



# umverkehR

Nummer 133  
März 2022

## Aktivismus

Vor 30 Jahren gründete eine Gruppe kreativer und aktivistischer Menschen umverkehR. Seither gehören Aktionen zur DNA von umverkehR. Lassen Sie sich inspirieren!

Seiten 2–9

# Die unendliche Langsamkeit des Autos

Dieses Jahr feiert umverkehR seinen 30. Geburtstag. Und seit 30 Jahren ist der Platzbedarf des Autoverkehrs ein riesiges Thema. Viele Städte beginnen im Sinne unserer «Stadtklima-Initiativen» Verkehrsflächen umzuverteilen. Aber wäre es nicht besser, das Auto gleich ganz zu verbannen? Denn es braucht nicht nur total viel Platz, es ist auch total langsam. So langsam, dass man besser gleich das Velo nimmt oder zu Fuss geht.

Wie kann das sein? Der Philosoph Ivan Illich hat es vorgerechnet. Es ist an sich recht einfach: Die Jahresdurchschnittsgeschwindigkeit eines Autos ist gleich der Jahresfahrkilometerleistung dividiert durch die gesamte Zeit, die man für das Auto aufwenden muss. Sie haben es bestimmt bemerkt – die Zeit ist hier die Krux. Wie wir noch sehen werden, rennt diese den Autofahrenden davon. Die Erläuterungen sind darum so kurz wie möglich, damit Sie alle eine Chance haben, diesen Text zu lesen.

Die Zeit, die man für das Auto aufwenden muss, setzt sich zusammen aus der Zeit, die man im Auto verbringt, und der Zeit, die man arbeiten muss, um das Ganze zu bezahlen. Ersteres lässt sich einfach messen, Letzteres hängt von den Kosten fürs Auto und dem verfügbaren Lohn ab. Mit dem verfügbaren Lohn meine ich den Betrag, der nach Abzug der Dinge, die man sowieso ausgeben muss – Miete, Steuern, Krankenkasse etc. – übrig bleibt. Gemäss TCS kostet ein Auto in der Schweiz im Durchschnitt etwa 10 000 Franken pro Jahr. Dieser Betrag wird durch den verfügbaren Stundenlohn geteilt. Für mich komme ich so grob geschätzt auf 650 Arbeitsstunden. Zusammen mit den 548 Stunden, die ein Schweizer oder eine Schweizerin im Durchschnitt pro Jahr im Auto verbringt, ergibt das rund 1200 Stunden.

Bei einer Fahrleistung von 20 000 Kilometern pro Jahr (Durchschnitt Schweiz) resultiert also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 16,7 Stundenkilometer. Das schafft man auch mit einem Velo ohne Probleme. Wer bei den Kosten noch Unfall-, Gesundheits- und Umweltkosten einrechnet, kommt schnell zum Schluss, dass man sogar zu Fuss schneller unterwegs ist als mit dem Auto.

Ich hoffe, die Autofahrenden sind mir bis hierhin gefolgt und haben das Heft nicht bereits weggelegt. Und wer weiss, vielleicht sind auch Sie zum Schluss gekommen, Ihre kostbare Zeit für die Lektüre dieses Heftes aufzuwenden. Auf jeden Fall wünsche ich wie immer – viel Spass!

Hanspeter Kunz  
Vizepräsident umverkehR



## Impressum umverkehRen ist das Mitteilungsorgan des Vereins umverkehR

**Auflage** 4500 Exemplare **Herausgeberin** umverkehR, Kalkbreitestrasse 2, Postfach, 8036 Zürich, Postkonto 80-67097-2, Tel. 044 242 72 76, info@umverkehr.ch, [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Newsletter** Anmelden auf [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch) **Redaktion** Vorstand umverkehR **Beiträge** Daniel Costantino, Silas Hobi, Hanspeter Kunz, Thibault Schneeberger (ts), Tonja Zürcher (tz) **Titelbild** i-SUSTAIN **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** Mai 2022

# Die Welt braucht mehr Aktivismus!

Aktivismus wird oft als etwas Anrüchiges oder Negatives dargestellt – zu Unrecht. Denn aufsehenerregende Aktionen rütteln die Gesellschaft wach. Wir brauchen mehr davon! Silas Hobi

