht.

Tonja Zürcher

Wie seit den 1990ern kritisiert wird (siehe Artikel Seite 4), ist die autogerechte Stadt einseitig auf Vollzeit erwerbstätige Personen ohne Sorgearbeit ausgerichtet. Wer sich hingegen um Kinder und alte Menschen kümmert, Einkäufe erledigt und Nachbarschaftshilfe leistet, hat das Nachsehen. Noch immer sind erstere mehrheitlich Männer und letztere überwiegend Frauen. Entscheidend ist jedoch nicht das Geschlecht, sondern die Rolle und die Aufgaben, die eine Person in unserer Gesellschaft übernimmt, beziehungsweise die ihr zugewiesen werden.

## Grünflächen und Trottoirs

Eine gleichberechtigte Stadtplanung – auch «Gender Planning» genannt – berücksichtigt die unterschiedlichen Zielgruppen statt einseitig vom Autoverkehr und den Arbeitswegen her zu denken. Für Eva Kail, die als Stadtplanerin in Wien seit 30 Jahren Vorreiterin auf diesem Gebiet ist, bedeutet «Gender Planning» mehr

Barrierefreiheit und mehr Platz auf Trottoirs, wie sie letztes Jahr in einem Interview in der «Zeit» erklärte. Das komme Kindern, Älteren und Gebrechlichen und all jenen zugute, die einen Kinderwagen schieben. Grünflächen und Parkanlagen, Schulen und Kitas müssen zu Fuss, mit dem Velo und dem ÖV gut erreichbar sein.

Beim «Gender Planning» geht es um mehr als das Geschlecht. «Es müssen Bewegungsfreiheit und das Recht aller Menschen – [...] unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, Behinderung – auf umweltverträgliche und eigenständige Mobilität im Alltag im Zentrum von Planungsentscheidungen stehen», fasste es die Wiener Landschafts- und Verkehrsplanerin Beata Knoll in der Zeitschrift «Collage» zusammen.

## Stadt der kurzen Wege

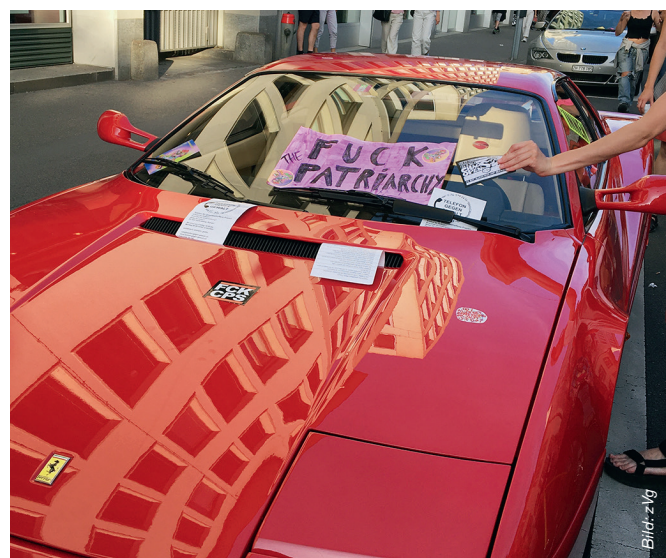
Weniger Autoverkehr bedeutet weniger Gefahren und Hindernisse, mehr Platz für Begegnungen, Erholung und Spielen im direkten Wohnumfeld. Insbesondere für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen mit kleinem Bewegungsradius ist die Gestaltung des öffentlichen Raums in den Quartieren entscheidend – und damit auch für jene Menschen, die sich im Alltag um sie sorgen. Je näher Kitas, Schulen, Einkaufsläden und Gesundheitseinrichtungen sind, desto kleiner der Betreuungsaufwand und desto eher sind Kinder und ältere Menschen selbstständig unterwegs. Eine Stadt der kurzen Wege ist deshalb auch aus Sicht der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Sorgearbeit ein wichtiges Ziel. ■

## Gender Planning am Beispiel Schneeräumung

Die Schneeräumung ist mit Blick auf die immer schneeärmere Zukunft vielleicht nicht das wichtigste Beispiel für eine gleichberechtigte Verkehrsplanung. Trotzdem zeigt sie, wie sich mit einer anderen Perspektive wichtige Verbesserungen erzielen lassen.

