

30 Jahre « Fussverkehr Schweiz » Das Recht zu Fuss zu gehen

Über 40 Prozent aller Wegetappen im Verkehr werden zu Fuss zurückgelegt und die Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz sind täglich durchschnittlich rund eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs. Die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger werden von «Fussverkehr Schweiz» wahrgenommen. Der Fachverband feierte im September 2005 sein dreissigjähriges Bestehen und engagiert sich heute für die Förderung des zu Fuss Gehens in den Städten und Dörfern. (Sprache: de)

Weitere Informationen:
Fussverkehr Schweiz

<http://www.fussverkehr.ch>

Les 30 ans de l'Association suisse des piétons Le droit d'aller à pied

Dans le trafic, plus de 40 pourcent des étapes reviennent aux déplacements à pied. En Suisse, les habitant-e-s marchent en moyenne une demi-heure par jour. Les intérêts des piétons sont relayés par « Mobilité piétonne, l'Association suisse des piétons ». En septembre 2005, cette association professionnelle fête ses 30 ans et s'engage pour la promotion des déplacements à pied dans les villes et villages. (langue : allemand)

Plus d'information :
Association suisse des piétons

<http://www.fussverkehr.ch/fr/>

17.10.2005

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

Medienmitteilung vom 28. September 2005

30 Jahre «Fussverkehr Schweiz»

Das Recht zu Fuss zu gehen

Mit seiner Hauptversammlung vom 29. September 2005 feiert der Fachverband «Fussverkehr Schweiz» sein dreissigjähriges Bestehen. Der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger ging aus dem Kampf zum Verfassungsartikel für die Erhaltung des Fuss- und Wanderwegnetzes hervor und engagiert sich heute für die Förderung des zu Fuss Gehens in den Städten und Dörfern.

In den sechziger und siebziger Jahren ging die Aufenthaltsqualität der Fussgängerinnen und Fussgänger durch den intensiven Strassenbau mehr und mehr verloren: Wanderwege wurden durch Autobahnen unterbrochen, in den Städten eroberten die Autos auf Kosten des Fussverkehrs immer mehr Platz. Das für alle Menschen elementare Recht zu Fuss zu gehen, musste daher verteidigt werden. Dieser Aufgabe hat sich die „Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege“ (ARF) angenommen, welche im November 1975 im Hinblick auf den Abstimmungskampf für einen Verfassungsartikel zur Förderung der Fuss- und Wanderwege gegründet wurde. Begonnen hatte dieser Kampf aber bereits einige Jahre vorher: Eine Gruppe von wenigen Aktivisten mit dem damaligen Stadtpräsident von Zürich, Sigi Widmer, hatte sich 1972 zunächst informell getroffen und 1973 die „Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege“ lanciert. Die Initiative wurde am 21. Februar 1974 mit 123'000 Unterschriften eingereicht. Gegen den Widerstand des Bundesrates wurde dank starkem Lobbying der ARF ein Gegenvorschlag verabschiedet, welcher zum Rückzug der Volksinitiative führte. Volk und Kantone stimmten am 18. Februar 1979 mit einer überwältigenden Mehrheit von 78 Prozent dem neuen Verfassungsartikel zugunsten der Fuss- und Wanderwege zu.

Das Fuss- und Wanderweggesetz

Nach der Abstimmung konnte sich die ARF mit 4'000 Mitgliedern konsolidieren und in Zürich eine Geschäftsstelle beziehen. In den ersten Jahren engagierte sich die Vereinigung für die Ausarbeitung eines Fuss- und Wanderweggesetzes, welches nach längerem Hin und Her 1987 in Kraft gesetzt wurde. Die ARF hat zahlreiche Fachpublikationen zur rechtlichen Behandlung und zur Planung der Fuss- und Wanderwege herausgegeben und damit einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der geforderten Fuss- und Wanderwegplanung geleistet. Im Gegensatz etwa zur IG Velo oder zum VCS wurde aber die ARF keine mitgliederstarke verkehrspolitisch ausgerichtete Interessengruppierung; Fussgängerinnen und Fussgänger lassen sich offensichtlich nicht in Massen organisieren. Vielmehr stand

bei der ARF die fachliche Grundlagenarbeit im Vordergrund; Mitglieder sind neben Einzelpersonen auch viele Gemeinden, Städte und Planungsfachleute.

Fussverkehr Schweiz

1999 erfolgte die Umbenennung der früheren ARF in «Fussverkehr Schweiz». Damit stand auch eine Neuausrichtung des Vereines an. «Fussverkehr Schweiz» legte sein neues Schwergewicht nicht mehr auf rechtliche Grundlagenarbeit, sondern konzentriert sich als Fachverband auf die Umsetzung der Fusswegnetzplanung innerhalb der Ortschaften. Die Umbenennung in «Fussverkehr Schweiz» betont das Gehen als wichtige Verkehrsart, die gleichberechtigt in der Verkehrsplanung und Finanzierung zu behandeln ist. Immerhin werden über 40 Prozent aller Wegetappen im Verkehr zu Fuss zurück gelegt und sind die Bewohnerinnen und Bewohner dieses Landes täglich durchschnittlich rund eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs. In den letzten Jahren wurde der Fussverkehr denn auch stärker gewichtet: So hat der Bund mit dem Entwurf zum Leitbild Langsamverkehr erkannt, dass der Fussverkehr bei der Bewältigung aktueller Verkehrsprobleme eine wichtige Rolle zu erfüllen hat. Der Fuss- und Radverkehr ist in den Agglomerationsprogrammen mit dem motorisierten Privatverkehr und dem öffentlichen Verkehr gleichberechtigt zu behandeln. Die Verbreitung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in den Dörfern und Städten sowie die ortsverträgliche Umgestaltung von Hauptstrassen verbessern die Bedingungen für den Fussverkehr. Für den Fussverkehr hinderlich sind hingegen die Zersiedelung der Landschaften und die Konzentration von Einkaufszentren an den Autobahnausfahrten.

Alltagsverkehr

«Fussverkehr Schweiz» setzt sich weiterhin dafür ein, dass der Fussverkehr im Alltag als kommunikative, gesunde und umweltfreundliche Verkehrsart seinen Platz behält. Dazu hat er vom 21. bis 23. September 2005 die internationale Konferenz des Fussverkehrs „Walk21“ nach Zürich geholt. Zentrales Thema dieser Konferenz war die Qualität des innerstädtischen zu Fuss Gehens, was viel mit weichen Faktoren wie Ortsbildgestaltung und Emotionen, aber auch mit Emissionen und Verkehrssicherheit zu tun hat. Zudem nimmt «Fussverkehr Schweiz» mit seinen fünf Angestellten bei der internationalen Vernetzung der Fussgängerorganisationen eine führende Stellung ein.

Weiterführende Links und Informationen:

<http://www.fussverkehr.ch>

<http://www.fussverkehr.ch/info/info0503.pdf> Jubiläumsausgabe der Zeitung fussverkehr.ch

Weitere Informationen und Auskünfte:

Thomas Schweizer, Geschäftsleiter, «Fussverkehr Schweiz»

Tel: 043 488 40 32 oder 079 434 36 23



30 Jahre «Fussverkehr Schweiz»

Liebe Fussgängerin, lieber Fussgänger

Dieses Jahr feiern wir 30 Jahre «Fussverkehr Schweiz». Dieses Jubiläum wollen wir zum Anlass nehmen, Ihnen einen bunten Strauss von Geschichten, Informationen, Ausblicke in die Zukunft und Rückblicke auf unsere Anfänge zu präsentieren. Dazu gibt es Kurzbeiträge der heute bei «Fussverkehr Schweiz» Aktiven sowie von Persönlichkeiten aus uns nahe stehenden Organisationen und Behörden.

Besonders beeindruckt haben mich die Berichte der Mitbegründer der «Arbeitsgemeinschaft für die Rechte der Fussgänger», wie «Fussverkehr Schweiz» damals hiess. Da erkämpfte eine kleine Schar zielstrebig, beharrlich und mit hohem persönlichen Engagement gegen alle Widerstände auf Bundesebene eine neue Verfassungsbestimmung und danach ein eigenes Fuss- und Wanderweggesetz.

Bis dieses der Bund endlich beherzter und mit mehr Mitteln umzusetzen begann, ging es recht lange. Und schon zwingen heute die knappen Bundesfinanzen wieder zu Einschränkungen.

«Fussverkehr Schweiz» wird daher die Ergebnisse seiner weit herum geschätzten und in den letzten Jahren stetig ausgeweiteten Facharbeit künftig noch mehr auf die Ebene der politischen Entscheidungsträger tragen müssen. Um so auch von dort her dem Fussverkehr zusätzlichen Schub zu geben.

Wir freuen uns, wenn Sie uns auch bei dieser Aufgabe begleiten. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Herzlich

Ruedi Aeschbacher
Präsident «Fussverkehr Schweiz»

Das Recht zu Fuss zu gehen

Die ersten Jahre im Kampf für die Rechte der Fussgänger

Von Prof. Hugo Bachmann
Gründungsmitglied der «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF», heute «Fussverkehr Schweiz»; Beirat «Fussverkehr Schweiz»

«Wir setzen uns dafür ein, dass dem Menschen zu Fuss die Wege erhalten bleiben und dass er sie wieder vermehrt bekommt: Menschenwürdige, sichere Fuss- und Wanderwege, ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase. Damit wir die Umwelt nicht nur als Automobilist befahren, sondern auch als Fussgänger erleben können.»

Mit diesen Vorsätzen haben wir 1972 den idealistischen Einsatz begonnen. 1973 wurde die «Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege» lanciert und am 21. Februar 1974 mit über 123'000 Unterschriften eingereicht. Im Hinblick auf den Abstimmungskampf wurde im November 1975 die ARF gegründet.

Am 18. Februar 1979 stimmte das Schweizervolk einem Verfassungsartikel für Fuss- und Wanderwege mit überwältigendem Mehr zu, mit 78% Ja gegen 22% Nein. Der Verfassungsartikel musste indessen hart errungen werden. Zwischen dem Beginn und dem Abstimmungsergebnis lag ein weiter und steiniger Weg mit zahlreichen und oft schier unüberwindbar scheinenden Hindernissen und auch mit Rückschlägen.



