

umverkehRen

Zeitschrift für eine zukunftsfähige Mobilität



138 | 5.2023

Kinderfreundlicher Strassenraum

Ab Seite 3

Zugreisen **Seiten 7-9**
Klimaschutzgesetz **Seite 16**

18. Juni

JA zum
KLIMA-
SCHUTZ-
GESETZ

Prioritäten, aber richtig!

Was ist wichtiger? Das Klima oder die Mobilität? Autos oder Kinder? Die allermeisten Leute würden sich wohl, ohne lange zu überlegen, für das Klima und die Kinder entscheiden. Das hindert sie aber nicht daran, im täglichen Leben die Prioritäten genau anders herum zu setzen.

So beschliessen wir Netto-Null-Klimaziele – und bauen munter das Strassennetz aus. Dies wiederum schränkt die Bewegungsfreiheit insbesondere der Kinder weiter ein. Wir Eltern verbieten ihnen, sich weit von zu Hause zu entfernen, weil wir wollen, dass sie wieder heil nach Hause kommen. Wir lassen sie nur noch auf Spielplätzen frei herumrennen, die somit eine Art «Wildschutzzonen» darstellen. Schön wäre, wenn es zwischen diesen Inseln noch «Wildwechsel» gäbe, zum Beispiel unterwegs zum elterlichen «Bau» oder zur Schule. Denn richtig paradox wird es, wenn die Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden, weil der Schulweg zu gefährlich ist. Die Wirkung wird damit zur Ursache.

Das Ganze lässt sich nur über eine Neuausrichtung der eingangs erwähnten Prioritäten lösen. Zum Beispiel so: Wir schaffen dezidierte «Wildtierkorridore» für Autos, damit diese ihr «Mobilitätsverhalten» artgerecht ausleben können, ohne andere zu gefährden. Damit werden die alten «Wildschutzzonen» für Kinder überflüssig und die Wildwechsel uneingeschränkt möglich, weil elterlicher «Bau», «Futterstellen», Schule und vieles andere wieder gefahrlos erreichbar sind.

Bis 2050 wird sowieso die ganze Gattung der Automobile auf der roten Liste gefährdeter Arten landen und ein paar Jahrhunderte später als evolutionäre Sackgasse in die Geschichte eingehen.

Viel Spass mit diesem umverkehRen

Hanspeter Kunz
Co-Präsident



Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

Auflage 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, umverkehr.ch **Newsletter** Anmelden auf umverkehr.ch **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Nadine Jung-hanns, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger, Nina Sommer, Tonja Zürcher und Nadja **Titelbild** Kidical Mass, KEYSTONE, Georgios Kefalas **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** September 2023

Die kindliche Entdeckung der Autowelt

Unser öffentlicher Raum ist geprägt von Strassen, die für den motorisierten Verkehr reserviert sind. Es ist das Bild, das wir schon kleinen Kindern als «normal» und damit auch als «richtig» vermitteln. Für eine glückliche Kindheit müsste der öffentliche Raum aber anders aussehen.

Nadine Junghanns

Haben Sie sich einmal gefragt, warum kleine Kinder so wahnsinnig gerne mit Autos spielen? Wenn man aus dem Fenster schaut oder bei einem Spaziergang durch die Stadt darüber nachdenkt, ist die Antwort schnell gefunden: Autos sind einfach überall. Sie sind gross. Sie sind laut. Und die Erwachsenen benutzen sie andauernd. Aus Sicht der Kinder muss das also etwas wahnsinnig Tolles sein.

Machen wir nun einmal die Übung und stellen dem gegenüber, was Kinder in ihrem Wohnumfeld gerne machen (würden): auf der Strasse Fussball spielen oder mit Kreide malen, Fangen spielen, mit anderen Kindern durchs Quartier streifen und neue Wege erkunden. Die Liste liesse sich fortsetzen.

Das Verkehrsregime auf unseren Strassen ergibt aber eine andere Realität. Mit Ausnahme

der wenigen Begegnungszonen haben Kinder sich dem Verkehr unterzuordnen. Kinder lernen von klein auf, wie sie sich im Strassenraum zu verhalten haben: immer auf dem Gehweg bleiben, an der roten Ampel oder am Fussgängerstreifen warten, nicht auf der Fahrbahn stehenbleiben, nicht rennen, aufpassen!