Aktivismus ist seit der Gründung von umverkehR vor 30 Jahren ein zentraler Pfeiler. In der Euphorie um die Erfolge der Anti-AKW- und der Anti-Armee-Bewegung wurde 1992 beschlossen, die letzte heilige Kuh der Schweiz zu schlachten – den Autoverkehr. Schon bei der Unterschriftensammlung der Verkehrshalbierungsinitiative von umverkehR spielte der Aktivismus eine tragende Rolle. Die Bilder von der Einreichung der Unterschriften 1996 gingen durch die Medien: grosse Schmetterlinge auf den Autos, die damals noch auf dem Bundesplatz parkieren durften, und das halbierte Auto auf der Treppe des Bundeshauses. Später folgten die Partys mit dem «Vision Air»-Festival auf dem Bundesplatz oder der «Tram'n'Bus» – in Anlehnung an «Drum 'n' bass» – in der Zürcher Kanzlei-Turnhalle.

## Aktivismus macht Spass

umverkehR gelang es dadurch, viele bisher unpolitische Leute abzuholen. Im Umfeld von umverkehR engagierten sich kreative Menschen ohne besondere Affinität zur Verkehrspolitik, einfach weil es Spass machte, Teil der Bewegung zu sein. Mit den humorvollen, aber auch provokativen Aktionen schaffte es umverkehR immer wieder, den Leuten ein Lächeln auf das Gesicht zu zaubern oder sie zum Nachdenken anzuregen. Genannt seien hier stellvertretend die «ÖV-Sardine», das «Parkplatz-Badetuch» oder auch die satirische Überreichung der «Expresso-Initiative» zur Verdoppelung des Verkehrs an die FDP Schweiz.

## Fehlentwicklung stoppen

Angesichts der Klimakrise ist es erfreulich, dass mit der Klimabewegung in den letzten Jahren wieder viele Menschen auf die Strasse gegangen sind. Mit grossen Kundgebungen, aber auch mit kleinen, kreativen Aktionen haben sie eine unerwartete Dynamik in die verfahrenere Klimapolitik gebracht. Auch die wachsende «Critical Mass», die mit gegen 10 000 Velofahrern im Sommer 2019 in Zürich für Auf-

sehen sorgte, ist ein Lichtblick in der sonst so rückständigen Verkehrspolitik in diesem Land. Kürzlich hat der Bundesrat vorgeschlagen, sage und schreibe 4 Milliarden Franken für den Ausbau von Autobahnen zu sprechen – Milliarden für den klimaschädlichen Autoverkehr, anstatt für den Klimaschutz! Aktivismus tut not, um diese Fehlentwicklungen zu stoppen.

## Kreativität ist gefragt

Ein Blick in die Nachbarländer lohnt sich. Aktivistinnen und Aktivisten in Wien stoppten beispielsweise mit der Besetzung einer Baustelle den Autobahnausbau. In Deutschland hat das Kollektiv «Sand im Getriebe» vor ein paar Jahren die Automesse in Frankfurt blockiert und in diesem Zusammenhang eine Velodemo auf der Autobahn organisiert. Dass es auch weit weniger konfrontativ sein kann, beweist umverkehR seit 30 Jahren mit einer grossen Portion Kreativität und Humor: Die

Forderung nach der Streichung von Strassenprojekten wurde von einem Streichkonzert begleitet, Samichläuse warnten, dass wegen hoher Strassenbaukosten das Geld für Weihnachtsgeschenke fehle, und für die Stadtklima-Initiativen wurde kurzerhand ein Veloweg-Teppich ausgerollt und die im Weg stehenden Autos damit zugedeckt.

Eines ist ganz klar: Damit uns endlich der umverkehR gelingt, braucht es uns alle – jederzeit und überall. Am besten werden Sie gleich aktiv, nehmen an der nächsten Velofahrt der «Critical Mass» in Ihrer Nähe teil, beginnen mit der Planung des PARK(ing) Day, der am 16. September 2022 stattfindet, oder fordern die Einführung einer Begegnungszone in Ihrer Strasse.

Alle «Critical Mass»-Treffpunkte in der Schweiz: [umverkehr.ch/critical-mass](http://umverkehr.ch/critical-mass)



Zur Einreichung der Verkehrshalbierungsinitiative haben Aktivistinnen und Aktivisten von umverkehR 1996 ein Auto halbiert und vor das Bundeshaus geschleppt.

# Unvergessene Aktionen von umverkehR

Seit 1992 mischt umverkehR die trockene Verkehrspolitik mit aufsehenerregenden Aktionen auf. Seither sind viele Autos über die A1 gedonnert. Unser Elan aus der Anfangsphase ist aber ungebrochen – wir bleiben dran!