Erstes Logo von ARF

Titelbild:
Am Stadelhofen,
Zürich.
Foto: T. Schweizer

Von 1972 bis 1982 verwendete ich fast meine ganze Freizeit für den Einsatz zugunsten der Fuss- und Wanderwege. Im April 1972 fand ein Gespräch mit dem damaligen Zürcher Stadtpräsidenten und Nationalrat Sigmund Widmer statt. Daraufhin gründeten wir unter meiner Leitung eine informelle «Arbeitsgruppe zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege». Deren hauptsächliche Zielsetzungen waren:

- Kampf gegen die «Verstrassung» der Fuss- und Wanderwege
- Schaffung rechtlicher Grundlagen zur Erhaltung und Förderung von Fusswegen und Wanderwegen durch politische Aktionen auf gesamtschweizerischer Ebene

Nach der Einreichung der Volksinitiative begann ein harter und äusserst schwieriger politischer Kampf um die Haltung des Bundesrates und des eidgenössischen Parlamentes zu unserem idealistischen Anliegen. 1976 konnte die «Parlamentarische Gruppe für Fuss- und Wanderwege» als «Lobby» gegründet werden. Dank mühseliger Überzeugungsarbeit in vielen persönlichen Gesprächen traten innert zweier Jahre rund 90 National- und Ständeräte der Gruppe bei. Dies erwies sich in der Folge als entscheidend.

Allein der Verfasser dieser Zeilen führte in diesen Jahren mit über 140 National- und Ständeräten ein oder mehrere persönliche Gespräche. Alles geschah durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe in ehrenamtlicher Tätigkeit. Erst im April 1977 konnte die ARF ein ständiges Sekretariat einrichten.

Schliesslich gelang es, die vorberatenden Kommissionen des Nationalrates und später auch des Ständerates von der Notwendigkeit eines Gegenvorschlages zur Initiative zu überzeugen. Zwar mussten wir gegenüber dem Initiativtext erhebliche Abstriche hinnehmen. Doch auch der Gegenvorschlag wäre im Parlament beinahe gescheitert. Der Nationalrat stimmte ihm zwar zu, doch der Ständerat lehnte ihn ab. Erst nach einem mühsamen Differenzbereinigungsverfahren zwischen den beiden Räten wurde schliesslich vom Parlament am 17. Oktober 1978 der spätere *Verfassungsartikel BV 37quater* als Gegenvorschlag zum Initiativtext zuhanden der Volksabstimmung verabschiedet:

1. Der Bund stellt Grundsätze auf für Fuss- und Wanderwegnetze

2. Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegnetzen sind Sache der Kantone. Der Bund kann ihre Tätigkeit unterstützen und koordinieren.

3. In Erfüllung seiner Aufgaben nimmt der Bund auf Fuss- und Wanderwegnetze Rücksicht und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

4. Bund und Kantone arbeiten mit privaten Organisationen zusammen.

Daraufhin zogen wir die ursprüngliche Initiative zurück. Dies erlaubte die Konzentration der – nur geringen – Mittel im Abstimmungskampf auf einen einzigen Text.

Der schliesslich erreichte Erfolg kam nur dank dem grossen Einsatz von relativ wenigen Idealisten zustande. Nach der Abstimmung konnte sich die ARF mit über 4000 Mitgliedern konsolidieren und in Zürich an die Klobachstrasse 48 umziehen, wo heute noch der Geschäftssitz des 1999 in «Fussverkehr Schweiz» umbenannten Vereins ist. Jürg Welti und der Verfasser wurden Mitglieder der vom Bundesrat eingesetzten Expertenkommission zur Ausarbeitung eines Entwurfs für ein schweizerisches Fuss- und Wanderweggesetz FWG. Dieses wurde nach längerem Hin und Her 1985 vom eidgenössischen Parlament verabschiedet und trat am 1. Januar 1987 in Kraft. Es hat seither entscheidend zur Erhaltung oder zum Ersatz zahlreicher Fusswege und Wanderwege beigetragen, die sonst «verstrast» oder einfach dem Zerfall preisgegeben worden wären.



am 18. 2. 79:

Ja
für Fuss- und
Wanderwege

Vor 30 Jahren: Ein persönlicher Stimmungsbericht aus der Zeit der Volksinitiative für Fuss- und Wanderwege

Von Hans Ehrismann

Gründungsmitglied der «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF», heute «Fussverkehr Schweiz»; Beirat «Fussverkehr Schweiz»

Wie alles begann

Vor den Räumen des Stadtpräsidenten Zürichs versammelten sich 1972 einige honorige Personen mit akademischen Titeln und ich als einziger ohne einen solchen. In diese illustre Arbeitsgruppe hinein verschlug es mich aus zwei Gründen: Ich war damals umtriebiger Mitglied der Technischen Kommission der Schweizer Wanderwege und wohnte in der Nähe von Zürich. Wir warteten, bis die Sekretärin im Vorzimmer hereinrief. Der Grösste mit Namen Hugo übernahm spontan den Vorsitz und redete Klartext: Unser Ziel sei eine eidgenössische

Initiative zur Förderung der Fuss- und Wanderwege in der Schweiz. Asphaltierung, Betonierung und Aufhebung bedrohten die Wanderwege, und in den Siedlungen ersetzten Fahrstrassen die einstigen Fusswege.



Die Wege für Fussgängerinnen und Wanderer werden zunehmend vom motorisierten Verkehr beansprucht.

Die Unterschriftensammlung

Wie sammelte man die damals nötigen 50'000 Unterschriften für eine eidgenössische Volksinitiative? Die Arbeitsgruppe tat ihr Möglichstes. So kamen durch eine Einzelperson in Solothurn 12'000 Unterschriften zusammen. Tatkraftige Unterstützung erhielten wir von den Naturfreunden und dem WWF. Selbst Zürichs Stadtpräsident Sigi Widmer gesellte sich zum Vorstand der Arbeitsgruppe am Bahnhofquai und sammelte Unterschriften von Passanten. Der Stapi verbiss sich manchmal dermassen in eine Diskussion, dass er «seinem Opfer» bis in die Bahnhofsunterführung folgte.

Die gemeinsame Aktion Wanderweg-Wanderweg mit dem WWF, verbunden mit einem Wettbewerb und einem Sternmarsch nach Laupen, erntete viel Sympathie und Unterschriften.

Der Gegenvorschlag

Am 19. September 1977, dem Tag an dem der Nationalrat den Gegenvorschlag zur Fuss- und Wanderweginitiative behandelte, reiste ich mit meiner Schulklasse, 29 Knaben und Mädchen, nach Bern. Die Zwölfjährigen standen vor den Eingängen zum Bundeshaus und schenken den ankommenden Parlamentariern Blumen sowie eigene Zeichnungen mit dem Aufruf «Bitte helfen Sie mit, unsere Fuss- und Wanderwege zu erhalten». Der Nationalrat stimmte dem Gegenvorschlag mit 128:32 Stimmen wuchtig zu.

Die Volksabstimmung

Volk und Kantone stimmten am 18. Februar 1979 mit einer überwältigenden Mehrheit von 78% (1'466'144 Ja-Stimmen) für den neuen Verfassungsartikel. Nur das Wallis scherte bei Volksabstimmung aus und lehnte als einziger

Kanton den Gegenvorschlag zur Initiative ab. Dafür war er dann der erste Kanton, der ein Fuss- und Wanderweggesetz auf die Beine stellte.

Nach der Volksabstimmung dauerte es noch rund ein Jahrzehnt, bis in den meisten Kantonen Erfolge zu verzeichnen waren. Heute, nach 30 Jahren, erwacht Bundesbern in Sachen Langsamverkehr und tut das, was man schon damals erwartet hätte. Zu Fuss Gehen und Wandern, auch auf zwei Rädern, ist inzwischen beliebtester Sport des Schweizergeworden.

Gehen ist nur ein Prozess

Von *Regine Bernet*
Stabsmitarbeiterin Gesundheits- und Umweltschweiz
departement der Stadt Zürich, Mitarbeiterin
«Fussverkehr Schweiz» 1990–2001



Regine Bernet

Die Menschen, denen meine Arbeit bei «Fussverkehr Schweiz» diente, wussten wenig davon und bedankten sich selten. Manchmal wünschte ich mir, ein kleines Mädchen würde an der Tür läuten und mich um Hilfe bitten im Kampf gegen den bösen Drachen mit Räderfüssen und Auspuffatem, der ihm auf dem Schulweg auf-lauere und die Grossmutter auf dem Fussgängerstreifen getötet habe. Mit scharfem Verstand und spitzer Feder, im Herzen die Liebe zur eingeschüchterten Masse der Fussgänger, hätten wir gemeinsam das Ungeheuer besiegt. Aber die Grossmutter fuhr früher selber Auto und schimpft deshalb lieber über die Velo-rowdys. Die Enkelin machte beim Anblick jedes Autos brummbumm, schon bevor sie gehen konnte. Von den Leuten, die zu Fuss unterwegs sind, interessieren sich die wenigsten für das Problem von Tempo 30 auf Hauptstrassen, selbst wenn sie täglich eine Hauptstrasse überqueren müssen. Sie alle wollen keine Rolle als Fussgängerinnen oder Fussgänger spielen. Gehen zu Fuss ist ohne jeden Glamour und als Identitätsmerkmal schlicht zu banal.

Immerhin: Die meisten Leute räumen ein, dass die Kinder und Betagten zu Fuss mehr Schutz brauchen. Bei den Lösungen wird es aber schon brenzlig, denn dummerweise sind die Ursachen der Probleme mit der ganzen mobilen Gesellschaft eng verwoben. Das Thema Fussverkehr löst deshalb oft ein vages Unbehagen aus. In vielen Gesprächen verstummte mein Gegenüber peinlich berührt, wenn die Rede von meiner Berufstätigkeit war. Es gibt Kreise, in denen ich zwei mal überlegte, bevor ich erklärte, dass «Fahren mit Licht am Tag» aus der Perspektive des Fussverkehrs fragwürdig ist. Bei Laien musste ich mit blankem Unverständnis rechnen, bei Profis und Politikern mit geduldiger Herablassung oder Beschimpfung als Fundamentalistin. Damit Desinteresse und Ablehnung nicht zur Verdrängung des Themas Fussverkehr führen, mussten wir zu eigentlichen Verkaufsstrategien greifen. Ein Beispiel ist die Einführung und Verankerung von «Fussverkehr» als Sachbegriff und als Name für unsere Organisation. In Politik und Öffentlichkeit verleiht er dem Anliegen mehr Gewicht, weil Verkehr ein bedeut-



Urs Michel

same Thema ist. Genau besehen ist der Begriff aber falsch. Er trennt die Bewegung vom Menschen, der sich bewegt und fingiert – in Anlehnung an Räder und Fahrzeuge – ein separates Fortbewegungsmittel. Mit diesem Bild verleugnen wir gerade das, wofür wir kämpfen: Gehen ist viel mehr als nur eine Methode der Fortbewegung: es ist eine Manifestation des menschlichen Seins.

Überhaupt ist es ärgerlich, für die Anerkennung des Gehens kämpfen zu müssen, wo es doch Anerkennung weder braucht noch will, sondern einfach stattfinden würde, wenn man es nur sich selber überliesse. Gehen an sich ist nur ein Prozess, der keine Einrichtungen voraussetzt und keine Spuren hinterlässt, selbstverständlich und flüchtig, anpassungsfähig und verletzlich, eine Illustration des Lebens selber und gerade darin bedroht und auf Verteidigung angewiesen.