Leiten wir daraus ab, welche Anforderungen Kinder an den Verkehrsraum haben: wenig (oder besser keine) Autos, geringe (oder besser keine) Geschwindigkeit, wenig (oder besser keine) parkende Fahrzeuge. Stattdessen brauchen Kinder übersichtliche, sichere und grosszügige Aussenräume. Damit die Aufenthaltsqualität steigt und es Spass macht, draussen zu spielen, braucht es Bäume, veränderbare Elemente, Vielfarbigkeit und (Verkehrs-)Ruhe.

Doch wie erklären wir das den Kindern, die sich angesichts unseres Strassenbildes schon im Kleinkindalter von Autos begeistern lassen und es mit drei Jahren kaum erwarten können, selbst einmal am Steuer zu sitzen? Diese Frage bleibt wohl Gegenstand des umverkehR-Engagements. ■■■

Autoverkehr ist für Kinder «normal», aber ist es auch das, was sie brauchen?



Kinderrechte im Verkehrsraum umsetzen

Kinder entwickeln sich, indem sie ihre Umgebung autonom entdecken und allmählich erweitern. In und zwischen verschiedenen Orten unterwegs zu sein, macht Kinder eigenständig, selbstbewusst und verantwortungsbewusst. Für diese Erkundungen brauchen sie sichere, autoarme Wege.

Nadine Junghanns

In den letzten Jahrzehnten hat sich der Verkehr in der Schweiz stark verändert. Der öffentliche Raum ist geprägt durch Parkplätze und Strassen, auf denen das Auto Vorfahrt genießt. Dabei verkommen für die Bevölkerung qualitativ hochwertige öffentliche Räume wie Grünflächen, öffentliche Plätze und Spielräume zu Inseln im Verkehrsrauschen. Heute führen Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit und

eine mangelnde Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum dazu, dass Kinder und Jugendliche ihre Umwelt immer weniger auf eigene Faust erkunden und stattdessen immer mehr Zeit in Innenräumen verbringen. Wenn Kinder selbstständig unterwegs sind, werden sie von den Erwachsenen darauf getrimmt, wie sie sich dem Verkehr anzupassen haben. Die Möglichkeiten zum freien Spielen und Erkunden kommen dabei unter die Räder.

Kinder haben Rechte

Die Schweiz hat die UN-Konvention über die Rechte des Kindes, kurz Kinderrechtskonvention, 1997 ratifiziert und ist dadurch verpflichtet, die Kinderrechtskonvention auf allen Ebenen umzusetzen und sicherzustellen, dass alle Kinder sicher aufwachsen und sich bestmöglich entwickeln können. Den Verkehrsraum kinderfreundlich zu gestalten, bedeutet folglich die Verpflichtung, die in der Kinderrechtskonvention verbrieften Rechte der Kinder auf Partizipation, Gesundheit, Freizeit und Erholung, aber auch auf eine sichere Umgebung, auf der Strasse umzusetzen.



Kinder bei der Planung des öffentlichen Raums.

Aspekte einer kinderfreundlichen Verkehrsraumgestaltung

Wohlbefinden und Aufenthaltsqualität: Für ein gesundes Aufwachsen brauchen Kinder öffentliche Räume, die Bewegung und Begegnung fördern und Gestaltbarkeit zulassen. Für den Verkehrsraum heisst das: geringe Geschwindigkeit, wenig Parkplätze (Sichthindernisse), grosszügige Fuss- und Velowege, Spiel- und Sitzgelegenheiten, umfassende Strassenbegrünung.

Autonomes Unterwegssein: Damit Kinder sich im Verkehrsraum selbstständig bewegen können, braucht es kinderfreundliche Wege. Eine kinderfreundliche Wegführung ist übersichtlich, barrierefrei und gefahrenarm.

Gesundheit: Kinder haben ein Recht auf bestmögliche Gesundheit. Für den Verkehrsraum bedeutet dies insbesondere weniger Abgase und weniger Lärm.

Partizipation: Kinder haben das Recht, bei allen Angelegenheiten, die sie betreffen, mitzuwirken. Damit Kinderanliegen im Verkehrsraum umgesetzt werden können, ist es zentral, dass sie in alle Planungsschritte einbezogen werden. Denn Kinder haben ganz besondere Bedürfnisse an den Verkehrsraum, und sie können Ideen und Sichtweisen einbringen, die uns Erwachsenen oftmals verborgen bleiben. Werden Kinder in die Planung und Umsetzung einbezogen, profitiert am Ende die ganze Bevölkerung.

Nachhaltigkeit: Kinder haben das Recht auf eine gesunde und sichere Umwelt. Sie haben das ganze Leben noch vor sich. Daher ist der Umstieg auf eine klima- und umweltfreundliche Mobilität in ihrem höchsten Interesse.