Üblicherweise wird der Schnee zuerst von Strassen mit viel Autoverkehr (Autobahnen, Kantonsstrassen) geräumt. Nicht selten werden dabei Schneewälle auf den Velostreifen am Strassenrand aufgehäuft. Trottoirs haben meist keine Priorität. In Schweden hat man vor gut zehn Jahren erkannt, dass dieses System Personen benachteiligt, die Kinder und ältere Menschen begleiten oder Einkäufe erledigen. Als man die Priorisierung umkehrte, sanken sogar die Unfallkosten, da Autofahren auf Schnee – bei angemessener Geschwindigkeit – weniger gefährlich ist, als zu Fuss über Schnee und Eis zu gehen.

Verbesserungen gibt es diesbezüglich auch in der Schweiz: In Basel hat das Parlament beschlossen, dass die Stadt nicht mehr nur auf Strassen und Velowegen den Schnee wegräumen muss, sondern auch auf den Trottoirs. Bisher waren dafür die Grundeigentümer:innen zuständig, was erwartungsgemäss nur bedingt funktionierte.



Verschönerter Ferrari am diesjährigen feministischen Streik in Zürich



# In die Wand

Die Markierung der Velopiktogramme direkt neben den meist überbreiten Autos lädt geradezu zum «Dooring» ein. Das «Auto Motor Sport»-Heft definiert «Dooring» folgendermassen: «Bei «Dooring»-Unfällen kommt es zu einem Zusammenstoss von Radlern und einer sich plötzlich öffnenden Autotür.» Als würde die Gefahr durch ungeduldige und sprunghafte Autotüren nicht ausreichen, fordert der gelbe Pfeil hier zusätzlich zur ungebremsten Fahrt in die Wand auf. Und da wundert sich noch jemand, dass sich Velofahrer:innen nicht an alle Vorgaben halten? ■



Bild: Tonja Zürcher

# Auf grossen Rädern



Bild: Flickr, Taylor Hetting

Wie macht man Männern Sorgearbeit schmackhaft? Dank der Autoindustrie haben wir dafür endlich eine Lösung: Škoda hat diesen wunderbaren XXL-Buggy erfunden. Offen bleibt die Frage, wie dieser in den Kofferraum eines SUV gepackt werden kann. Dafür finden die Autobauer aber sicher noch eine Lösung. ■



## Am Strassenboden

Da streiten sich Los Angeles, Mexiko-Stadt und Moskau um den ersten Rang als fussgängerunfreundlichste Stadt. Und wer gewinnt? Der Kinder-Spielteppich. 60 Prozent der gesamten Stadtfläche besteht aus Strassen und Parkplätzen. Fusswege: 1 Prozent. Velowege: 0 Prozent. ■



## Hinter dem Hag

Ist das die Rache der Autolobby für den PARK(ing) Day? Da lockt Olten mit einer schön beschilderten Veloabstellfläche, und dann verstellt dieser Hag den Zugang. Olten ist bei der Veloabstellmisere aber nicht allein. In Zürich gibt es 14 Mal weniger Platz zum Abstellen von Velos als für das Lagern von Autos, das hat Pro Velo kürzlich nachgezählt. ■