Zum Glück hält ihm «Fussverkehr Schweiz» die Treue.

(gekürzte, überarbeitete Fassung des Abschiedsartikels in fussverkehr.ch 3/01)

Sind 30 Jahre «Fussverkehr Schweiz» Anlass zur Freude oder zu Traurigkeit und Ärger?

Von *Urs Michel*
dipl. Arch. ETH / Planer FSU, Mobilitätsberater
EnergieSchweiz, Planum Zürich

Mich freut, dass während 30 Jahren die Menschen, welche hinter der Organisation «Fussverkehr Schweiz» stehen und gestanden sind, die Ausdauer und Zähigkeit aufgebracht haben, sich konsequent und mit vielen guten Ideen für die Interessen der zu Fuss Gehenden aller Altersstufen einzusetzen.

Vor 23 Jahren habe ich bei der Erarbeitung der «Fusswege im Siedlungsbereich» mitwirken können. Der Untertitel «Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen», sollte darauf hinweisen, dass zu Fuss Gehen nicht in erster Linie etwas mit Spazieren oder Wandern auf abgetrennten Fuss- und Wanderwegen zu tun hat.

Mich ärgert und betrübt, dass «Fussverkehr Schweiz» nach 30 Jahren immer noch so nötig ist wie eh und je, z.B. um auch heute bei jeder Gelegenheit zu betonen, dass der Lebensraum Strasse allen Verkehrsteilnehmerinnen und Strassenbenützern gehört, dass Verkehr nicht gleich Auto und Strasse nicht gleich Fahrbahn ist. Mehr denn je muss sich «Fussverkehr Schweiz» im Verbund mit gleichgesinnten Organisationen zuallererst dafür einsetzen, dass Gehflächen dem Gehen dienen und weder Stehflächen für Fahrzeuge noch für die Flut von Plakatständern sind, die uns «Normalen» die Freude am Gehen verderben und den weniger Mobilen, den Gehbehinderten und Blinden das Leben schwer machen.

Zu Fuss unterwegs

Kinder und Verkehr

Von Marlène Butz

Ohne eigene Erlebnisse draussen in der Natur, auf dem Spielplatz oder auf dem Schulweg fehlen Kindern wichtige Erfahrungen. Ausserdem hat der Bewegungsmangel weitreichende Folgen.

In Europa legen immer weniger Kinder ihre Alltagswege alleine zurück oder spielen draussen. Noch sieht es in der Schweiz vergleichsweise gut aus. Insbesondere die Deutsche Schweiz hat im Vergleich mit andern Ländern einen recht hohen Anteil an Kindern, die zu Fuss (oder mit dem Fahrrad) in den Kindergarten oder in die Schule gehen. Etwa zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen ab sechs Jahren legen den Weg zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Ein Viertel der 6-9-Jährigen wird mit dem Auto zur Schule gebracht. Diese positive Situation gilt es zu wahren und zusätzlich zu verbessern. Denn einiges deutet darauf hin, dass sich diesbezüglich ungünstige Veränderungen anbahnen. Untersuchungen in den 90er-Jahren haben gezeigt, dass in der Schweiz vermutlich bis zu einem Drittel der Kinder in Umgebungen aufwächst, die für ihre motorische und soziale Entwicklung sowie für die Selbständigkeit ausgesprochen negative Auswirkungen haben.

Eine gesunde Entfaltung der Kinder erfordert die Möglichkeit, ohne Begleitung Erwachsener mit anderen Kindern unterwegs zu sein und soziale Erfahrungen zu machen.



Schulweg

Wir alle erinnern uns an angenehme und unangenehme Schulwegerlebnisse. Diese Erfahrungen sind oft tief in uns verankert. Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg.

Die Angst um die Sicherheit der Kinder gehört sowohl in der Stadt wie auf dem Land zu den grössten Ängsten der Eltern. Damit die Kinder sicher zur Schule gelangen, holt sie mancherorts ein Schulbus ab. Viele Eltern begleiten ihre Kinder oder fahren sie im Auto zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten. Wer festgeschnallt auf der Rückbank des Autos sitzt, macht aber kaum eigene Erfahrungen und kann keine Kontakte knüpfen, übt kein verkehrssicheres Verhalten und erlebt seine Umwelt nicht direkt. Wenn immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, steigt dadurch aber auch die Gefährdung für die anderen Kinder. Direkt vor den Kindergärten und Schulhäusern parkierende bzw. wartende Fahrzeuge stellen eine zusätzliche Gefahrenquelle für andere Kinder dar – nicht selten sind es sogar die einzigen Gefahrenherde vor den Schulanlagen.

Soziale Erfahrungen, Bewegung und Motorik

Ausserdem geht dem Kind ein für seine Entwicklung bedeutsamer Bestandteil verloren. Der Schulweg ist ein wichtiger Treffpunkt. Wer überallhin begleitet wird, kann sich nicht zu einer selbständigen Persönlichkeit entwickeln. Eine gesunde Entfaltung des Kindes erfordert die Möglichkeit, sich ohne Begleitung Erwachsener mit anderen Kindern zu treffen und soziale Erfahrungen zu machen. Es werden freundschaftliche Kontakte aufgebaut und gepflegt, aber auch Konflikte ausgetragen und der eigene Mut unter Beweis gestellt. Das Sozialverhalten muss ausprobiert und geübt werden können.

Es geht aber nicht bloss darum, selbständig von A nach B zu gelangen. Kinder müssen sich von klein auf im Freien aufhalten und auf der Strasse spielen können. Das ist essenziell für ihre motorische, psychische und soziale Entwicklung und eine wichtige Voraussetzung dafür, sich später als Verkehrsteilnehmende sicher zu verhalten. In Untersuchungen konnte nachgewiesen werden, dass erhebliche Entwicklungsunterschiede zwischen Kindern, die in Wohnumfeldern aufwachsen, wo sie sich frei bewegen können und solchen, die meist drinnen spielen und auf ihren Alltagswegen begleitet werden, bestehen. Die fehlenden Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten im Wohnumfeld – verursacht durch den Strassenverkehr – führen zu Bewegungsmangel, mit all seinen Folgeerscheinungen. Auch weist alles darauf hin, dass bei den Kindern in der Schweiz die motorische Leistungsfähigkeit in den letzten Jahrzehnten stark zurückgegangen ist und sich grosse motorische Defizite zeigen, die zu noch nicht absehbaren Folgen für unser Gesundheitssystem führen. Stimmt das Wohnumfeld, können Kinder alleine draussen spielen – und das tun sie bei schönem Wetter stundenlang. Mit dem spielerischen Trottnett- und Velo Fahren erlernt das Kind auch die sichere Fahrzeugbeherrschung.

Massnahmen: Temporeduktionen, selbständig erreichbare Freiräume

Kinder brauchen für eine gesunde Entwicklung also viel Bewegung. Hierzu benötigen sie Bewegungs- und Freiräume. Es kann nicht angehen, dass die Kinder in der Wohnung eingesperrt werden und die Eltern gezwungen sind, sie auf der Strasse ständig an die Hand zu nehmen. Der Schulweg ist ein wichtiger Bereich, aber wir müssen viel früher anfangen. Bereits im Kleinkindalter werden die wichtigsten Grundlagen dafür gelegt, dass ein Kind zur eigenständigen Persönlichkeit heranwächst und sich später auch entsprechend sicher im Verkehr bewegt.

Der kleinräumigen Verkehrsorganisation (Wohnumfeld, Quartierstrassen) kommt daher eine sehr grosse Bedeutung zu. Für jüngere Kinder ist das Wohnumfeld der wichtigste Ort der Bewegungsförderung. In verschiedenen Untersuchungen erweist sich ein gutes Wohnumfeld, respektive gut erreichbare Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten als das zentrale Merkmal für gute motorische Fähigkeiten der Kinder. Seit Jahrzehnten werden nicht nur Siedlungen, sondern auch öffentliche Spielplätze gebaut, die oft über hervorragende Standards verfügen. Es genügt aber nicht, dass solche Bewegungsräume vorhanden sind. Entscheidend ist, dass ein Spiel- und Bewegungsangebot bereits für jüngere Kinder selbständig, das heisst ohne elterliche Begleitung erreichbar ist und ohne elterliche Aufsicht genutzt werden kann. Spiel und Bewegung der Kinder und Jugendlichen ist die beste Grundlage für das lebenslange körperliche Aktiv-Sein im Interesse einer guten Gesundheit und hohen Lebensqualität.

Hindernis Nr. 1 bildet der Strassenverkehr. Weitere Hindernisse ergeben sich durch falsch konzipierte Hauseingänge, Stockwerkhöhe etc. Um diese Mängel zu beheben, braucht es eine systematische Überprüfung der Zugänglichkeit der Aussenräume. Kinder brauchen Orte, wo sie sich frei und gefahrlos bewegen können. Das Tempo der Autos muss reduziert, den Kindern Platz gemacht werden. Tempo-30-Zonen genügen nicht, um den Kindern Spiel und Bewegung auf Quartierstrassen zu ermöglichen; die Wohnquartiere müssen systematisch mit autofreien Flächen oder mit Begegnungszonen durchsetzt werden. Diese dürfen nicht mit öffentlichen Parkplätzen verstellt werden, sondern müssen tatsächlich Bewegungs- und Begegnungsräume für die Kinder und die anderen AnwohnerInnen freihalten. Familien mit Kindern sollten sich bei anstehendem Wohnungswechsel Ort und Strasse bewusst danach aussuchen, ob Quartierberuhigungen bzw. Begegnungszonen bereits realisiert sind oder solche von den Behörden fordern.

Das alles bedeutet, dass eine Bewegungspolitik für Kinder vor allem eine kinderfreundliche Raum- und Verkehrspolitik erfordert. Der Schulweg und das Spiel im Freien können so wieder zum Erlebnis werden.

*Oft fehlt eine informative Wegweisung.
Foto: T. Schweizer*

Fussverkehr ist ein Teil des öffentlichen Verkehrs

Von Thomas Schweizer

Der öffentliche Verkehr (öV) funktioniert nur, wenn die Erreichbarkeit der Ausgangsstation und die Feinverteilung am Zielort gewährleistet sind.

Wege, die mit dem öV zurückgelegt werden, sind daher immer mit Wegetappen anderer Verkehrsmittel gekoppelt. Nur bei jedem achten Weg, der mit dem öffentlichen Verkehr unternommen wird, kommt noch ein privates Fahrzeug wie das Auto, Motorrad oder Velo zum Einsatz. Über 90% der öV-Wege sind somit mit Fusswegetappen verknüpft. In der Wegkette ist der Fussverkehr das verbindende Glied – und jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied.

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs darf daher nicht beim öV-Angebot (Taktfrequenz, Komfort, usw.) enden, sondern muss die vor- und nachgelagerten Fusswegetappen, d.h. die Zugänge zu den Haltestellen und die Wartebereiche ebenfalls ins Blickfeld der Förderstrategien rücken.