Raum für Kinder

In der Verkehrsraumgestaltung herrscht oft ein Kampf um den Platz. Mehr Platz für das Auto, mehr Platz für Parkplätze, mehr Platz für Tram und Bus, mehr Platz für Velowege, mehr Platz für Menschen zu Fuss. Doch es geht auch anders. Wenn unter Mitwirkung der Bevölkerung die sozialräumliche Perspektive bei der Planung und Gestaltung unseres Verkehrsraums ins Zentrum gestellt wird, können attraktive Räume mit hoher Lebensqualität für alle entstehen. Kinder und Jugendliche machen rund 20 Prozent der Schweizer Bevölkerung aus. Zudem nutzen sie den öffentlichen Raum überproportional stark, da sie mehr Zeit im Freien verbringen als die Erwachsenen. Eine nutzer:innen-gerechte Verkehrsraumgestaltung muss daher zwingend kinderfreundlich sein.

Wir Erwachsenen haben mit unseren Mobilitätsentscheidungen grosse Auswirkungen auf die Lebensrealität von Kindern und Jugendlichen. Nehmen wir diese Verantwortung wahr und gestalten wir Räume, die es Kindern und Jugendlichen ermöglichen, als starke und gesunde Menschen in unsere Gesellschaft hineinzuwachsen. Ganz im Sinn der Kinderrechtskonvention. ■■■

**Nadine Junghanns ist
Fachverantwortliche
für kinderfreundliche
Lebensräume bei
UNICEF Schweiz und
Liechtenstein und
Vorstandsmitglied
von umverkehr.**



Weitere Informationen zum UNICEF-Fachbereich
«Kinderfreundliche Lebensräume»: unicef.ch/kfl

Strassen zum Spielen

Spielen auf der Strasse? Früher eine Selbstverständlichkeit, heute immer seltener. Denn schon den Kleinsten wird eingetrichtert: Der Asphalt gehört dem Auto! Doch es gibt eine Möglichkeit, die Prioritäten im Strassenraum wieder etwas ins Lot zu bringen: Begegnungszonen.

Hanspeter Kunz

Die älteren Semester unter uns können sich sicher noch an Zeiten erinnern, in denen es durchaus normal war, auf der Strasse Fussball zu spielen, die Strasse zu bemalen oder selbst mit einem (ferngesteuerten) Auto herumzufahren. Das ging gut, weil es damals viel weniger Autos gab. Auch heute ist das Spielen zumindest auf Nebenstrassen durchaus erlaubt, allerdings darf der Verkehr nicht gestört werden. Man müsste das Fussballspiel etwa alle 30 Sekunden unterbrechen, um Autos durchzulassen. Und die Hälfte der Autofahrenden würde sich wohl aufregen.

Mehr Infos dazu:
[umverkehr.ch/
begegnungszonen](http://umverkehr.ch/begegnungszonen)

Spielstrassen in Deutschland

Da sich unsere nördlichen Nachbar:innen auch nicht weniger aufregen, ist das Spielen in Deutschland sogar auf Nebenstrassen grundsätzlich verboten. Dafür kennen sie die «Spielstrasse». Hier haben Kinder (und auch Erwachsene) Vortritt, solange sie zu Fuss unterwegs sind. Spielen ist erlaubt, Fahrzeuge dürfen nur im Schritttempo fahren (7 km/h) und müssen gegebenenfalls auch mal warten. Harry Hasler – Autofan und Kunstfigur von Viktor Giacobbo – würde dazu sagen: «Da chasch ja grad so guet laufe!» Richtig, das wäre sowieso besser.

Begegnungszonen in der Schweiz

In der Schweiz gibt es keine Spielstrassen, dafür seit 2002 die sogenannten «Begegnungszonen». Dies als Ergebnis eines 1996 gestarteten Pilotprojekts in Burgdorf und dank dem Engagement von Fussverkehr Schweiz. Wie der Name suggeriert, sind Begegnungszonen nicht auf das Spielbedürfnis der Kinder ausgerichtet, sondern eher als Flaniermeilen oder gemütliche Quartierstrassen gedacht. Grundsätzlich haben Menschen zu Fuss Vortritt, aber wenn ein Auto kommt, muss man Platz machen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, was für angenehme Ruhe sorgt.

Spielen erlaubt, aber ohne Vortritt

Leider gibt es in Begegnungszonen keine spezielle Regelung für das Spielen, es gilt also dasselbe wie auf normalen Nebenstrassen. Spielen ist erlaubt, aber nur solange es den Verkehr nicht stört. Ein typisch schweizerischer Kompromiss. Das ist zwar schade, hat aber die positive Konsequenz, dass neue Begegnungszonen auf weniger Opposition stossen.