Alles begann mit der Verkehrshalbierungsinitiative. Die Einreichung 1996 war eine aufwendige Sache. Alle Autos auf dem damals noch zuparkierten Bundesplatz erhielten einen grossen Schmetterling auf das Dach gesetzt. Ein halbiertes Auto symbolisierte die Verkehrshalbierung.



Legendär ist die satirische Übergabe der «Expresso-Initiative» an die FDP Schweiz durch «Motorsportfreunde». In Anspielung auf die Wunschliste der Strassenbaulobby wurden der FDP 177 Unterschriften zur Verdoppelung des Verkehrs überreicht.

2010 lief die Kampagne «Städte-Initiative» in Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich auf Hochtouren. Der überraschende und sensationelle Abstimmungserfolg in St. Gallen ebnete den Weg für die bisher erfolgreichste Kampagne von umverkehR.



2015 landete das Bild der «Pyjama-Aktion» zur Rettung der Nachtzüge auf der Titelseite von «20 Minuten». Auf Druck von umverkehR kündigten die SBB den Ausbau der Nachtzuglinien nach Amsterdam, Barcelona und Rom an. Im Dezember 2021 rollte erstmals wieder ein Nachtzug nach Amsterdam.



Im Rahmen der Kampagne «Anti-Avanti» wurden 2003 durch Mitglieder der Regionalgruppe Zürich von umverkehR kurzerhand riesige Banner am Grossmünster in Zürich aufgehängt. Die Abstimmung wurde zusammen mit 40 Umweltverbänden gewonnen.



Unvergessen sind auch die «ÖV-Sardinen», die ab 2009 in verschiedenen Schweizer Städten auf die engen Platzverhältnisse im ÖV aufmerksam machten und einen Ausbau des ÖV forderten.



Mit der Lancierung der «Stadtklima-Initiativen» in Basel, Genf, St. Gallen, Winterthur und Zürich folgte ab 2020 der jüngste Streich von umverkehR. Dieses Projekt wird uns in den kommenden drei Jahren noch mächtig auf Trab halten.

## Mit Picknicks zum «Kiezblock»

tz. Was Barcelona mit den «Superblocks» im grossen Stil macht, entsteht in Berlin langsam durch dezentrale Kiez-Komitees. Die Kiez-Bewohnenden setzen sich mit Petitionen für die Einrichtung von weitestgehend autofreien «Kiezblocks» ein und machen mit kreativen Aktionen auf ihr Anliegen aufmerksam. Sie bemalen Strassen bunt oder vergrössern Trottoirs mit Farbe. Es gibt Konzerte und Picknicks mitten auf der Strasse und temporäre, mit Blumentöpfen und Kisten abgesicherte Spielbereiche für Kinder. Es werden Karnevals der Zukunft organisiert und Strassen mit lebendigen Pollern vom Autoverkehr frei gehalten.

Twitter @MehrKiezRixdorf, Twitter @JGemassmer



Twitter @TapeOnCars

## Mit Klebeband gegen «Carspreading»

ts. Wir alle kennen es: Übermässig grosse Autos ragen weit über die Parkfläche hinaus. Und Fussgängerinnen und Fussgänger müssen sich auf den sowieso schon schmalen Trottoirs an ihnen vorbeiquetschen. Aktivistinnen und Aktivisten haben eine einfache Lösung gefunden, dieses «Carspreading» anzuprangern: Sie markieren mit leicht zu entfernendem Klebeband auf den Autos die Linie, welche die Autolenkenden beim Parkieren überfahren haben. Eine harmlose, aber wirksame Aktion, um aufzuzeigen, dass Autos über 60 Prozent des öffentlichen Raums zur Verfügung haben, aber zusätzlich auch noch die knappen Flächen besetzen, die Fussgängerinnen und Fussgängern oder Velofahrenden zustehen.



## Mit Leuchttafeln gegen Autos

ts. Das Auto infrage zu stellen, ist in den USA noch anspruchsvoller als in Europa. Aktivistinnen und Aktivisten in New York haben einen Weg gefunden, die Autolenkenden direkt auf der Strasse mit der Schädlichkeit ihres Tuns zu konfrontieren. Sie haben LED-Informationstafeln für Autofahrende gehackt, um Botschaften wie «Hören Sie auf zu fahren», «Benutzen Sie Busse, U-Bahnen oder Fahrräder» und «Autos zerstören unsere Städte» zu verbreiten. Der letztgenannte Slogan «Cars ruin cities» ist eine der zentralen Parolen der Anti-Auto-Bewegung in den USA. Mehr dazu hören Sie im US-amerikanischen Podcast «The War on Cars», den wir Ihnen wärmstens empfehlen: [thewarongcars.org](http://thewarongcars.org).