Potenzialabschätzungen von Haltestellen

Es ist für die Strassenplanung eine Selbstverständlichkeit, dass Tagesfrequenzen, Ganglinien und Spitzenbelastungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhoben werden. Auch beim öV werden Frequenzen erhoben und Fahrgastzählungen durchgeführt. Anders beim Fussverkehr. Hier bestehen kaum Daten zu Verkehrsströmen von und zu den Haltestellen des öV. Die Abschätzung der Einzugsgebiete wird oft nur summarisch vorgenommen. Es wird nicht im Detail geprüft, ob Massnahmen die Potenziale erhöhen könnten, wo Verbindungen fehlen oder ungenügend sind. Die Erfassung des Fussverkehrs auf den Zugangswegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wäre aber ein wichtiger Schritt zur Problemanalyse. Sie liefert Fakten, wo bisher nur Vermutungen bestehen.

Fehlende oder unattraktive Zugänge vermindern das Potenzial

Zwischen theoretischem Potenzial und effektiver Nutzung des öV gibt es Differenzen. Diese liegen nicht immer bei der fehlenden Angebotsqualität des öV, sondern auch bei der fehlenden Qualität der Zugänge. Umwege, unat-



traktive oder unsichere Wegabschnitte, schlecht erreichbare Haltestellen und Warteräume mit geringer Attraktivität (Lärm, Abgase, Verschmutzung) werden von den öV-KundInnen in hohem Masse als Störfaktoren empfunden.

Gesamtreisezeit

Ein wichtiger Faktor ist die Gesamtreisezeit. Da der Weg zu Fuss oft einen beträchtlichen Teil der Unterwegszeit ausmacht, werden auch geringe Umwege zu relevanten Faktoren. Oft könnten mit einfachen Massnahmen Wegverkürzungen geschaffen werden. Insbesondere bei Bahnhöfen muss der direkte Zugang zu den Perrons von allen Seiten ermöglicht werden. Dabei können Umwegzeiten von 2 – 3 Minuten eingespart werden.

Die SBB bezahlen in der Regel nur eine zentrale Erschliessung, alles übrige wird als «Wunschbedarf» oder «Komfortbauten» den Gemeinden überlassen. Oft fehlt aber die Einsicht, sowohl bei den Betreibenden der Transportunternehmen als auch bei den Zuständigen der öffentlichen Hand, dass die optimale Zugänglichkeit eine zentrale Aufgabe ist und auch KundInnen generiert.

Hier braucht es die Überzeugungsarbeit von «Fussverkehr Schweiz» und anderen Stellen, damit öV- und Fussverkehrs-Förderstrategien genau hier ansetzen.

Bahnhofplätze als Begegnungszonen planen

Die grosse Bedeutung des Fussverkehrs wurde in den letzten Jahren von vielen VerkehrsplanerInnen erkannt. So wurden vielerorts fussgängerfreundliche Lösungen entwickelt. Lange Zeit wurden die Bahnhofplätze nur als Vorfahrt für den MIV umgebaut und die FussgängerInnen in den Untergrund geschickt. Heute werden vermehrt Koexistenzlösungen gesucht.

Mit der Verankerung der Begegnungszone im schweizerischen Strassenverkehrsrecht steht nun auch eine Möglichkeit für die Signalisierung von solchen (zurückgebauten) Plätzen und Strassen zur Verfügung. Sie bieten dem Fussverkehr die notwendige Attraktivität und Sicherheit (Fussgängervortritt flächendeckend, Tempo 20). Bahnhofplätze eignen sich in besonderem Masse für die Einrichtung von Begegnungszonen. Hier ist das Miteinander von Fussverkehr, Veloverkehr, Busvorfahrt, sowie von Bring- und Holdiensten auf engstem Raum erforderlich. Gute Lösungen gibt es beispielsweise in Burgdorf, Baar, Baden, Lyss, Wald oder Yverdon. Es ist zu hoffen, dass verkehrsberuhigte Bereiche – Begegnungszonen oder Fussgängerzonen – zum Standard für Bahnhofplätze werden.

Rasch und sicher zu Tram und Bus

Direkte Zugänge sind nicht nur für Bahnhöfe erforderlich. Auch bei Tram und Bus kann das Einzugsgebiet durch direkte Verbindungen deutlich vergrössert werden. Hier ist insbesondere den Querungsmöglichkeiten im Haltestellenbereich Beachtung zu schenken. Diese müssen auf der «Wunschlinie» liegen, und eine allfällige Lichtsignalsteuerung muss das Erreichen des öV begünstigen.

Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an den Kreuzungen gehört heutzutage zum Standard einer jeden Verkehrsplanung. Doch was nützt dem Fahrgast das beschleunigte Tram, wenn es vor der Nase abfährt, weil die Grünphase fürs Tram zwar optimiert wurde, die Zugänge für die Passagiere aber auf Rot stehen. Die so genannten «Rotläufer» führen dann oft zu gefährlichen Situationen.



Eine ganzheitliche Verkehrsplanung zieht auch hier die Gesamtreisezeit in Betracht. Sie verleiht nicht nur dem öV Priorität, sondern sie sorgt auch dafür, dass Passagiere die Haltestellen bei der Einfahrt des Trams oder des Busses rasch und sicher erreichen bzw. verlassen können.

Die Erfahrung zeigt, dass den Anforderungen des Fussverkehrs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr vermehrt Rechnung getragen werden muss. Die isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsformen führt nicht zum Ziel. Erst wenn die ganze Wegkette von Tür zu Tür optimiert ist, kann das Gesamtsystem optimiert werden. Strassenfachleute und die Unternehmen des öV müssen dafür stärker zusammenarbeiten.

Zu Fuss unterwegs – ein Forschungsthema

Von Prof. em. Klaus Aerni
Geographisches Institut der Universität Bern.
Bis 2003 Programmleiter des Inventars
historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)
[www.viastoria.ch] Beirat «Fussverkehr
Schweiz»

Wege sind ein Produkt der Geschichte – hier ist jemand gegangen: «Wege entstehen, indem wir sie gehen». Aus der Sicht des forschenden Fussgängers ergeben sich zwei Arbeitsperspektiven: Einerseits vom Standort des Forschers aus zeitlich nach rückwärts – daraus erwächst die historische Wegforschung und die Geschichte des Verkehrs; andererseits führt der Blick in die Zukunft zur aktuellen Fussgängerforschung und zur Wegplanung.

Ein attraktiver und direkter Perronzugang wurde in Affoltern am Albis realisiert. Passagiere können vom Mittelperron aus den Bahnhof ebenerdig verlassen, wenn die Fussgängerbarriere offen ist.

Foto: T. Schweizer



Prof. em. Klaus Aerni

Fusswege haben mich seit jeher interessiert. Das Spektrum reicht von der Unübersichtlichkeit der Weglein im Schachenwald der Emme über die Thematik der alpinen Passwege bis hin zu den Gässchen orientalischer Städte. Die alpinen Passwege wurden mein bevorzugtes Forschungsgebiet. Das Interesse vertiefte sich von der Analyse der Übergänge nach Bauart und Verlauf zur Analyse ihrer Verbindungsfunktionen und historischen Entwicklung. Dazu kamen später, vor allem nach der Gründung des Ecomuseums Simplon, die Fragen der Erhaltung und Nutzung der historischen Wege und der Weiterentwicklung der Wegnetze gemäss den aktuellen Bedürfnissen.

Für die Wegforschung meiner Studierenden entstanden zwei sich ergänzende Perspektiven. Zum Ersten: In der historisch ausgerichteten Forschung wurde das überlieferte Wegnetz untersucht. Das Ziel war, das kulturelle Gedächtnis in der Landschaft zu dokumentieren. Das Resultat dieser Arbeiten ist das im Auftrag der Bundesverwaltung zwischen 1984 und 2003 entstandene nationale «Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)». Darin sind die Wege in Bauart (bauliche Substanz), Verlauf und nach ihrer Bedeutung (national, regional oder lokal) dargestellt sowie in einem historischen Kommentar beschrieben. Das Inventar umfasst 56 Bundesordner, die zur Zeit für die Vernehmlassung vorbereitet werden. Im Laufe der Arbeiten erkannten wir, dass der beste Schutz historischer Wege in der Nutzung als Wanderwege im Sinne des nachhaltigen Tourismus liegt. Daher haben die Mitarbeiter am IVS in der Fachorganisation ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte ein Netz von Kulturwegen geplant. Die gewählten Wege, wie z.B. die ViaGottardo, die ViaSbrinz etc. werden nun in Zusammenarbeit mit verschiedenen Tourismusorganisationen zu buchbaren Angeboten entwickelt.

Zum Zweiten: Wir alle leiden unter der zunehmenden Verkehrsdichte. Lebens- und Versorgungsqualität, vor allem in den Städten, nehmen ab. Initiative Studierende wurden von diesen Problemen gepackt. Sie begannen mit Fussgängerzählungen, untersuchten die Wege der Fussgänger und die Belegung der innerstädtischen Parkplätze. Daraus erwachsen Vorschläge, die in Zusammenarbeit mit andern Institutionen (z.B. der ARF) zur Ausweitung bestehender oder zur Errichtung neuer Fussgängerbereiche und Begegnungszonen in verschiedenen Städten führten.

Fusswege sind für den Fussgänger «Mensch» die Grundlage des Daseins. Ich bin dankbar, dass beide, ich und das Thema Fusswege, einander treu geblieben sind.



PartnerInnen von «Fussverkehr Schweiz»



v.l.: Alain Rouiller,
Dominique von der Mühll,
Marie-Claire Pétremand

«Rue de l'Avenir», partenaire romand de Mobilité piétonne

Von Dominique von der Mühll
Conseillère vaudoise, membre du comité Rue de l'avenir

Rue de l'Avenir, à l'origine «Groupe romand pour les rues résidentielles et la modération de la circulation» (GCR), a été créé en 1981, à l'initiative de l'Association Transports et Environnement (ATE) et du département romand de Pro Juventute. D'autres associations sont progressivement devenues partenaires de Rue de l'Avenir, parmi lesquelles Mobilité piétonne en 1986.

Dès 1990, Rue de l'Avenir (RdA) devenait officiellement le partenaire romand de Mobilité piétonne et représentait l'association suisse des piétons auprès des communes, cantons et bureaux d'étude en Romandie. Le bulletin «Rue de l'Avenir» est aussi devenu l'organe des membres romands de Mobilité piétonne.

Un rôle d'information et de conseil

Le GCR/Rue de l'Avenir est né à l'époque des débuts de la modération de la circulation et des premiers essais de rues résidentielles en Suisse, avec pour but de faire connaître des réalisations et des politiques novatrices (à l'époque surtout dans le nord de l'Europe). Les habitants, les res-

ponsables communaux et les professionnels de l'aménagement ont été et restent les destinataires principaux des activités d'information et de conseil de Rue de l'Avenir.