Trotz dem Manko des fehlenden Vortritts für spielende Kinder findet umverkehr Begegnungszonen eine sehr gute Sache. Wer selbst bei sich zu Hause eine Begegnungszone haben möchte, kann das bei der Gemeinde beantragen – am besten mit vielen Unterschriften der Nachbar:innen. ■■■



Belebte Begegnungszone

Von Zürich ans westliche Ende Europas

Meine Reise mit dem Zug an den südwestlichsten Punkt Europas in Portugal. Die Geschichte einer dreiwöchigen Reise durch Europa.

Nadja*

Unsere Reise begann in Paris, wo wir die klassischen Touristenattraktionen links liegen liessen und vor allem das Gefühl der Stadt genossen. Mein Geheimtipp ist die Terrasse des Lafayette, von dort hat man gratis eine wunderbare Aussicht über die Stadt. Mit dem Zug reisten wir von Paris nach Barcelona. Die etwas mehr als sechs Stunden Fahrt vergingen mit Spielen und einem Picknick in Windeseile.

In Barcelona besuchten wir die Sagrada Familia. Neben vielen Türmen und Skulpturen beeindruckte mich auch die Geschichte und das Lichtspiel des Kunstwerks. Neben einigen touristischen Attraktionen genossen wir das gute Essen von Barcelona. Besonders lecker waren dabei die Pinchos, eine Art von belegten Brötchen, die uns mit ihrem unschlagbaren Preis von 1,50 Euro pro Stück überzeugten.

Von Barcelona ging es weiter nach Sevilla. Mit zehn Stunden Fahrt war dies unsere längste Zugfahrt, aber ein bisschen Netflix half uns, die Reise entspannt zu geniessen. In Sevilla überzeugten mich die schönen, farbigen Häuser und, dass alles gut zu Fuss erreicht werden konnte. In Sevilla besuchten wir den Königspalast Alcázar, der mit seiner schönen Wandbemalung, der arabischen Architektur und dem noch schöneren Garten auf jeden Fall sehenswert ist. Auch ist «Game of Thrones» im Königspalast gedreht worden.

Mit dem Zug nach Liverpool

Als Joshua Meiers Klasse für einen Sprachaufenthalt nach Liverpool fliegen sollte, brauchte es einen grossen Einsatz von ihm und seinen Eltern, damit wenigstens er mit dem Zug reisen durfte.

«Ich habe mich für den Zug entschieden, da ich ein Zeichen setzen wollte. Ich finde es wichtig, dass man in der heutigen Zeit aus bequemen, «einfachen» Strukturen ausbricht und umdenkt. Die Zugreise selbst war angenehm. Auch das Umsteigen und das Einchecken am Eurotunnel gestaltete sich alles einfacher, als erwartet. Abschliessend kann ich sagen, dass ich mich sofort wieder für diese Art zu reisen entscheiden würde.»

Lesen Sie mehr zu seiner Reise: umverkehr.ch/Liverpool

Von Sevilla reisten wir mit dem Bus nach Lagos und von dort weiter nach Sagres. Leider mussten wir die Beinfreiheit, die wir im Zug genossen hatten, aufgeben. Die Reise dauerte jedoch nur vier Stunden, und so erreichten wir schon bald unser Ziel. Sagres bietet neben Wellen, die sich sowohl für Anfänger:innen als auch für fortgeschrittene Surfer:innen eignen, zusätzlich sehr steile Küstenabschnitte.

Mit dem Bus fuhren wir innerhalb von vier Stunden von Sagres nach Lissabon. Es heisst, Lissabon sei auf sieben Hügeln erbaut worden, und so fühlte es sich auch an. Da wir des Hochlaufens bald müde wurden, kauften wir uns ein Tramticket. Da die Tram auch eine Sehenswürdigkeit von Lissabon ist, konnten wir zwei Dinge gleichzeitig erreichen. ■■■

* Auf Wunsch der Autorin nennen wir nur den Vornamen.



Leckere Pinchos in Barcelona



Atlantikküste bei Sagres

El AVE Catalán: Genf–Barcelona direkt

In 13 Stunden vom Zürcher Kunsthaus zum Prado: Es klingt wie eine Utopie, könnte aber schon bald Realität werden. Die spanische Bahngesellschaft RENFE testet derzeit Direktfahrten von Barcelona nach Lyon.