Twitter @HaelinChoi



Twitter @aktion\_autofrei

## Mit Kleister Autobahnen blockieren

tz. Zur Auto-Werbeveranstaltung «IAA Mobility» mobilisierten Gruppen aus ganz Deutschland. Sie protestierten mit einer riesigen Velosternfahrt und einer Demonstration mit mehr als 25 000 Teilnehmenden gegen das Greenwashing der Autoindustrie, welche die Messe mit den Slogans «Mobilität der Zukunft» und «Klimaneutralität» bewarb. Am meisten Aufmerksamkeit erhielten die Abseilaktionen über Autobahnen. Aktivistinnen und Aktivisten beklebten Verkehrstafeln oder überdeckten diese mit mitgebrachten Bannern. Mehrere Autobahnen wurden deswegen von der Polizei gesperrt.

# Eine Bewegung mit Hartnäckigkeit und kreativer Leichtigkeit

1992 entstand umverkehR mit dem Ziel, eine strukturelle Veränderung anzustossen und den Autoverkehr in der Schweiz zu halbieren. Zum Auftakt des Jubiläumsjahrs blicken wir mit Beat Ringger und Yvonne Gilli zurück auf die bewegte Geschichte und werfen auch einen Blick in die Zukunft. Interview: Tonja Zürcher

*Beat Ringger, du warst von Anfang an mit dabei. Wie kam es vor 30 Jahren zur Gründung von umverkehR?*

Beat: Begonnen hat alles mit einer kleinen Gruppe von fünf, sechs Personen, die an einer Zukunftswerkstatt in Winterthur die Idee der «Verkehrshalbierung» entwickelten. Schon damals haben wir uns jeden Tag über den Autoverkehr aufgeregt, über diese unglaubliche Verschwendung von Material, Energie und Raum. Wir waren der Ansicht, es brauche einen «system change», eine grundlegende Verkehrswende. Wir wollten das konkret anpacken

und greifbar machen, dass Mobilität auch ganz anders möglich ist.

*Wie ist es euch gelungen, mit einer so kleinen Gruppe eine nationale Initiative zu stemmen?*

Beat: Die Diskussion über die Initiative war sehr lebendig, und die Gruppe ist schnell gewachsen. Wir haben einander zugehört und uns gemeinsam weiterentwickelt. Am entscheidenden Treffen zur Festlegung des Initiativtextes lagen zwei Vorschläge auf dem Tisch. Aus der Diskussion heraus brachte jemand spontan einen dritten Antrag, für den wir uns dann praktisch einstimmig entschieden.

*Yvonne Gilli, du bist beim nächsten Initiativprojekt – den «Städte-Initiativen» – zu umverkehR gestossen. Was hat dich motiviert?*

Yvonne Gilli: Die Verkehrspolitik hat mich zu umverkehR geführt. Ich habe mich in Wil für die Einführung des Nachttaxis eingesetzt und mitgeholfen, ein Strassenbauprojekt zu verhindern. Als ich dann im Nationalrat war, habe ich versucht, die zweite Röhre des Gotthardtunnels zu verhindern. Vergeblich, wie wir heute wissen. National war so wenig möglich. Die Impulse, die umverkehR mit den Städte-Initiativen gegeben hat, waren deshalb enorm wichtig.

*Was hat dich an den Städte-Initiativen überzeugt?*

Yvonne: Im Kern ging es um die Lebensqualität und um die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs. Mich hat begeistert, dass ich mit umverkehR Aktivistin sein konnte. Es ist eine Bewegung, die mit Kreativität aus wenig Ressourcen viel macht. Bei aller Ausdauer und Hartnäckigkeit, die der Weg zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik von einem verlangt, braucht es die Leichtigkeit, mit der umverkehR Themen

anpackt. Die zeigt sich schon im Namen, den ich noch immer sehr gelungen finde.