RdA développe traditionnellement cette activité d'information et de conseil par trois moyens:

- le bulletin «Rue de l'Avenir», publié sans interruption depuis 1984
- les conseillers – un par canton – qui réalisent aussi des diagnostics-sécurité à la demande de communes ou d'habitants
- les journées d'étude annuelles, organisées dès 1985 et consacrées chaque année à un thème, avec des visites de réalisations.

En tant que relais de Mobilité piétonne en Suisse romande et en partenariat avec l'association, Rue de l'Avenir assume aussi périodiquement des mandats de prestation de l'OFROU (Office fédéral des routes).

La rue, un espace à partager

La rue n'est pas la route, elle ne doit pas être exclusivement réservée à la circulation; la rue est un espace social à partager. Les convictions du Rue de l'Avenir sont restées les mêmes depuis 1981, avec un niveau de préoccupation qui a évolué de l'échelle du quartier à une vision plus large: écomobilité, urbanisme de proximité, développement urbain durable.

La sécurité des usagers vulnérables (enfants et personnes âgées), les mesures en faveur des piétons et des cyclistes, une modération par zones (30, 20) la plus étendue possible et des mesures aussi sur les routes principales, chercher la cohabitation plutôt que la séparation, des villes et des rues adaptées aux enfants... sont des thèmes d'action et des objectifs restés constants depuis plus de vingt ans.

Même si Rue de l'Avenir ne se consacre pas exclusivement à la question des piétons, de manière directe ou indirecte, par les thèmes traités dans le cadre du bulletin, des journées ou du travail de conseil, le piéton a toujours été au centre des préoccupations de Rue de l'Avenir.

Comme l'a très bien exprimé Mme Wiedmer-Dozio, cheffe du Service d'urbanisme de la ville de Genève, à propos du Plan piétons: «*S'occuper des piétons, c'est gérer le quotidien, donc le banal, c'est s'intéresser à ce qui se passe de manière inaperçue. Ce n'est ni glorieux, ni spectaculaire. C'est discret, mais fondamental!*»

Alain Rouiller,
vice-président

Dominique von der Mühl,
conseillère vaudoise, membre du comité

Marie-Claire Pétremand,
secrétaire,

Le Vieux Logis, 2322 Le Crêt-du-Loche,

tél. 032 724 32 82,

rue.avenir@imaginer.ch

Site: www.rue-avenir.ch

Gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana (GMT-SI)

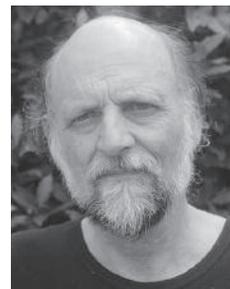
Von Lorenzo Custer

Studio LC, dipl.arch. ETH/SIA/SVI, Biogno Beride, GMT Tessin

Der öffentliche Raum:

Den öffentlichen Raum als Wohnzimmer der Gemeinschaft gibt es nicht nur im Süden, im Tessin oder in Italien – aber hier gibt es ihn /gab es ihn in ausgeprägtem Masse. Ja man kann sagen, dass dieser öffentliche Raum die eigentliche Qualität der städtischen südalpiner Kultur ausmachte. Natürlich war dieser Raum immer konfliktuell und musste immer verschiedenen Besitzansprüchen gerecht werden und natürlich ging das immer nur mehr oder weniger friedlich. Heute aber wird dieser Raum einseitig dominiert: Die Privatisierung der Strasse zu Gunsten der (motorisierten und das heisst potenzierten) Individualansprüche führt zu einer undifferenzierten, langweiligen und ästhetisch unbefriedigenden Öffentlichkeit. Unsere demokratische Gesellschaft braucht, will sie überleben, eine räumliche Öffentlichkeit, die nicht von dominanten Individualansprüchen geprägt ist, eine Öffentlichkeit, in der das Zusammenleben verschiedener Interessen Geborgenheit und eine neue Sicherheit vermittelt.

Der Fussverkehr ist eine wichtige Komponente der Stadtkultur. Er kann nicht separiert werden vom Raum, ohne zu verkümmern. Er ist nicht eine technische Funktion, die 80 Zentimeter zum Gehen braucht. Im Fussverkehr liegt immer eine emotionale Komponente des Wohlbefindens und ein Freiheitsgrad der Entscheidung – gehe ich links oder gehe ich rechts. Die Idee der Trennung der verschiedenen Mitspieler im städtischen Raum trägt wesentlich zur Verrohung und Verantwortungslosigkeit in der anonymen Grossstadt bei. Eine Politik der Vermischung, der Koexistenz aller Beteiligten im Strassenraum bringt neue Wachheit, neue Verantwortung für das, was um einen herum geschieht.



Lorenzo Custer

Stimmen zu «Fussverkehr Schweiz»

Dieter Lüthi

Geschäftsführer Fonds für Verkehrssicherheit



Dieter Lüthi

«Fussverkehr Schweiz» präsentiert sich als aktive und dynamische Organisation, die sich mit Herz und Know-how für die Anliegen der zu Fuss Gehenden einsetzt. Als Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen und damit einhergehend fussgängersicheren Verkehrsgestaltung setzt «Fussverkehr Schweiz» auf Lösungen, die nicht nur die Infrastruktur sondern auch das menschliche Verhalten betreffen und arbeitet organisationsübergreifend, z.B. mit Vertretern des motorisierten Verkehrs, zusammen. Diese Offenheit macht «Fussverkehr Schweiz» zu einem attraktiven und geschätzten Partner der Verkehrssicherheit. Wir sind überzeugt, dass «Fussverkehr Schweiz» weiterhin einen grossen Beitrag an die Lösung zukünftig anstehender Fragen und Probleme der Verkehrssicherheit leisten wird. Wer kann sich schon dem zu Fuss Gehen entziehen? Eben! Wir gratulieren «Fussverkehr Schweiz» zum 30-Jahre-Jubiläum.

Gottlieb Witzig

lic. iur., Bundesamt für Strassen, stv. Leiter Bereich Langsamverkehr



Gottlieb Witzig

Fussverkehr und «Fussverkehr Schweiz» aus der Sicht des Bundes

Eine stärkere Entwicklung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr, Wandern usw.) soll dazu beitragen, dass die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltschonend, gesundheitsfördernd und volkswirtschaftlich effizient befriedigt werden können. Mit diesem Auftrag hat das ASTRA im Jahre 2002 den Entwurf des «Leitbildes Langsamverkehr» erarbeitet, das Vision, Grundidee, Grundstrategie sowie Leitsätze und Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs (LV) umfasst. Im anschliessenden Vernehmlassungsverfahren fand das Grundanliegen, dass sich der LV neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten Pfeiler einer effizienten Personenverkehrspolitik entwickeln soll, breite Unterstützung. Gegenwärtig wird das Leitbild überarbeitet. Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen heute vielerorts an Kapazitätsgrenzen

und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt. Für die Zukunft wird allseits eine weitere Zunahme des Verkehrs erwartet. Auf der Suche nach politisch und finanziell tragfähigen Lösungen für den Agglomerationsverkehr ist deshalb auch der Langsamverkehr ins Blickfeld gerückt.

Es ist heute, nach der NFA-Abstimmung (Art. 86 Abs. 3 BV), ein politischer Auftrag, dass sich der Bund im Agglomerationsverkehr (inkl. LV) engagiert. Der LV kann in den Agglomerationen als eigenständige Mobilitätsform einen beträchtlichen Anteil der Kurzstreckenmobilität direkt abdecken. Bei längeren Distanzen ist er als flächendeckende Feinerschliessung ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des kombinierten Personenverkehrs – quasi die 'first and last mile' der Verkehrspolitik. Mit Blick auf diese verkehrsmässige Basisfunktion des Langsamverkehrs bilden der vollständige Einbezug und die Verankerung adäquater Massnahmenpakete für den LV denn auch eine der Grundanforderungen des Bundes für korrekte Agglomerationsprogramme. Der Ball für die optimale LV-Förderung in den Agglomerationen liegt zurzeit also bei den kantonalen und kommunalen Amtsstellen und Behörden, welche die Agglomerationsprogramme erstellen.

Der Bund beschäftigt sich im Bereich Langsamverkehr aber noch mit weiteren Aufgaben:

- Verankerung des Langsamverkehrs im Sachplan Verkehr:
 - Vermeidung und Beseitigung negativer Auswirkungen nationaler Infrastrukturen auf das Langsamverkehrsnetz (vorab bzgl. Trennwirkungen und Verkehrssicherheit)
 - Verankerung der Mitverantwortung für den kombinierten Personenverkehr (Schnittstellen, Mobilitätsketten, Informationssysteme)
- Anpassung und Optimierung von Planungsverfahren, Normen und Gesetzen an die Bedürfnisse des Langsamverkehrs
- Vorgaben, Normen und Standards für Langsamverkehrsplanungen (Kt. Richtplanung, Aggloprogramme) und -Infrastrukturen

«Fussverkehr Schweiz» unterstützt den Bund bei der Erfüllung dieser Aufgaben. «Fussverkehr Schweiz» erbringt dabei spezifizierte Leistungen zu Gunsten des ASTRA für den internen, verwaltungsmässigen Gebrauch und bearbeitet im Weiteren verschieden Aspekte des Themas «zu Fuss Gehen» in Eigenverantwortung der Organisation «Fussverkehr Schweiz».

Pierre-Alain Rumley

Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), Beirat «Fussverkehr Schweiz»

Das zu Fuss Gehen als aktuelle und zukünftige Herausforderung der Raumentwicklung und Verkehrskoordination

Die Förderung des zu Fuss Gehens ist eine Querschnittsaufgabe. Eine «Stadt der kurzen Wege» basiert auf einem attraktiven Fusswegnetz. Viele Kernstädte verbesserten das ent-

sprechende Angebot in den letzten Jahren entscheidend. In den Agglomerationsgürteln besteht aber noch ein grosses Potential. Auch dort sollte die Entwicklung künftig verstärkt dahin steuern, dass Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitorte möglichst gut zu Fuss erreichbar sind. Die Agglomerationsprogramme, die gegenwärtig ausgearbeitet werden, können dazu einen wichtigen Beitrag leisten, gerade weil die dafür notwendigen Infrastrukturen verhältnismässig kostengünstig sind. Genau so wichtig für die weitere Förderung des Fussverkehrs ist der gezielte Einsatz der planerischen Instrumente im Bereich der Richtplanung, der Nutzungsplanung und der städtebaulichen Gestaltung.

Praktisch jeder Weg beginnt und endet mit einer Fussetappe. Die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsmitteln (Fahrrad, öV, Taxi, Carsharing usw.) sind dabei von entscheidender Bedeutung. Eine Optimierung der Schnittstellen hilft die Potentiale der kombinierten Mobilität – als Alternative zum motorisierten Individualverkehr – zu erschliessen. Die mangelhafte Verknüpfung der Schnittstellen ist zugleich Schwachstelle und Herausforderung der heutigen Verkehrskoordination.