# Öffentlicher Raum für alle

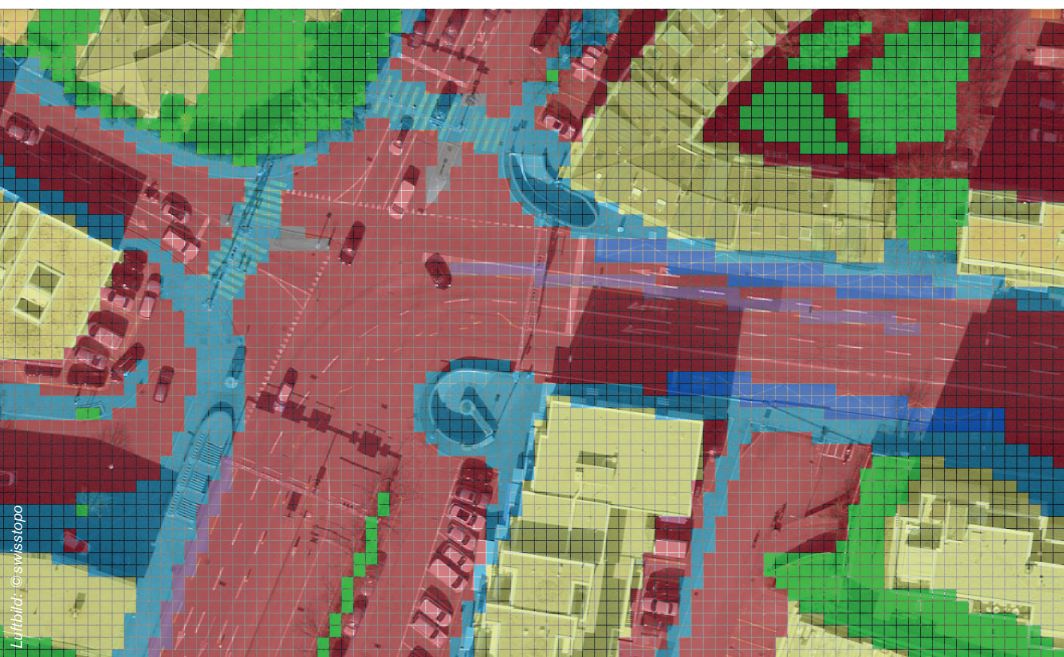
Für die Autolobby ist es normal, dass der Grossteil des öffentlichen Raums für Autos zur Verfügung steht. Mit dieser Arroganz will umverkehR brechen. Unsere Stadtklima-Initiativen leisten dafür einen wichtigen Beitrag.

Silas Hobi

Das Sommerloch ist immer wieder eine gute Gelegenheit, um Belanglosigkeiten in den Medien unterzubringen. Vergangenen Sommer beschäftigte die Zeitungen in der Stadt Zürich der angeblich grosse Widerstand gegen die Veloroute in Höngg. Über 300 Einsprachen seien eingegangen. Das sind knapp 0,3 Prozent der 101 336 Ja-Stimmen bei der Volksabstimmung vor zwei Jahren – eine verschwindend kleine Minderheit.

## Sichere Velorouten statt Parkplätze

Zugunsten sicherer Velorouten werden Parkplätze abgebaut. Da sehen gewisse Leute rot. Parkplätze sind für sie so etwas wie ein Menschenrecht und der Abbau unverhandelbar. Für den Erhalt sind sie vermutlich bereit, bis vor Bundesgericht zu gehen. Es ist für sie selbstverständlich, dass ihnen mehr Platz im öffentlichen Raum zusteht als Menschen ohne Autos. Das Phänomen hat einen Namen: Es nennt sich «Arrogance of Space» – also Arroganz des Raums.



Kreuzung Schwamendingenstrasse und Überlandstrasse in Zürich

- Autos (46%)
- Fussgänger:innen (16%)
- Velos (1%)
- ÖV (2%)
- Gebäude (23%)
- Grünflächen (11%)
- Ungenutzte Fläche (1%)



## Kreuzung Quai Branly und Pont d'Iéna in Paris:

Mit Blick vom Eiffelturm auf diese Kreuzung entwickelte Mikael Colville-Andersen das Konzept zur Sichtbarmachung der «Arrogance of Space».

- Autos (55%)
- Fussgänger:innen (20%)
- Zebrastreifen (9%)
- Velos (4%)
- Gebäude (5%)
- Ungenutzte Fläche (7%)