Beat: Wir wollten von Anfang an mit anderen Mitteln Politik machen. Ende der 90er-Jahre organisierten wir «AirVision», ein «Techno Dance Festival for Nature» auf dem Bundesplatz. Ein andermal lancierten wir eine Scherz-Initiative für die Verdoppelung des Verkehrs, sammelten 177 Unterschriften und übergaben diese dann – als Motorrad-Gang verkleidet – dem Sekretariat der FDP Schweiz mit der Aufforderung, doch die restlichen Unterschriften zu sammeln. Der Sekretär ist zunächst darauf reingefallen und hat uns für den wertvollen Vorschlag gedankt. Eine sehr schöne Aktion war die Einreichung der Verkehrshalbierungs-Initiative. Wir platzierten etwa 50 riesige Schmetterlinge auf jedem Auto auf dem Bundesplatz, der damals ja noch ein riesiger Parkplatz war. Die Medien haben diese Metamorphose von Autos zu Schmetterlingen gross aufgenommen.

*Wie nehmt ihr die Entwicklung von umverkehR bis heute wahr?*

Yvonne: In den letzten Jahren ist mir vor allem das Engagement für die Nachtzüge aufgefallen. Es ist genial, wie umverkehR das Thema mit kreativen Aktionen besetzt hat und nicht einfach aufgegeben hat, als die meisten die Nachtzüge schon abgeschlossen hatten. Es ist schön zu sehen, wie die Nachtzüge nun wieder am Kommen sind und neue Linien realisiert werden.

Beat: Es war richtig, nach der Ablehnung der Verkehrshalbierungs-Initiative den Fokus auf die Städte zu richten. Ich bedauere aber, dass das grosse Bild damit etwas verloren geht. Der Wille zur grossen Veränderung ist weniger spürbar. Dabei braucht es beides: kleine, konkrete Reformen und den Willen zur gesamthafter Veränderung.



Beat Ringger war seit den Anfängen bis 2002 Präsident von umverkehR.



Yvonne Gilli war 2010 bis 2014 Co-Präsidentin von umverkehR. Heute engagiert sie sich als Präsidentin des Verbands der Ärztinnen und Ärzte FMH.

*Wie findet ihr die Stadtklima-Initiativen, die umverkehR in Basel, Genf, St. Gallen, Winterthur und Zürich eingereicht hat und bald auch in Bern lancieren wird?*

Beat: Es nimmt mich wunder, welche Reaktionen die Initiativen auslösen. Sie sind ein Versuch, das Verkehrsvolumen zu begrenzen und den Verkehr klimafreundlicher zu machen. Die Verbindung der beiden Ziele ist gut. Aber ich frage mich: Ist die Umwandlung eines Zehntels der Strassenfläche im Vergleich zum klimapolitischen Notwendigen nicht zu wenig? Die Diskrepanz zwischen den realen Bemühungen und der Bedrohung durch die Klimaerhitzung wird immer grösser.

Yvonne: Stadtklima ist ein absolut zentrales Thema. Es ist nicht nur eine Umsetzung der Klimapolitik. In den Städten wird die positive Wirkung einer klimafreundlichen Verkehrspolitik auf die Lebensqualität erlebbar. Das ist eine Voraussetzung, um die Klimapolitik in der ganzen Schweiz voranzutreiben. Viel Zeit bleibt uns ja nicht. Inzwischen ist die Klimapolitik sogar in der Gesundheitspolitik

angekommen. Dass nun junge Ärztinnen und Ärzte von der FMH eine aktive Klimapolitik einfordern, hätte ich mir noch vor wenigen Jahren nicht vorstellen können. Die Idee der Stadtbegrünung hat ein unglaubliches Potenzial.

*Was wünscht ihr euch von umverkehR für die Zukunft?*

Yvonne: Ich wünsche mir, dass umverkehR weiterhin mit Kreativität und Leichtigkeit die Zukunftsthemen erkennt und diese wirkungsvoll anstösst. Dafür braucht es bei den Mitgliedern und Aktivistinnen Nachwuchs. Junge Engagierte müssen den Lead haben. Der «Bewegungsgroove» soll der prägende Charakter von umverkehR bleiben.

Beat: Es würde mich begeistern, wenn umverkehR wieder «gross denken» und die abstrakte Forderung nach einem «system change» mit einer konkreten Vorstellung füllen würde, wie ein zukunftsfähiges Mobilitätsregime aussehen kann.

*Braucht es wieder eine Verkehrshalbierungs-Initiative?*

Yvonne: Sofort! Ich habe die Entwicklung auf der A1 eins zu eins erlebt. In den 90er-Jahren war zu gewissen Zeiten – etwa nach 23 Uhr – kaum ein Auto unterwegs. Damals war die Verkehrsbelastung in den Zentren schon hoch. Jetzt hat es sogar nachts noch Stau beim Gubrist! Die Verkehrsmenge hat sich seit den 90ern mehr als verdoppelt.