Ursula Ulrich-Vögtlin

Bundesamt für Gesundheit, Direktionsbereich Gesundheitspolitik, Abteilungsleiterin Multisektorale Gesundheitspolitik, Beirätin «Fussverkehr Schweiz»

Die Bedeutung des Zu Fuss Gehens aus gesundheitlicher Sicht

«Wenn wir jedem Individuum das richtige Mass an Nahrung und Bewegung zukommen lassen könnten, hätten wir den sichersten Weg zur Gesundheit gefunden.» Diese Aussage von Hippokrates (ca. 460–377 v. Chr.) hat auch heute noch ihre Gültigkeit.

In unserer Gesellschaft finden wir ein Übermass an Nahrung und ein grosses Defizit an körperlicher Bewegung. Zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung bewegen sich zuwenig. Dabei wäre körperliche Aktivität für unsere Gesundheit ausserordentlich wichtig: Sie senkt das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen, Zuckerkrankheit, Übergewicht und Osteoporose und trägt zur Verminderung von Dickdarmkrebs und Brustkrebs bei.

Wer sich entsprechend den Empfehlungen der Bewegungspyramide mindestens 30 Minuten pro Tag so bewegt, dass sich die Atmung etwas beschleunigt, verringert dieses Risiko. Es ist dazu nicht nötig, Sport zu treiben. Auch wer zügig zu Fuss geht erzielt diesen Effekt. Diese 30 Minuten lassen sich gut in den Alltag einbauen: Auf dem Arbeitsweg (z.B. indem man eine Haltestelle früher aussteigt), beim Einkaufen oder in der Freizeit.

Eine Vorbedingung dazu sind attraktive, sichere Fusswege. Dafür setzt sich «Fussverkehr Schweiz» ein. Herzlichen Dank!

Hans-Peter Grünenfelder

Leiter Fachstelle Fuss-, Rad- und Wanderwege, Kanton St.Gallen

Beim Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes spannte der Kanton St.Gallen mit der damaligen ARF zusammen und organisierte über das Institut für Verwaltungskurse am 18. Juni 1991 den Kurs «Fusswege im Siedlungsgebiet». Fachlich wurde die Tagung zum grossen Teil von der ARF bestritten. Etwa 130 Vertreter von Gemeinden nahmen daran teil, Gemeindepräsidenten, Bau- und Grundbuchverwalter, Bausekretäre. In einer heute noch aktuellen Broschüre «Fusswege im Siedlungsgebiet» wurde zudem aufgezeigt, wie Fusswegnetze zu planen und zu realisieren sind und wie sie im Gemeinderichtplan und im kommunalen Strassenplan festzulegen sind. Dies war der Anfang einer engen Beziehung des Kantons mit der damaligen ARF.

Seitdem hat sich das Miteinander gefestigt. Die Kontaktstelle Herisau berät den Kanton und die Gemeinden in Fachfragen, organisiert Tagungen und Exkursionen für Exekutivmitglieder, Bauverwaltungen und Parlamentarier und nimmt Einsitz in kantonalen Beratungsgremien. Der Kanton seinerseits unterstützt den Fachverband «Fussverkehr Schweiz» seit 1991 mit Strukturbeiträgen, die jetzt in eine Leistungsvereinbarung umgewandelt werden. Besonderes Interesse des Kantons finden auch Pilotprojekte wie die Studie «zu Fuss einkaufen», die allgemeine und konkrete Hinweise auf Verbesserungen in den Fusswegnetzen bringen. Dank «Fussverkehr Schweiz» hat sich im Kanton St.Gallen einiges bewegt. Wir danken dem Fachverband für den grossen Einsatz, gratulieren ganz herzlich zum 30-Jahr Jubiläum und freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit!

Barbara Schneider

Regierungsrätin, Vorsteherin Baudepartement Basel-Stadt

Der Langsamverkehr ist in der Basler Verkehrspolitik gut verankert. Die Basler Regierung hat sich dazu bekannt, Fussgängern mehr Platz zu geben. Sie sollen sich sicherer im Verkehr bewegen können, und es sollen mehr Leute zu Fuss gehen als heute. Dazu sind Angebote zu machen: Zum Beispiel Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen, sichere Schulwege, ein flächendeckendes Netz von Fusswegen und Fussgängerzonen in der Innerstadt.

Der Langsamverkehr ist Teil unserer Mobilität, er ist für uns so selbstverständlich, dass wir ihn kaum mehr hinterfragen. Dabei ist er Bestandteil städtischer Lebensqualität. Selbstverständlich soll man in der Stadt auch Auto fahren können, aber nur dort, wo es sinnvoll ist und so, dass Fussgänger und Velofahrer nicht gefährdet sind. Hier die richtige Balance zu finden, braucht ein Einvernehmen zwischen den verschiedenen Akteuren, Wirtschaft, Interessenverbänden, Quartierorganisationen und Verwaltung. Heute sind wir leider noch nicht



*Hans-Peter
Grünenfelder*



Ursula Ulrich-Vögtlin



Barbara Schneider

soweit. Umso wichtiger ist es, dass wir im Kleinen konsequent versuchen, möglichst viel zu erreichen, auch wenn uns das nicht immer optimal gelingt.

Dr. Ulrich Seewer

Verantwortlicher Gesamtmobilität bei der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern, Beirat «Fussverkehr Schweiz»



Dr. Ulrich Seewer

In Kontakt mit der damaligen ARF kam ich während meines Studiums an der Uni Bern. In einer Forschungsgruppe untersuchten wir den Fussgängerverkehr in der Berner Innenstadt. Prof. Klaus Aerni, damals Vorstandsmitglied der ARF, vermittelte uns Kontakte zu verschiedenen Fachleuten, die uns mit Rat und Tat bei den Untersuchungen zur Seite standen. Diese Kontakte blieben bestehen und mündeten in ein wichtiges Forschungsprojekt im Rahmen des NFP 41 «Verkehr und Umwelt», das mit dem Schlussbericht «Die Zukunft gehört dem Fussgänger- und Veloverkehr» abgeschlossen wurde. Planung und Politik nahmen viele Erkenntnisse daraus auf, Burgdorf wurde Fussgängermodellstadt, beim Bund entstand eine Fachstelle für Langsamverkehr, die Schweiz beteiligte sich in führender Rolle am EU-Forschungsprojekt PROMPT und in diesem Jahr findet die WALK21 in Zürich statt. Das alles war nur möglich dank dem Engagement von «Fussverkehr Schweiz».

Nach meinem Wechsel von der Forschung in die Planungspraxis – zuerst beim Bundesamt für Raumplanung, dann beim Dienst für Gesamtverkehrsfragen und beim Bundesamt für Raumentwicklung und schliesslich beim Kanton Bern – blieb «Fussverkehr Schweiz» ein wichtiger und kompetenter Partner in Sachen Fussgängerverkehr. Es ist von zentraler Bedeutung, dass Fachorganisationen ihre Anliegen gezielt in Planungsprozesse auf den verschiedenen staatlichen Ebenen einbringen können. Aktuell denke ich dabei beispielsweise an die Agglomerationsverkehrspolitik. «Fussverkehr Schweiz» leistet – trotz verhältnismässig bescheidenen finanziellen und personellen Mitteln – einen wichtigen Beitrag. Ich hoffe natürlich, dass die Interessenorganisation in den nächsten Jahren fokussiert ausgebaut wird, um vermehrt auf kantonaler und lokaler Ebene aktiv zu sein.



Jürg Iseli

Regula Rytz

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern

Menschen bewegen sich fort. Mit dem Velo, im Auto, Zug oder Flugzeug. Immer aber auch zu Fuss. Zu Fuss gehen ist die grundlegendste und nachhaltigste Fortbewegungsform. Deshalb muss sie gefördert werden. Es ist wichtig, dass die Menschen im öffentlichen Raum sicher und bequem vorankommen. Dafür setze ich mich ein.

In den Wohnquartieren der Stadt Bern wurden in den letzten Jahren rund 30 Begegnungszonen geschaffen, in denen die zu Fuss gehen-



Regula Rytz

de Bevölkerung gesetzlich geschützte Privilegien genießt. Auch die Hauptgassen in der unteren Altstadt werden demnächst zur Flanierzone mit Fussgängervortritt. Und bei der Neugestaltung von wichtigen Plätzen im Stadtzentrum – Bundesplatz, Casinoplatz, Waisenhausplatz – erhielten die zu Fuss Gehenden ebenfalls mehr Flächen zurück, die früher vom motorisierten Verkehr beansprucht worden waren. Weitere Platzgestaltungen in den Ausenquartieren stehen bevor.

Der Fussverkehr wird aber nicht nur mit grossen Projekten gefördert. In einem Mehrjahresprogramm wurden alle Trottoirränder bei Fussgängerübergängen abgesenkt, was insbesondere behinderten Mitmenschen zugute kommt, und über den Massnahmenplan Verkehrssicherheit werden laufend kleinere und grössere Verbesserungen realisiert.

«Fussverkehr Schweiz» macht als nationales Kompetenzzentrum für den Fussverkehr wichtige Öffentlichkeitsarbeit und liefert mit seinen Beratungen, Tagungen, Forschungsprojekten und Publikationen wichtige Inputs. Zum 30-Jahr-Jubiläum wünsche ich dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger weiterhin viel Elan: Auf dass wir alle weiterhin die Herausforderung des Fussverkehrs an beziehungsweise unter die Füsse nehmen!

Jürg Iseli

Stadtplaner, Stadt Grenchen

Zu Fuss das Leben erleben!

Einen Tag lang zu Fuss gehen durch eine fremde Stadt irgendwo auf der Welt und du fühlst dich plötzlich zuhause. Fremde Hinterhöfe und Quartierbeizen erleben, die für andere Heimat sind.

Wenn ich etwas hautnah erleben will, bin ich zu Fuss unterwegs. Sei es als Stadtwanderer oder mit dem Rucksack mit oder ohne Pfade. Ich komme damit zwar nicht so schnell so weit wie viele andere, aber ich erlebe das Leben in meinen mir angenehmen, menschlichen Dimensionen!

Ich brauche dazu gute Schuhe und den Mut, mich auch dort zu Fuss zu bewegen, wo das Verkehrsregime noch nicht mit dieser revolutionären Fortbewegungsart rechnet.

«Fussverkehr Schweiz» setzt sich konsequent und kreativ dafür ein, dass zu Fuss gehen im städtischen Raum immer selbstverständlicher, sicherer und komfortabler wird.

Martin Waser

Stadtrat, Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements der Stadt Zürich

Das Geburtsjahr von «Fussverkehr Schweiz», 1975, war eine Zeit, in der die Verkehrspolitik klar auf das Auto ausgerichtet war. FussgängerInnen sollten den Autoverkehr nicht behindern, Unterführungen galten als beste Lösung. Zu jener Zeit die Optik des Fussverkehrs einzunehmen, war geradezu avantgardistisch.