Gastbeitrag von
Kaspar P. Woker

Nachtzüge sind in aller Munde – auch Verbindungen nach Barcelona. Für 2025 ist eine Verbindung zwischen Amsterdam und Barcelona geplant, während die SBB die Wiederaufnahme der Linie zwischen Zürich und Barcelona plant, jedoch noch auf politische Anschubfinanzierung wartet.

Nicht alle Reisenden möchten nachts unterwegs sein. Eine Direktverbindung am Tag aus der Schweiz nach Barcelona wäre ideal für Menschen, die unterwegs lieber die Aussicht geniessen oder die im Nachtzug nicht schlafen können. Dem Vernehmen nach ist die spanische Staatsbahn daran interessiert, die Hochgeschwindigkeitsverbindung Barcelona–Lyon als erste selbstständig betriebene, internationale Strecke anzubieten. Ein Termin für die Inbetriebnahme wurde noch nicht kommuniziert. Es könnte bereits im Sommer 2023 so weit sein.

Verlängerung nach Genf

Die Wiederbelebung der hochwertigen Tageszugverbindung zwischen Barcelona und Lyon bietet beste Chancen für eine Direktverbindung in die Schweiz. Dazu müsste die RENFE die Linie um 140 Kilometer nach Genf verlängern, was schon bald realisierbar ist, wenn auch die französischen Player mitspielen. Der eingesetzte RENFE S 100 ist ein TGV-ähnlicher Triebzug und verfügt über eine Zulassung für Frankreich. Die Stromsysteme bis Genf sind kompatibel. Auch die Bahnanschlüsse nach Madrid und Zürich wären gesichert.

Grosses Marktinteresse

Eine Marktstudie zum «El AVE Catalán Barcelona–Lyon–Ginebra» zeigt das grosse Marktpotenzial in beiden Richtungen auf. Schweizer:innen auf Städtereise oder unterwegs in die Badeferien an der Costa Brava, Spanier:innen, welche die Bahn entdecken, oder Südamerikaner:innen auf Grand Tour durch Europa brächten eine gute Belegung der 370 Sitzplätze in diesem Zug. Ab Lyon bis über Montpellier hinaus sowie von Perpignan bis Barcelona kann der RENFE S 100 mit bis zu 300 km/h unterwegs sein. Zwischenhalte wären Lyon, Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueres und Girona.

Lobbying ist gefragt

Wenn SBB und RENFE diese Idee mit Elan verfolgen, dürfte sie auf den Fahrplan 2025 umsetzbar sein. Die auf Spanisch erstellte Marktstudie ist auf ein positives Echo gestossen und kann unter umverkehr.ch/genf-barcelona heruntergeladen werden. Es scheint aber, dass die 100 Minuten dauernde Weiterfahrt eines AVE-Zuges nach Genf auf französischer Seite Schwierigkeiten bereitet. Dabei zählten der Catalan-Talgo Genf–Barcelona und der Nachtzug Pablo Casals jahrelang zu einem «Must» für Bahnfans und Tourist:innen. Frankreich hält viel von freiem Marktzugang auf fremden Schienen, doch wenig auf den eigenen. Dagegen lohnt es sich anzutreten, für Touristiker:innen, Politiker:innen, Marketingleute der Bahnen und Umweltaktivist:innen. Lobbying ist gefragt.



Links auf dem Bild ein RENFE S 100 Triebzug, der von Barcelona bis nach Genf fahren könnte.

Sleeping across Europe.

Night Train Network Destinations 2023

- 6-7 days a week
 - - - 3-5 days a week
 - · · · 1-2 days a week
 - · · · · seasonal only
 - · · · · starting this year (hopefully)
 - · · · · important seat-only connections
 - · · · · important ferry connections
- Interrail/Eurail



Why opt for a night train?

With a 28 times lower climate impact compared to air travel (EU average statistics), night trains are the most sustainable way to travel longer distances - while enjoying the scenery over breakfast and saving an overnight hotel stay.

Missing the night train you want?

Then join us! We are campaigning to expand this network with more, better, cross-border and long-distance night train connections - by promoting night train travel and lobbying for better conditions - both for operators and customers.



Back-on-Track.eu

European network to promote cross-border night trains

Was ist die grösste Gefahr für Velofahrende in der Stadt Zürich? Wenn es nach der Plakatkampagne der Stadtpolizei Zürich vom letzten Jahr geht, sind es Trottoirkanten und ... der Wind. Entweder sind die Kampagnenverantwortlichen noch nie in Zürich (oder einer anderen Schweizer Stadt) Velo gefahren oder sie haben sich einen Spass daraus gemacht, die absurdesten Ausreden zu suchen, weshalb die grösste Gefahr nicht die Autofahrenden und die (fehlende) Veloinfrastruktur sind. ■

Überraschender Wind

«Vom Winde
verweht.»