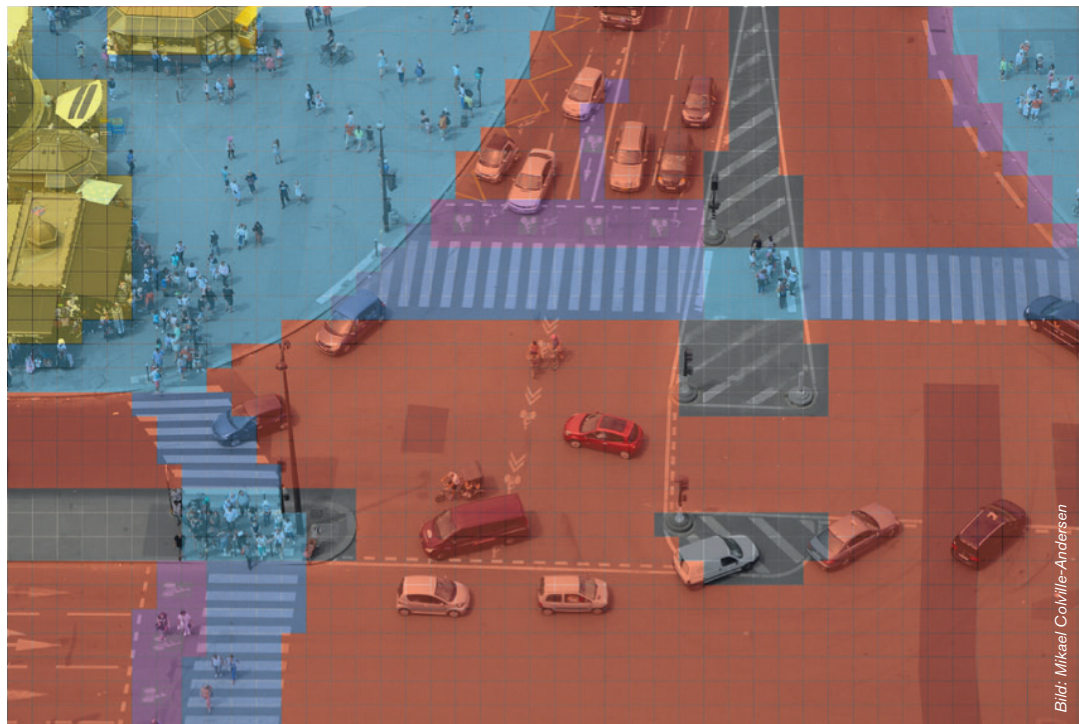


Bild: Mikael Colville-Andersen

### Autofahrer:innen brauchen dreimal so viel Platz

Dieses Phänomen ist im öffentlichen Raum weit verbreitet. Eine Studie aus Berlin hat herausgefunden, dass Menschen mit einem Auto rund dreimal so viel Platz einnehmen wie Menschen ohne Auto. In unserem Alltag ist es normal, dass sich Pendler:innen im ÖV in den Stosszeiten eng zusammenquetschen, während es sich die Autofahrenden meistens alleine in ihren Blechkisten bequem machen. Wir nehmen es hin, dass der Veloverkehr auf dem Trottoir geführt wird und es deswegen zu Konflikten mit den Fussgänger:innen kommt. Oder dass es bei Tempo 50 nicht einmal Velostreifen hat, weil da Autos parkieren «müssen». Es ist typisch, dass Busse im Stau stehen, weil keine separaten Busspuren erstellt werden. Die Liste liesse sich beliebig verlängern.

### Teure Mieten und günstige Parkplätze?

Bezeichnend am Konzept des «Arrogance of Space» ist, dass sich die Autolobby gerne in der Opferrolle sieht. Sie betont, dass alle Verkehrsträger gleichberechtigt seien und blendet dabei komplett aus, dass der Autoverkehr übermässig viel Platz beansprucht. Kürzlich habe ich Fol-

gendes gelesen: «Wir haben teure Mieten für Menschen, aber günstige Parkplätze für Autos. Wir setzen unsere Prioritäten verkehrt herum. Wir töten unsere Städte.» Umso stossender ist, dass der erbitterte Widerstand gegen jeden Spur- oder Parkplatzabbau die Umsetzung von Velorouten auf Jahre hinaus verzögert. Zur Vermeidung des Konflikts mit Autofahrenden verzichten Planungsbehörden viel zu oft auf sichere Velorouten und genügend breite Trottoirs.

### Stadtklima-Initiativen als wichtiger Schritt

Es ist nicht einzusehen, warum Menschen mit einem Auto mehr Platz im öffentlichen Raum beanspruchen dürfen als andere. Ungleich mehr Bewohner:innen profitieren von Bäumen anstelle von Parkplätzen oder von einem ÖV mit Vorfahrt. Eine Mehrheit der Bevölkerung fordert seit Jahren sichere Velorouten, damit weniger Unfälle geschehen. Mit den Stadtklima-Initiativen will umverkehR deshalb die «Arrogance of Space» ausgleichen und fordert die Umwandlung von Strassenfläche in Flächen für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie in Grünflächen mit Bäumen. Das ist ein wichtiger Schritt hin zu einer gerechteren Verteilung des öffentlichen Raums in unseren Städten. ■

Website zum Erstellen solcher Grafiken: [cyklokoalicia.sk/arrogance](http://cyklokoalicia.sk/arrogance)



# PARK(ing) Day 2022

Ein öffentliches Kinderzimmer, Velokino, Strassen-coiffeur und vieles mehr. Der PARK(ing) Day war dieses Jahr wieder unglaublich vielfältig und bunt! Der nächste PARK(ing) Day findet übrigens am Freitag, 15. September 2023, statt.