In der heutigen Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich gibt es nur noch eine gesamtheitliche und keine einseitige Betrachtung mehr. Gleichwohl haben FussgängerInnen grundsätzlich Vorrang, denn dies nützt dem Gesamt-Verkehrssystem. Der Fussverkehr – dasselbe gilt für das Velo – verbindet die Verkehrsmittel miteinander, und auf kurzen Strecken entlastet er Strasse und Schiene. Kurz: Der Fussverkehr erhöht die Effizienz des Gesamtsystems.

Verbessert wird das Wegnetz mit mehr Verbindungen und attraktiverer Gestaltung. Wir legen Wert darauf, dass Quartierzentren zu Fuss leicht erreichbar sind, man gerne dort verweilt und sich begegnen kann. Alltagsbedürfnisse sollen sich beim lokalen Gewerbe in der Nähe des Wohnorts decken lassen, ohne ins Stadtzentrum fahren zu müssen.

Der Fussverkehr hat noch grosses Potenzial. Er ist unerlässlich für die Stadt der Zukunft.

Anna Barbara Remund

Leiterin Personenverkehr, BLS Lötschbergbahn AG

Zu Fuss gehen und Bahn fahren – die nachhaltige Mobilitätskette

Zu Fuss gehen ist sympathisch, sportlich, gesund, umweltfreundlich... Die Aufzählung liesse sich beliebig mit weiteren positiven Eigenschaften fortsetzen. Zusammenfassend lässt sich folgern, dass der Fussverkehr wohl die nachhaltigste Fortbewegung ist. Die Nachhaltigkeit ist auch ein entscheidender Systemvorteil der Bahn. Fussverkehr und Bahnverkehr ergänzen sich daher hervorragend, gerade auch in Zentren mit einem hohen Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Bei der S-Bahn Bern gelangt jeder zweite Fahrgast als Fussgänger direkt zum Bahnhof. Damit hat das zu Fuss Gehen mit Abstand den grössten Anteil am Zubringerverkehr zur S-Bahn. Spätestens nach dem Parkieren des Autos, dem Abstellen des Velos am Bahnhof oder dem Verlassen des Busses werden auch die übrigen Reisenden zu Fussgängern, um das letzte Wegstück zum Zug zurückzulegen. Der Fussverkehr ist also in Kombination mit Bahnfahrten in jedem Fall ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätskette. Diese überaus grosse Bedeutung bei der Vernetzung der Wegstücke und Verkehrsmittel wird jedoch oft nicht wahrgenommen. Vielleicht weil die Mobilität zu Fuss so selbstverständlich, so leise, so ressourcensparend ist. Wir bei der BLS werden den Aspekten des zu Fuss Gehens gerecht, indem wir sie in unserer 3S-Strategie verankert haben. Mit Sicherheit,

Sauberkeit und Service setzen wir Akzente und bieten unseren Fahrgästen einen echten Mehrnutzen und Qualität. Dazu gehört, dass wir den Zugang zur Bahn attraktiv, sicher und angenehm gestalten. Dies fängt bei der Wegweisung zum Bahnhof an, die das leichte Auffinden der Bahnhöfe ermöglicht und hört bei den neuen Perrons auf, die das niveaugleiche Eintreten in den Zug erlauben. Und auf dem Weg dazwischen sollen unsere Fahrgäste alles vorfinden, was sie brauchen: Reiseinformationen, Verkaufsschalter oder Billettautomaten, Wartezonen, Witterungsschutz. Wir legen Wert darauf, all diese Einrichtungen kundenfreundlich auszugestalten und in optimaler Lage zu platzieren. Ein grosser Schritt zu neuen, attraktiven Bahnhöfen ist getan, die den Anforderungen der zu Fuss Gehenden gerecht werden, und der Erneuerungsprozess geht weiter. So stellen wir sicher, dass auch künftig die umfassende Qualität der Mobilitätskette von der Fussgängerin bis zum Bahnreisenden gepflegt wird und ihr die nötige Beachtung geschenkt wird.

Dr. Peter Vollmer

Direktor Verband öffentlicher Verkehr, Bern

Fussverkehr und öV – unterwegs zur perfekten Kombination

Für die Verkehrspolitik gehören die Fussgänger in die Schublade «Langsamverkehr». Die Velofahrer übrigens auch. Man könnte sich über die diskriminierende Bezeichnung ärgern. Man könnte vielleicht sogar auf eine Neu-Etikettierung in Anlehnung an die französische Sprache hinwirken: Von «mobilité douce», von sanfter Mobilität, sprechen unsere compatriotes, und das ist natürlich viel treffender.

Sanft und ausgesprochen effizient ist der Fussverkehr, und trotzdem halte ich es nicht für nötig, etwas gegen die abschätzigste Etikettierung «Langsamverkehr» zu unternehmen. Der Grund ist ganz einfach: Die Realität in unseren Städten zeigt je länger desto deutlicher, wie falsch die Bezeichnung ist. Wenn zu Stosszeiten die Autos in Kolonnen zäh durch die Stadt fliesen, dann kommen selbst Fussgängerinnen und Fussgänger, die sich nicht speziell beeilen, schneller vorwärts als die Anhänger des MIV, des «Mobilen Individualverkehrs».

Endgültig ad absurdum führt der Fussverkehr die Etikette «Langsamverkehr» wenn er mit dem öffentlichen Verkehr zusammenspannt. Immer zahlreicher werden in Städten und Agglomerationen die Strecken, auf denen der Verkehr so organisiert ist, dass Bus und Tram nicht in den MIV-Staus stecken bleiben. Zu Fuss zur nächsten Haltestelle, vorbei an den Kolonnen, ein paar Schritte um die nächste Ecke, und schon ist man am Ziel.

Voll ausspielen kann die Kombination Fussverkehr/öffentlicher Verkehr ihre Überlegenheit wenn die Bahn mit ins Spiel kommt. Stosszeiten in mittleren und grösseren Bahnhöfen zeigen es Tag für Tag. Tausende sind zu Fuss unterwegs. Die einen kommen von den Zügen, die anderen eilen zu den Zügen; manche kommen von Tram oder Bus, andere eilen zu Tram oder Bus. Wer



Martin Waser



Dr. Peter Vollmer



Anna Barbara Remund



Adrian Schmid

auf den öffentlichen Verkehr und die eigenen Füsse vertraut, ist weitgehend stressfrei unterwegs und kommt – in der Regel – pünktlich ans Ziel.

Auch wenn die Kombination Fussverkehr/ öffentlicher Verkehr unbestritten klare Vorteile hat: Ihr volles Potential hat sie noch nicht entfaltet. Verbesserungen sind insbesondere bei den Schnittstellen möglich und nötig. Züge, Busse und Trams der neuesten Generation zeigen, dass der stufenlose Einstieg ins Verkehrsmittel kein Luxus ist. Wenn jetzt noch die Verkehrsflüsse rund um die Bahnhöfe so geleitet werden, dass man direkt und ungehindert vom Perron zu Bus und Tram gelangt, dann kann die Verkehrspolitik eine Schublade öV und Fussverkehr in die gleiche Schublade stecken und diese beschriften mit «Normalverkehr».

Jacqueline Fehr

Nationalrätin, Präsidentin IG Velo Schweiz



Jacqueline Fehr

Zu Fuss gehen auf Rädern

Die Fortbewegung ohne Motor ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Sie gilt unter dem Begriff «Langsamverkehr» neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr als dritte Säule der Mobilität. Dass Fuss- und Veloverkehr mehr verbindet als trennt, zeigt die funktionierende Koexistenz auf vielen gemeinsamen Flächen: In der Innenstadt, im Wohnquartier oder in der Seeanlage. Diese Gemeinsamkeiten haben IG Velo Schweiz und «Fussverkehr Schweiz» vor drei Jahren in einem Positionspapier formuliert. Velofahrende haben aber zwei Seelen in ihrer Brust: die der Motorrad fahrenden ohne Motor und die der zu Fuss Gehenden mit Rädern. Für ein Fortkommen beider Verkehrsteilnehmergruppen braucht es darum gute technische Lösungen ebenso wie Rücksicht und Toleranz. Dafür setzen wir uns vorbehaltlos ein.

In diesem Sinne gratuliert die IG Velo Schweiz den Kolleginnen und Kollegen von «Fussverkehr Schweiz» ganz herzlich und freut sich auf die Fortsetzung der guten Zusammenarbeit.



Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken

Adrian Schmid

Leiter Politik & Kommunikation, Verkehrs-Club der Schweiz

Die Wege der Fussgängerinnen und Fussgänger wurden bisher in der Verkehrsplanung unterschätzt, offiziell kaum gefördert und von der Wirtschaft als nicht interessant liegen gelassen.

Dabei laufen wir mehr, als uns bewusst ist: Jede zweite Wegetappe legen wir zu Fuss zurück. Attraktive und sichere Verbindungen erhöhen die Akzeptanz der umweltverträglichen und kostengünstigen Form der Fortbewegung.

Dafür setzt sich die «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege», heute «Fussverkehr Schweiz», seit 30 Jahren mit bescheidenen finanziellen Mitteln, aber viel Hartnäckigkeit ein. Es ist ihr Verdienst, dass der Fussverkehr in der Verkehrspolitik und -planung heute ernster genommen wird.

In den verkehrsbelasteten Agglomerationen wird der Fussverkehr eine Schlüsselrolle spielen, auch wenn dies noch zu wenig erkannt ist. Umso mehr wünschen wir «Fussverkehr Schweiz» viele erfolgreiche Wege in und für die Zukunft.

Prof. Dipl.-Ing. Klaus Zweibrücken

Hochschule Rapperswil (HSR), Abteilung Raumplanung, Beirat «Fussverkehr Schweiz»

Fussverkehr – wichtiger Teil des Gesamtverkehrssystems

In den vergangenen 10 Jahren ist zu beobachten, dass dem Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems in der kommunalen Verkehrsplanung wieder mehr Beachtung geschenkt wird. Dies resultiert wohl einerseits aus der Veröffentlichung der Ergebnisse von Forschungsprojekten, insbesondere der NFP-Forschungsprogramme «Stadt und Verkehr» und «Verkehr und Umwelt», in welchen die grosse Bedeutung des Fussverkehrs belegt wird. Andererseits sind insbesondere in städtischen Verhältnissen die Verkehrs- und Umweltbedingungen so prekär, dass alle flächensparsamen und umweltschonenden Alternativen zum motorisierten Verkehr hochwillkommen sind. Im Forschungsbereich gibt es allerdings noch einiges zu tun, was das Thema «Fussverkehr» angeht. Während die generellen Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden weitgehend bekannt sein sollten, fehlen statistisch aussagekräftige Daten zum Fussverkehr weitgehend. Mit der gerade abgeschlossenen Forschungsarbeit «Erhebungen des Fuss- und Veloverkehrs» werden grundlegende Hinweise gegeben, wie einfache Erhebungen des Fussverkehrs auf kommunaler Ebene konzipiert werden können. Erhebungen sind ein wichtiger erster Schritt zur Massnahmenplanung im Fussverkehr.