Bild: Stadtpolizei Zürich

**STREET
SMART**
BeStreetSmart.net

**Don't be caught
dead wearing black.**

**When it's dark, wear something
bright or reflective.**

Schwarze Gefahr

Die Schweiz hat kein Monopol auf zynische, schlechte Präventionskampagnen. Diese Werbung aus den USA kann in etwa mit «Trag auf keinen Fall Schwarz» übersetzt werden und zeigt unmissverständlich: Wenn Sie nicht wie ein Glühwürmchen vor sich hinleuchten oder noch besser mit einer schützenden Panzerhülle auf vier Rädern unterwegs sind, sind Sie selbst schuld, wenn Sie (tödlich) erwischt werden. ■

Fun Fact: In Finnland gab es vor Jahren tatsächlich einen Pilotversuch, bei dem die Geweihe von Rentieren mit reflektierender Farbe besprüht wurden. Der Ansatz hat sich jedoch nie durchgesetzt. Ob es daran liegt, dass die Geweihe jedes Jahr abgeworfen werden? Oder hat sich vielleicht tatsächlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass «leuchten» (allein) nicht die Lösung ist und man auf sichere Routen und tiefere Fahrgeschwindigkeiten setzen sollte? ■■

Reflektierende Sicherheit



Sprunghafte Kinder

Kinder überraschen? Wahrscheinlich können wir froh sein, dass die BFU nicht mit einem Kinder-Überraschungsei Werbung für Verkehrssicherheit macht. Auf jeden Fall ist klar: Kinder sind ein Sicherheitsproblem. Das Problem sind nicht die parkierten Autos, welche die Sicht versperren, oder die Autofahrenden, die nicht einsehen, dass eine der Situation angepasste Geschwindigkeit in einem Quartier in etwa Schrittgeschwindigkeit ist. Schon gar nicht sind es die Verkehrsplanenden, die noch nie auf die Idee gekommen sind, Kinder nach ihren Bedürfnissen zu fragen. ■■

SBB: Höhere Kosten, schlechterer Service

Während andere Länder und Regionen den Umstieg vom Auto auf den Zug mit günstigeren Tickets erleichtern, will die Alliance SwissPass – zu der auch die SBB gehören – die Ticket- und Abo-Preise um mehr als vier Prozent erhöhen. Dabei werden die Preise für die 1. Klasse weniger verteuert als jene der 2. Klasse. Kurz vor der Bekanntgabe der Preiserhöhung haben die SBB angekündigt, in Zukunft keine Tickets für internationale Bahnreisen über die Nachbarländer hinaus zu verkaufen. Wir kritisieren diese kurz-sichtige, klimaschädliche und ungerechte Verteuerung und den Serviceabbau. In Zeiten der Klimakrise muss der ÖV attraktiver und nicht teurer werden. ■



Wanderbaumallee unterwegs

Die Schweizer Wanderbaumallee hat ihre erste Station im Quartier Grünau in Zürich bezogen. Dort ist sie zurzeit in der Akklimatisierungs- und Testphase und verschönert während sechs Wochen das Quartier. Am Samstag, 10. Juni, zieht sie mit der ersten grossen Wanderbaumparade an die Hardturmstrasse um. Möchten Sie dabei sein? ■



Mehr Infos:
[umverkehr.ch/
wanderbaumallee](http://umverkehr.ch/wanderbaumallee)



Bieler Stadtklima-Initiative

Innert zehn Jahren sollen zehn Prozent der Strassen in Biel für die Förderung der Biodiversität sowie des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs umgewandelt werden. Dafür haben wir zusammen mit zehn weiteren Parteien und Organisationen mehr als 2300 Unterschriften eingereicht. ■

Autofreie Altstadt

Sursee

Viele historische Stadtzentren in der Schweiz sind bereits (mehrheitlich) autofrei und haben damit stark an Attraktivität gewonnen. Eine von umverkehR unterstützte Initiative will nun, dass auch Sursee diesen Schritt macht. ■