Daniel Costantino



Die Parkplätze auf der Demutstrasse in St. Gallen wurden zum reger genutzten Aussenraum für Gross und Klein, bis spät in die Nacht.

Kurzentschlossene erhielten in Basel einen Prosecco auf dem Parkplatz und einen Haarschnitt unter freiem Himmel.



Strampeln fürs Klima – äh, fürs Kino: Velokino an der Geroldstrasse in Zürich.



Was braucht es mehr für ein zufriedenes Lächeln als einen umgenutzten PARKplatz? Hier auf der Zähringerstrasse in Luzern.



**Zum Wohl! PARK(ing)  
Day auf dem Kloster-  
platz in Solothurn.**



**As simple as that.  
Es braucht nicht viel,  
um einen Parkplatz  
in einen Grillplatz zu  
verwandeln. So wie  
hier in Dübendorf.**

**Diana beschützte die Kinder, die sich auf dem  
neu gewonnenen Spielplatz tummelten.  
Am Ende fand auf der Steinhaldenstrasse in  
Zürich ein spontanes Quartierfest statt.**



**Die «Stanza Publica»  
in Scuol zeigt ein-  
drücklich, dass  
Parkplätze grösser  
sind als die meisten  
Kinderzimmer.**



## Stadtklima-Initiativen: Updates aus Basel und Genf

Die vom Basler Regierungsrat präsentierten Gegenvorschläge würden im Vergleich zu den Initiativen gerade mal halb so viel zusätzlichen Platz für Grünflächen mit Bäumen, den Fussverkehr, den Veloverkehr und den ÖV bringen. Zudem will die Regierung auch Mergel- oder Kiesplätze als Grünflächen anrechnen. In Genf lehnte das Parlament die Initiative ab und stimmte im Grundsatz für einen Gegenvorschlag, der nun ausgearbeitet werden muss. Damit verschiebt sich der Abstimmungstermin um ein Jahr, und es ist ein inhaltsleerer Gegenvorschlag zu befürchten. umverkehR setzt sich dafür ein, dass die Parlamente nachbessern und ambitionierte Gegenvorschläge ausarbeiten. Gleichzeitig geht die Vorbereitung der Abstimmungskampagnen weiter. ■■■

**Machen Sie Ihre Unterstützung für die Stadtklima-Initiativen mit einer Fahne oder einem Velodreieck sichtbar: [umverkehr.ch/bestellen](http://umverkehr.ch/bestellen)**

## 2 × JA für Klimagerechtigkeit

Am 27. November stimmt Basel über die Klimagerechtigkeitsinitiative «Basel 2030» ab. Konkret schreibt die Initiative fest, dass die Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt bis 2030 auf Netto-Null zu senken sind, und zwar in allen Sektoren, vom Bauwesen über den Verkehr bis zur Industrie. Zudem soll die 1,5-Grad-Grenze in der kantonalen Verfassung festgeschrieben werden. Wichtig ist, dass der Klimaschutz sozial gerecht umgesetzt wird. umverkehR unterstützt die Initiative und empfiehlt JA zur Initiative und JA zum Gegenvorschlag mit Netto-Null 2037 zu stimmen. Bei der Stichfrage bitte die Initiative ankreuzen. ■■■



## Auch in den Alpen regt sich Widerstand gegen Autobahnen

Das Bundesamt für Strassen (Astra) will die Autobahn A13 zwischen Sufers und Splügen verbreitern und ausbauen. Auf Druck der Dorfbewölkerung von Splügen musste das Astra Varianten ausarbeiten, wie Splügen mittels Tunnel umfahren werden könnte. Der Pferdefuss daran: Das Bundesamt will die Verbreiterung bald – also bis etwa 2030 – umsetzen, den Tunnel aber erst in etwa 30 bis 40 Jahren. Der Widerstand geht deshalb weiter. Das «Aktionskomitee Rheinwald» hat im Juli 2022 eine Petition an den Bundesrat eingereicht und fordert, dass der Tunnel gleichzeitig mit der Sanierung und dem Ausbau der A13 gebaut wird und nicht erst Jahrzehnte später. ■■■