Beat: Die Forderung der Verkehrshalbierung war damals genau richtig. Heute muss man den Autoverkehr noch stärker reduzieren, um Klima-Tipping-Points zu verhindern. Doch leider hat sich die Auto-lobby mit der Scheinlösung «E-Mobilität» weitgehend durchgesetzt. Es droht die Gefahr einer Renaissance der Atomenergie, um das dafür nötige riesige Stromvolumen bereitzustellen. Heute ist der richtige Zeitpunkt, um klar Position zu beziehen: Die Dominanz des Privatautos muss weg. Die Zukunft gehört dem ÖV, dem Velo, dem Fussverkehr und dem Carsharing.



«Air Vision» auf dem Bundesplatz 1997

# Bern steht an der Startlinie, St. Gallen ist schon im Ziel

Nur 14 Monate nach der Lancierung unserer Stadtklima-Initiativen in St. Gallen konnten wir bereits einen Erfolg feiern. Das ist aber kein Grund zum Ausruhen. Im Gegenteil: In Bern werden wir die Stadtklima-Initiative demnächst lancieren. Es ist die sechste Stadt, in der wir den Wechsel von Asphalt zu Bäumen anpacken. Daniel Costantino

Den Anfang machte St. Gallen. Hier lancierten wir im Herbst 2020 unsere erste Stadtklima-Doppelinitiative. Und hier feierten wir auch den ersten Erfolg. Die vom Stadtparlament beschlossenen Gegenvorschläge wandeln in den nächsten zehn Jahren total 200 000 Quadratmeter Strasse in Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr, den ÖV sowie neue Grünflächen mit Bäumen um. Ein Meilenstein für den Fuss- und den Veloverkehr sowie den Schutz der Bevölkerung vor Hitzewellen. Damit wird der überfällige Paradigmenwechsel bezüglich der Begrünung in St. Gallen eingeläutet.

## Der Erfolg beginnt im Osten

Der Erfolg in St. Gallen ist wegweisend für unsere Stadtklima-Doppelinitiative in anderen Städten. Wie schon 2010 bei der «Städte-Initiative» ist St. Gallen die erste Stadt, die über unsere Initiativen entschieden hat. Und wie damals, als die Städte-Initiative mit 59 Prozent Ja-Stimmen an der

Urne klar angenommen wurde, können wir auch heute wieder mit einem Erfolg in St. Gallen in die Stadtklima-Kampagne starten.

## Bern in Startposition

In Bern lancieren wir die Initiative Anfang Mai zusammen mit dem Verein «Läbige Stadt». Die Initiative fordert eine Teilsiegelung von Strassen, mehr schattenspendende Bäume und kühlende Wasserflächen. Strassenflächen sollen in Begegnungszonen mit hoher Aufenthaltsqualität und in Flächen für den Fuss- und den Veloverkehr umgewandelt werden.

## Gespräche über Gegenvorschläge

In Basel-Stadt, Genf, Winterthur und Zürich sind die Verwaltungen und Regierungen daran, Gegenvorschläge zu unseren Initiativen auszuarbeiten. Wir begleiten diesen Prozess eng und setzen uns für möglichst ambitionierte Vorlagen ein. In Genf ist es uns gelungen, eine enorm

breite Trägerschaft aufzubauen. Diese ist auch nötig, denn die Mehrheitsverhältnisse im Kantonsparlament sind nicht zu unseren Gunsten.

## Unterstützen Sie uns!

Bevor unsere Initiativen zur Abstimmung kommen, liegt es in den Händen der Regierungen und Parlamente, ob sie ambitionierte oder aber zahnlose Gegenvorschläge ausarbeiten. Deshalb ist es nun enorm wichtig, dass die Politikerinnen und Politiker sehen, was die Bevölkerung will. Unser Ziel ist es deshalb, dass überall in den Städten das Stadtklima-Logo an Fassaden und Velos sichtbar ist.