Strassenbau stoppen

Der Widerstand gegen Strassenbauprojekte ist auch auf dem Land gross. In Unterägeri (ZG) wehrt sich

die Bevölkerung gegen einen über-rissenen Umfahrungstunnel. Und im Kanton Luzern wird am 18. Juni über eine Umfahrungsstrasse für Beromünster abgestimmt. Auch hier setzt sich die Bevölkerung gegen die überdimensionierte Strasse ein. Beide Projekte sind völlig aus der Zeit gefallen. umverkehR unterstützt den Widerstand und freut sich, wenn das Referendum gegen den Autobahnausbau auch auf dem Land Zuspruch findet. ■



Ausbau

Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich will die Pisten um 400 Meter verlängern und noch mehr Flugzeuge abwickeln. Dabei ist der Flugverkehr schon jetzt für 27 Prozent des Klimaefekts der Schweiz verantwortlich. Um Netto-Null 2050 zu erreichen, muss der Flugverkehr deshalb stark reduziert werden. Sollte der Flughafen ausgebaut werden, wird es ein Referendum geben. ■

Nationalrat will Autobahnen ausbauen

Im April hat die Verkehrskommission des Nationalrats unsere Petition «Milliarden für den Klimaschutz statt für Autobahnen» abgelehnt und den Autobahnausbau gutgeheissen. «Es ist für uns unverständlich, wie man Klimaziele beschliesst und gleichzeitig die Pfadabhängigkeit klimaschädlicher Lösungen mit Milliarden zementiert», kommentiert umverkehR-Co-Präsidentin und Nationalrätin Franziska Ryser den Entscheid. Sollte das Parlament an den Ausbauplänen festhalten, werden wir das Referendum gegen den Autobahnausbau ergreifen. ■

Superblocks und Bicibús in Barcelona

Wie gelingt es einer Stadt, deren Fläche zu 60 Prozent dem Auto gewidmet ist, über schlechte Luftqualität und zu wenig Grünräume verfügt, kinderfreundliche Verkehrsräume zu schaffen? Mit grossen und kleinen Massnahmen zeigt Barcelona, wie es gehen kann.

Nina Sommer

Seit 2015 entstehen in verschiedenen Stadtteilen Barcelonas sogenannte «Superilles» (katalanisch für Superblocks). Dazu werden bis zu neun Wohnblocks zu sogenannten Superblocks zusammengelegt mit dem Ziel, den öffentlichen Raum vom Autoverkehr zurückzuerobern. Innerhalb dieser Blöcke wird der Verkehr beruhigt: Reinfahren dürfen nur noch Menschen, die ihr Ziel innerhalb des Superblocks haben. Dabei gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h und Vortritt für Menschen zu Fuss. Der Durchgangsverkehr umgeht die Superblocks.

Superblocks, die das Quartier beruhigen

Die schachbrettartig angelegten Strassenzüge, die Barcelona auszeichnen, wurden ab 1860 nach den Plänen von Ildefons Cerdà als Stadterweiterung realisiert. Die jeweils 133 Meter langen Häuserblocks mit den schönen Innenhöfen und den abgerundeten Ecken wurden jahrzehntelang genutzt, um mit dem Auto schnell um die Kurve zu kommen. Aber seit der Wahl von Ada Colau als Bürgermeisterin rückten Fuss- und Veloverkehr und die Aufenthaltsqualität in den Fokus der Planung. Nach einigen Probe-Superblocks mit Blumentöpfen, auf den Asphalt gepinselten Sportplätzen und Picknicktischen sollen nun bis 2030 21 Strassenkreuzungen zu öffentlichen Plätzen umgestaltet und jede dritte Strasse begrünt werden. Dabei sollen 80 Prozent der Strassenfläche von Bäumen beschattet werden sowie 20 Prozent des Belags durch-

lässig sein, um Niederschläge und Hochwasser besser abzuleiten. Die frei gewordenen Flächen werden von der Nachbarschaft rege für Spiele, Sport und als Velorouten genutzt.

Mit dem Bicibús zur Schule

Aber reichen die Superblocks, um als kinderfreundliche Verkehrsplanung durchzugehen?

Bei Weitem nicht, deshalb werden sie von zahlreichen kleineren Massnahmen ergänzt. Da ist zum Beispiel der Bicibús, quasi ein Bus aus Velos: eine organisierte Fahrt, bei der Kinder und Eltern sich mit dem Velo zu fixen Zeiten an Haltestellen entlang einer festgelegten Route treffen und gemeinsam zur Schule fahren. Mittlerweile gibt es zwölf solcher Bicibús-Linien in verschiedenen Quartieren der Stadt, an denen Kinder begleitet in die Schule fahren können.