## Aktionstag Autobahnen

### Sackhüpfen gegen Autobahnen

Am schweizweiten Aktionstag vom 17. September 2022 haben in 14 Regionen der Schweiz regionale Gruppen gegen den Ausbau von Auto-

bahnen- und Autostrassen protestiert. In Luzern wurde mit einem grossen Fest mit Bands, Kinderprogramm und Infoständen gegen den Autobahnausbau «Bypass Luzern» mobil gemacht. In St. Gallen fand das Gründungsfest des Vereins gegen den Autobahnanschluss «Güterbahnhof» statt, und in Basel startete die Gruppe «Dreirosen bleibt!» mit einer Kundgebung, Musik und einem spontanen Zirkus den Widerstand gegen die «Rheintunnel-Autobahn». In Biel wurde im ehemaligen Schlachthof gefeiert, dass die Westast-Autobahn verhindert wurde und das Kulturzentrum erhalten bleibt. Auf dem Bundesplatz in Bern führte «Verkehrswende Jetzt!» eine Foto-Aktion mit Parlamentarier:innen durch. ■



## Milliarden für Klimaschutz statt für Autobahnen

Mit 20 000 Unterschriften hat umverkehr die Petition gegen den klimaschädlichen, nutzlosen und menschenfeindlichen Ausbau der Autobahnen und für die Verwendung der Milliarden für die Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft sowie den Klimaschutz dem Nationalrat und dem Ständerat überreicht. Symbolisch wurden auf dem Bundesplatz die Milliarden «verlocht». ■

[Bilder von der Aktion auf umverkehr.ch/autobahn](https://umverkehr.ch/autobahn)

## Rosengarten statt Autobahn-Y

Nach 50 Jahren Provisorium Westtangente hat der Bundesrat den Plan des innerstädtischen Autobahn-Y in Zürich aus dem Nationalstrassennetz gestrichen. Wie kann die vier- bis sechspurige Verkehrsschneise zu einer quartierverträglichen Stadtstrasse umgestaltet werden? Bei einem Spaziergang vom Bucheggplatz zur Hardbrücke präsentierte Erich Willi – Verkehrsplaner und «Rosengärtner» – den umverkehr-Wegweiser:innen die Pläne. Mittels Spurabbau beim Autoverkehr soll Platz für sichere Velowege, Baumreihen und Fusswege gemacht werden. Beim anschliessenden «Essen der kurzen Wege» in der alten Zentralwäscherei wurden die Eindrücke verdaut und Pläne für die Verkehrswende geschmiedet. ■

**Möchten Sie umverkehr als Wegweiser:in unterstützen und nächstes Mal auch dabei sein? Dann melden Sie sich hier an: [umverkehr.ch/wegweiserin](https://umverkehr.ch/wegweiserin)**



# Gemeinsam unterwegs für die Verkehrswende

Sei es bei den Stadtklima-Initiativen, dem Engagement gegen Autobahnen oder jenem für Nachtzüge, umverkehR arbeitet regelmässig und eng mit anderen Organisationen zusammen. Zum Abschluss unseres Jubiläumsjahrs wollten wir von ihnen wissen, wie sie die Arbeit von umverkehR einschätzen.

«UmverkehR legt den Finger in die Wunde des aktuellen Verkehrssystems und zeigt mit mutigen Aktionen und starken Bildern auf, dass umweltverträgliche und menschengerechte Mobilität möglich ist. Der Verein reagiert schnell auf politische und wirtschaftliche Fehlentscheide, etwa mit der Petition gegen den Autobahnausbau oder der Kampagne «Zug statt Flug», und hat sich mit wiederkehrenden Aktivitäten, zum Beispiel dem PARK(ing) Day, einen Namen gemacht. Es bleibt nach wie vor viel zu tun, um den verkehrten Verkehr zu kehren, und wir hoffen, umverkehR bleibt weiterhin farbig, auffällig und aktivistisch dran an einer gemeinsamen Zukunft der nachhaltigen Mobilität!»

**Yvonne Ehrensberger, Geschäftsleiterin Pro Velo Kanton Zürich**



«Mit den Stadtklima-Initiativen leistet umverkehR einen wichtigen Beitrag zu mehr Grün-, Velo- und Lebensraum in den Schweizer Städten. In Zusammenarbeit mit dem Verein «Läbige Stadt» konnte auch in Bern eine entsprechende Initiative im August 2022 eingereicht werden. Ich danke umverkehR für den langjährigen Einsatz für mehr Lebensqualität. Weiter so!»