Dabei sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen: Bestellen Sie noch heute eine Stadtklima-Fahne und hängen Sie diese ans Fenster oder an den Balkon. Oder schmücken Sie Ihr Velo mit einem Stadtklima-Dreieck und erzählen Ihren Bekannten davon.



ohne Stadtklima-Initiativen



mit Stadtklima-Initiativen

Laubeggplatz in Bern

umverkehrR



Bestellen Sie hier Ihre Fahne oder Ihr Velodreieck: [umverkehr.ch/bestellen](https://umverkehr.ch/bestellen)

# Jeder Parkplatz wird eine eigene Welt

Seit fünf Jahren organisiert Daniel Costantino den PARK(ing) Day von umverkehR. Am Anfang waren es schweizweit nur fünf Aktionen. Seither ist der PARK(ing) Day stark gewachsen und zeigt: Der Strassenraum könnte ganz anders genutzt werden und viel schöner aussehen. Gespräch: Moritz Jäger von Stories for Future

*Daniel Costantino:* Hier ist meine Lieb-  
lingssecke. Das Café ist meine Terrasse,  
denn meine Wohnung hat keine. Die Alt-  
stadt in Winterthur ist die grösste zu-  
sammenhängende Fussgängerzone der  
Schweiz. Die Umwandlung des Strassen-  
raums in eine Fussgängerzone war damals  
ein grosses Politikum. Man hatte grosse  
Angst, das Gewerbe wandere ab, weil die  
Leute ohne Auto nicht mehr einkaufen kä-  
men. Als ich Jahre später mal nachgefragt  
habe: «Wollt ihr denn wieder zurück zum  
Alten?», sagten die Gewerbetreibenden:  
«Nein, sicher nicht! Im Gegenteil – das  
soll man noch ausweiten.» Die Geschäfte  
florieren eben richtig. Ohne Autolärm hat  
ein Quartier einen völlig anderen Vibe.  
Warst du mal in Venedig? Dort hast du  
das auch.

## Ein Parkticket reicht nicht

Seit 2016 organisiere ich mit umverkehR  
den PARK(ing) Day in der ganzen Schweiz.  
Aber ein Parkplatz nicht für Autos? Das  
war am Anfang für die Behörden völlig un-  
verständlich, dafür hatten sie nicht einmal  
ein Formular! Anfangs haben schweizweit  
auch nur etwa fünf Gruppen mitgemacht.  
Viele Leute haben damals gezögert, et-  
was so «halb Illegales» getrauten sie sich  
nicht zu machen. Es ist eben grundsätz-  
lich nicht erlaubt, ein Parkticket zu kaufen  
und etwas anderes als ein Auto auf einen  
Parkplatz zu stellen. Seit wir uns aber um  
die Nutzungsbewilligungen kümmern, hat  
sich das geändert. Den Freiwilligen, die  
uns dabei helfen, bin ich besonders dank-

bar. 2021 hatten wir über 70 Parkplatzum-  
gestaltungen an 26 Orten in der Schweiz –  
das ist ein neuer Rekord!

## Jeder Parkplatz wird zu einer eigenen Welt

Arbeitsplatz statt Parkplatz im OpenAir-  
Büro, Büchsenwerfen, Spaghettiplausch,  
Kleidertauschbörse, Backgammonturnier,  
Open-Air-Konzerte, Veloreparaturwerk-  
stätten, Topfpflanzengärtnerereien, ein Mini-  
Zirkus, Yoga und vieles mehr gibt's am  
PARK(ing) Day. Es geht aber auch um  
Zivilcourage, darum, dass wir Menschen  
unseren Raum wieder selbst gestalten.  
Wir von umverkehR haben nicht in der  
Hand, was die Menschen mit ihren Park-  
plätzen machen. Aber gerade diese Dy-  
namik und die Unwägbarkeit ist doch das  
Spannende daran. Die Grundregeln des  
PARK(ing) Days sind einfach: Der be-  
setzte Parkplatz muss für alle zugänglich  
sein, nicht kommerziell genutzt werden  
und alles soll lebensbejahend sein.

Der PARK(ing) Day zeigt, dass der  
Strassenraum auch ganz anders ausse-  
hen könnte: Heute stehen in den Strassen  
links und rechts Autos, pro Auto gehen  
zwölf Quadratmeter drauf, mehr als ein  
Kinderzimmer. Meistens 23 Stunden un-  
genutzt. Jemand sagte mal: «Statt 'Park-  
platz' müsste man eigentlich 'Autolager-  
platz' sagen». Die mit dem Auto in der Stadt  
verbundene Hoffnung war ja die Freiheit,  
sich selbstbestimmt bewegen zu können.  
Die Idee «verhebt» jedoch nicht. Das  
schnellste und unabhängigste Verkehrs-

mittel in der Stadt ist doch das Velo oder  
sind eben die eigenen Füsse. Und auch  
noch gesund! Ich sehe das Ganze nicht  
schwarz oder weiss. Autos sind unter ge-  
wissen Umständen durchaus praktisch,  
zum Beispiel für Gütertransporte, für  
Handwerkerinnen und Handwerker oder  
für den Blaulichtverkehr. Und für Men-  
schen mit Einschränkung. Aber für den  
Kauf von ein paar Gipfeli beim Beck muss  
man ja nicht zwei Tonnen Blech und Plas-  
tik in Bewegung setzen.