Mit dem Projekt «Schützt die Schulen» werden die Verkehrsräume rund um Schulen sicherer gemacht. Dabei beruhigen die Planenden den Verkehr rund um Schulen, indem Fahrspuren und Geschwindigkeit reduziert werden. Durch Sicherheitselemente wie Absperrgitter für Autos soll der Zugang für die Kinder verbessert werden. Zudem schaffen Grünflächen und kindgerechte Stadtmöblierung Orte, an denen spontanes Spielen möglich ist. Bis Ende 2023 sollen 217 Schulen in Barcelona so geschützt werden. Mit dem Mobilitätsplan 2024 setzt Barcelona auf ein grundsätzliches Umdenken in der Planung: weg vom durchschnittlichen, gesunden Erwachsenen als Messparameter hin zu einer Berücksichtigung von Kindern und der Vielfalt der Menschen. ■■■



Der tägliche «Velobus»
im Stadtteil Eixample

12

Ab einem Alter von 10 bis 12 Jahren können Kinder Geschwindigkeiten richtig einschätzen.



Die Hälfte aller Unfälle auf Zebrastreifen werden auf der zweiten Fahrbahnhälfte verursacht.



30



30 Minuten darf ein Schulweg maximal dauern, damit er als zumutbar gilt.

Es gibt in der Schweiz dreimal so viele Parkplätze wie Kinder.

3 x



27 Jahre nach der Einführung der ersten Begegnungszone in Burgdorf – damals noch Flanierzone genannt – gibt es heute schweizweit mehr als 1000 Begegnungszonen.

1000



19



Kinder zwischen 6 und 18 Jahren sind im Durchschnitt 19,4 km pro Tag unterwegs.

Katastrophe oder Zukunft?

Fluten, Dürren, Waldbrände und Hitzewellen zeigen besorgniserregend, dass wir mitten in der Klimakrise stecken. Trotzdem kommt die Schweizer Klimapolitik nicht vom Fleck. Gerade im Verkehrsbereich gibt es dringenden Handlungsbedarf. Die Prognosen für die Zukunft sehen düster aus. Aber eine andere Zukunft ist möglich. Sie haben die Wahl am 18. Juni 2023. Mit Ihrem Ja zum Klimaschutzgesetz geht es endlich auch bei der Verkehrswende vorwärts. umverkehr.ch/klimaschutzgesetz



Der Flugverkehr macht 27 Prozent des schädlichen Klimaeffekts in der Schweiz aus. Alternativen wie Nachtzüge helfen Netto-Null 2050 zu erreichen.

Wanderbaumparaden

Die umverkehR-Wanderbaumallee tourt bis zum 4. November durch Zürcher Quartiere. Alle paar Wochen wechseln die Bäume mit einer Wanderbaumparade den Platz.

10. Juni, **Grünau – Hardturmstr.**, 10 – 12 Uhr | 8. Juli, **Hardturmstr. – Wydenstr.**, 10 – 13 Uhr | 22. Juli, **Wydenstr. – Bullingerplatz**, 10 – 12 Uhr | 12. August, **Bullingerplatz – Brahmsstr.**, 10 – 12 Uhr | 2. September, **Brahmsstr. – Idastr.**, 10 – 12 Uhr | 23. September, **Idastr. – Zentralstr.**, 10 – 12 Uhr | 14. Oktober, **Zentralstr. – Werdstr.**, 10 – 12 Uhr

PARK(ing) Day

Freitag, 15. September 2023

Der September kommt schneller als Sie denken. Wissen Sie schon, was für eine PARK(ing) Day-Aktion Sie wo durchführen wollen? Wenn Sie von einer unkomplizierten Sammelbewilligung profitieren möchten, können Sie sich jetzt anmelden.

Infos und Anmeldung: umverkehr.ch/parkingday

Fachtagung Fussverkehr 2023

Mittwoch, 28. Juni 2023, Bern

Temporäre Umgestaltungen des öffentlichen Strassenraums zeigen, dass es manchmal nicht viel braucht, um das Gehen und den Aufenthalt der Menschen zu Fuss zu fördern. An der Tagung werden erfolgreiche Beispiele und Herausforderungen diskutiert.

fussverkehr.ch/fachtagung-2023

Grosse Klimademo in Bern

Samstag, 30. September 2023, Bern

Klimaschutz ist nicht verhandelbar. Vier Jahre nach der riesigen und erfolgreichen Klimademo wird diesen Herbst wieder eine grosse Klimademo in Bern stattfinden. Reservieren Sie sich jetzt schon den Tag. Weitere Informationen folgen im Sommer.