**Nadine Masshardt, Nationalrätin SP, ehemalige Präsidentin «Läbige Stadt»**

«umverkehR ist seiner Zeit stets drei Schritte voraus und ebnet den Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Mit den anschaulichen Aktionen wie den PARK(ing) Days in den Innenstädten und den Stadtklima-Initiativen öffnet umverkehR auf kreative Weise vielen Bürger:innen die Augen und setzt sich für eine Reduktion und einen umweltfreundlicheren und platzsparenden Verkehr ein. Wir freuen uns auf weitere 30 Jahre inspirierende Zusammenarbeit!»

**Simon Hofmann, Bereichsleiter Marketing & Produkte, VCS Schweiz**







10.

### Jeder zehnte Weg

Jeder zehnte Weg von Frauen in 4- oder 5-Personen-Haushalten dient dem Bringen, Abholen und Begleiten von anderen Menschen.

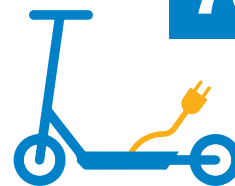
28,3



### 28,3 Kilometer pro Tag

In der Schweiz fahren Männer im Alltag 45 Prozent längere Strecken mit dem Auto als Frauen.

70



**70 Prozent** der Nutzer:innen von E-Trotti-Sharing-Angeboten sind Männer.

# 41 282 Kilometer

Bei einem Haushaltseinkommen von über 12 000 Franken pro Monat ist die jährlich zurückgelegte Strecke pro Person grösser als der Erdumfang.



Die hier abgedruckten Fakten benennen aufgrund der verfügbaren Statistiken nur Frauen und Männer. Sie sind dadurch leider unvollständig. Das Mobilitätsverhalten von nicht-binären Personen bleibt unsichtbar.

15



**15 Parkfelder für Cargovelos** und Velos mit Anhänger gibt es in der Stadt Basel. Weitere 12 sind geplant. Autoparkplätze im öffentlichen Raum gibt es in Basel rund 28 000.

### 78 Kilogramm

schwer und 1,75 Meter gross ist ein Norm-Crash-Test-Dummy. Es sind die Masse eines durchschnittlichen Manns. Daher werden Frauen bei einem Autounfall häufiger und schwerer verletzt.



78

## Erdöllobby vs. Klimaschutz zum Zweiten

Kaum ist das neue Klimaschutzgesetz unter Dach und Fach, hat die SVP als verlängerter Arm der Auto- und Erdöllobby angekündigt, dagegen das Referendum zu ergreifen. Sie will verhindern, dass Netto-Null 2050 verbindlich festgeschrieben und Hausbesitzende und Betriebe beim Umstieg auf erneuerbare Energien unterstützt werden. Zwar fehlen im Gesetz konkrete Massnahmen bei Strassen- und Flugverkehr. Trotzdem ist es entscheidend, diese erneute Volksabstimmung zu gewinnen und beim Klimaschutz endlich vorwärts zu machen.  
**Weitere Infos:** [umverkehr.ch/klimaschutzgesetz](http://umverkehr.ch/klimaschutzgesetz)



Bild: Gertrud Vogler, Sozialarchiv

Schon 1988 wurde kreativ für die Nutzung des Strassenraums als Lebensraum protestiert.

### Fussverkehr

**Dienstag, 22. November, 12.30 – 13.45 Uhr, online**

Webinar zur Förderung des Gehens in Städten und Gemeinden mit Inputs von Fussverkehr Schweiz, der Stadt Renens und dem Kanton Zürich

**Infos und Anmeldung:**  
[mobilservice.ch](http://mobilservice.ch)

### Klimakrise – Wege in die Zukunft

**Dienstag, 22. November, 19.00 Uhr, UniS, Universität Bern, Schanzeneckstrasse 1, Bern, Hörsaal S 003**

Vorträge und Podiumsdiskussion mit Vertretenden aus Wissenschaft und Klimabewegung

**Mehr Infos:**  
[ngbe.ch](http://ngbe.ch)

### Schritte in die ÖV-Zukunft

**Dienstag, 6. Dezember, 9.00 – 17.00 Uhr Kursaal, Bern**  
Jubiläumsveranstaltung der Alliance SwissPass mit einem Beitrag der österreichischen Bundesministerin Leonore Gewessler

**Infos und Anmeldung:**  
[allianceswisspass.ch/sidoezv](http://allianceswisspass.ch/sidoezv)