## Bäume und Cafés statt abgestellte Autos

Unsere Städte können wir noch viel schö-  
ner machen. Den vielen Asphalt entsie-  
geln und bepflanzen, Bäche wieder an  
die Oberfläche holen. Wieder mehr mit  
der Natur verbunden sein, merken, dass  
wir Menschen keine abgesonderten Ein-  
heiten sind. Wie wäre es denn, wenn statt  
eines Parkplatzes plötzlich grosse Bäume  
vor einer Wohnung stünden? Wenn Leute  
in einer schönen Umgebung leben, dann  
verändert das doch auch das Denken und  
das Wohlbefinden. Am PARK(ing) Day  
probieren wir genau das auch in diesem  
Jahr wieder aus – am Freitag, 16. Septem-  
ber 2022.

*Das Gespräch entstand im Rahmen des  
Projekts «Stories for Future». Viele weitere  
Geschichten vom PARK(ing) Day und  
zum Thema «Ein gutes Leben in einer  
gesunden Welt» finden Sie auf  
[www.storiesforfuture.ch](http://www.storiesforfuture.ch)*

Save the Date

Der nächste  
PARK(ing) Day  
ist am Freitag,  
16.9.2022

Reservieren Sie  
sich jetzt schon  
einen Parkplatz  
auf [parkingday.ch](http://parkingday.ch)



Daniel Costantino geniesst die  
Winterthurer Fussgängerzone

Moritz Jäger



umverkehR

Spaghettiplausch statt Parkplatz



Mit den humorvollen, aber auch provokativen Aktionen schaffte es umverkehR immer wieder, den Leuten ein Lächeln auf das Gesicht zu zaubern oder sie zum Nachdenken anzuregen.

## Fokus

### **Unterschreiben Sie gleich heute die Umweltverantwortungsinitiative**

Seit 30 Jahren engagiert sich umverkehR für einen «system change». Deshalb unterstützen wir die Umweltverantwortungsinitiative. Bitte verhelfen Sie einer Selbstverständlichkeit zum Durchbruch: Die Wirtschaft muss unsere Lebensgrundlagen erhalten.

**Infos und Unterschriftenbogen:**  
[umweltverantwortung.ch](http://umweltverantwortung.ch)

## Agenda

### **Sa 9. April 2022**

#### **Strike for Future**

Der Klimastreik ruft gemeinsam mit anderen Organisationen und Bewegungen auf zum schweizweiten «Strike for Future»-Aktionstag mit Fokus auf das Thema Arbeitszeitverkürzung.

**Infos:** [strikeforfuture.ch](http://strikeforfuture.ch)

### **Mi 4. Mai 2022**

#### **Generalversammlung umverkehR**

Kulturzentrum PROGR,  
Waisenhausplatz 30, 3011 Bern  
**Jetzt anmelden:** [umverkehr.ch/gv](http://umverkehr.ch/gv)

### **Di 17. Mai 2022**

#### **Schlussveranstaltung GEHsund**

Kulturzentrum PROGR,  
Waisenhausplatz 30, 3011 Bern  
Resultate des GEHsund-Städtevergleichs Fussverkehr von umverkehR mit 15 teilnehmenden Kleinstädten und Agglomerationsgemeinden. Diskussion über die erarbeiteten Instrumente.

**Anmeldung:** [www.umverkehr.ch/GEHsund2022](http://www.umverkehr.ch/GEHsund2022)

### **Fr 16. September 2022**

#### **PARK(ing) Day**

Haben Sie sich schon einmal überlegt, was Sie aus einem 12m<sup>2</sup> grossen Parkplatz machen würden, wenn Sie denn dürften? Am PARK(ing) Day dürfen Sie!

**Weitere Infos und Anmeldung:**  
[umverkehr.ch/parkingday](http://umverkehr.ch/parkingday)

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