In der Lehre an der HSR ist die Auseinandersetzung mit den speziellen Ansprüchen und Anforderungen des Fussverkehrs für die Studierenden der Raumplanung und der Landschaftsarchitektur fester Teil des Ausbildungsprogrammes. Alle Arbeiten gesamt-konzeptio-

neller Art umfassen auch den Fussverkehr. Studienarbeiten, die sich explizit mit Fussverkehrsthemen befassen, zeigen zunehmende Tendenz. Ziel der Lehre in diesem Bereich ist es, dass der Fussverkehr als gleichwertiger Teil des Gesamtverkehrssystems erkannt und in Planungen entsprechend behandelt wird.

**Prof. Dr. med. Charlotte Braun
Fahrländer**

Präventivmedizinerin, Leiterin der Abteilung Umwelt und Gesundheit, Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel, Beirätin «Fussverkehr Schweiz»

**Regelmässig zu Fuss gehen nützt
der Gesundheit und kann die Umwelt
schonen**

Bewegungsmangel ist ein wichtiger Risikofaktor für Herz-Kreislaufkrankheiten, Zuckerkrankheit, Übergewicht, Osteoporose und andere chronische Krankheiten. Gemäss der Schweizerischen Gesundheitsbefragung bewegen sich 37% der Erwachsenen nicht ausreichend und Bewegungsmangel wird auch bei Kindern zunehmend ein Problem.

Frauen und Männern in jedem Lebensalter wird mindestens eine halbe Stunde Bewegung täglich in Form von Alltagsaktivitäten oder Sport mit mindestens mittlerer Intensität empfohlen. «Mittlere» Intensität weist jede körperliche Aktivität auf, bei der man zumindest etwas ausser Atem, aber nicht unbedingt ins Schwitzen kommt. Zügiges Gehen oder Velofahren sowie Schneeschaukeln oder viele Gartenarbeiten sind Beispiele für solche Bewegungsformen, aber auch viele andere Freizeit-, Alltags- oder Sportaktivitäten sind von entsprechender Intensität. Regelmässiges zu Fuss Gehen im Alltag ist somit eine gute Möglichkeit dem Bewegungsmangel vorzubeugen. Ersetzt man motorisierte Wege durch Bewegung aus eigener Kraft, profitiert auch die Umwelt.

Bei Kindern trägt das Zurücklegen von (Schul-)wegen aus eigener Kraft wesentlich zum täglichen Bewegungsbedarf bei. Gemeinsam mit Kolleginnen und Kollegen zu Fuss zur Schule zu gehen ist zudem eine Erfahrung, die nicht nur aus gesundheitlicher Sicht für Kinder positiv ist.

Gedanken zum zu Fuss Gehen

Dori Schaer-Born

a. Regierungsrätin des Kantons Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)

Gehen ist gesund! Jeden Tag eine halbe Stunde zügig gehen, hat mir meine Ärztin empfohlen. Gehen ist schön! Das Wetter spüren, die Rinde von Bäumen und die Blumen am Wegrand von Nahem sehen, die Bewegung des eigenen Körpers wahrnehmen, aus eigener Kraft vorwärts kommen...

Deshalb fällt es mir leicht, jeden Tag zu gehen und oft viel länger als eine halbe Stunde.



Dori Schaer-Born

Ingrid Schmid

Verkehrsplanerin, NDS Umwelt, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»

Ich erreiche meinen Arbeitsplatz am schnellsten zu Fuss, da vor einigen Jahren ein privates Grundstück oberhalb des S-Bahnhofes in der Nähe meines Arbeitsortes für einen öffentlichen Durchgang geöffnet und eine direkte Wegverbindung hergestellt wurde. Auch für andere Wegzwecke bevorzuge ich das Zu Fuss Gehen in einem Umkreis von einer guten Viertelstunde, da ich die tägliche körperliche Bewegung nicht missen möchte – sie lockert meine Gedanken und ich kann spontan die Richtung wechseln! Für längere Strecken genügt mir die Kombination mit Velo oder ÖV. Ich bin darum in der privilegierten Situation, nicht auf ein Auto angewiesen zu sein. Leider lässt jedoch die Qualität der öffentlichen Strassenräume für das Zu Fuss Gehen vielerorts zu wünschen übrig, sodass das Engagement von «Fussverkehr Schweiz» auch in den nächsten Jahrzehnten wichtig sein wird.



Ingrid Schmid

Christian M. Thomas

Projektleiter «Fussverkehr Schweiz»

GEHEN: Eine gerade Strecke ohne Hindernis wählen, nichts in der Hand haben, wach und präsent sein, die Geschwindigkeit optimieren, im Geiste alle Muskeln lockern, die rhythmischen Bewegungen des Körpers einfach von selbst laufen lassen und sich wie ein Kind fühlen das ist die reine Wonne und die gönnt mir mindestens einmal pro Tag. (Übrigens: es geht auch mit Schwimmen, wenn das Wasser nicht zu kalt ist.)



Christian M. Thomas

Andreas Bernhardsgrütter

Projektleiter «Fussverkehr Schweiz»



Andreas Bernhardsgrütter

Auf dem Corso in Neapel: Eine ältere Frau und ihr Gatte am Arm schreiten im Gleichschritt durch die Galerie, die Kulissen majestätisch, am Boden Marmor, das ältere Paar – beide kaum je 1.60 m gross – geniessen in ihren besten Kleidern den Abend, die Stadt, das Leben. Es besteht offensichtlich eine grosse Harmonie zwischen dieser Frau und diesem Mann, eingeübt in vielen früheren Gängen. Da das Meiste schon gesagt ist, sprechen beide nicht, geniessen nur. Das ist mehr als spazieren, das ist im besten Sinne «ausgehen», fast schon tanzen; eine eigene Kultur des Gehens in einem dafür geschaffenen prächtigen Rahmen. «Zu Fuss Gehen» kann mehr als Distanzen überwinden.

Marlène Butz

Projektleiterin «Fussverkehr Schweiz»



Marlène Butz

Am Morgen gehe ich auf dem Weg zur Arbeit eine Viertelstunde dem See entlang bis zum Tram. Die Bewegung an der frischen Luft entspannt. Die Stimmung am See ist jeden Tag anders – je nach Wetter. Im Frühjahr dauert mein Weg etwas länger, weil es dann die jungen Entchen zu Beobachten gibt. Das ist ein regelmässiger Aufsteller. Ich genieße es, ein Stück meines Arbeitsweges ungestört vom Motorfahrzeugverkehr zurücklegen zu können.

Eva Schmidt

Architektin, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»



Eva Schmidt

Für meine Arbeit bei der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen ist «Fussverkehr Schweiz» ein wichtiges Kompetenzzentrum und ein Netzwerk von kompetenten Fachleuten und Lobbyisten, welche sich für eine Verkehrsplanung einsetzen, die allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird.

Matthias Gfeller

Kantonsrat Zürich und Inhaber von GEODATA Gfeller, Raumplanung und Umweltinformatik; Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»



Matthias Gfeller

Seit ich mein Büro in der grosszügigen «auto-freien» Altstadt von Winterthur habe, lernte ich die Qualität des zu Fuss Gehens neu kennen. Als überzeugter Grüner der ersten Stunde war ich bis anhin in Winterthur fast ausschliesslich mit dem Velo unterwegs – auch gut – aber wesentlich «asozialer»: Nur zu Fuss besteht die Chance, spontan für ein Gespräch oder zur Beobachtung eines architektonischen Details inne zu halten.

Daniel Sauter

Urban Mobility Research, Mitarbeiter «Fussverkehr Schweiz» 1990 bis 2001

Die Facts sind klar: Zu Fuss Gehen ist das Rückgrat der Mobilität und des öffentlichen Lebens und schliesst als einzige Mobilitätsart niemanden aus. Unsere alltäglichen Aktivitäten finden zudem grösstenteils in der Nähe unseres Wohnorts statt, in idealer Fuss- und Velo-Distanz. Deshalb müssten auch die politischen und finanziellen Prioritäten klar sein: Vorzug des Nah- vor dem Fernverkehr; Vorrang der gesundheitsfördernden und ökologischen vor motorisierten Verkehrsmitteln; die Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen vor monofunktionalen Strassennutzungen. «Fussverkehr Schweiz» arbeitet seit 30 Jahren auf diese Ziele hin. Ich wünsche der Organisation weiterhin viel Ausdauer und Erfolg bei deren Verwirklichung.

Andreas Stäheli

Verkehringenieur SVI, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»

Schrittweise

«Ausgerechnet jetzt», denkt sich Herr Flotto, als er auf den Fussgängerstreifen zufährt. Er ist pressant und in Gedanken versunken. Da schaltet die Ampel von Gelb auf Rot. Luc Flotto bremst abrupt. Genervt sucht er die Person, die ihm die Zeit raubt. Die alte Frau, Flotto schätzt sie auf 85-jährig, betritt langsam und gebückt den Fussgängerstreifen. «Die braucht ja ewig», geht es ihm durch den Kopf. Denn kaum ist die Frau in der Strassenmitte, wechselt die Ampel von Gelb auf Grün. In dem Moment lässt der Fahrer hinter ihm den Motor aufheulen. Flotto ärgert sich erneut. Diesmal über den Fahrdrang des Fahrers hinter ihm. Flotto denkt: «Kann denn der nicht warten, ich will doch diese Frau nicht über den Haufen fahren». Trotzig, aber schon etwas gelassener, wartet Luc Flotto bis die Dame sicher auf dem anderen Trottoir steht. Beim sanften Anfahren denkt er sich: «Chum guet heim, de chönsch mi Muetter si».

Lisette Müller-Jaag

Kantonsrätin Zürich, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»

Lebensqualität sichern

Im ganzen Land wächst das Verkehrsaufkommen und gefährdet Kinder und auch Erwachsene immer mehr. Als Velofahrerin und regelmässige Fussgängerin bin ich «Fussverkehr Schweiz» dankbar, dass sie als professionelle Fachstelle sinnvolle Verkehrslösungen erarbeitet und ihnen zum Durchbruch verhilft. Sie nimmt den Langsamverkehr ernst, steht für attraktive Fusswege ein und vermag einem rücksichtsvollen Miteinander zwischen beräckernten Verkehrsteilnehmenden und den zu Fuss Gehenden nachzuhelfen. Sie sichert uns damit ein wichtiges Stück Lebensqualität in Dorf und Stadt.

Marco Hüttenmoser

Leiter der Forschungs- und Dokumentationsstelle Kind und Umwelt Muri AG, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»

«Ich arbeite zu Hause und bin – häufige Wanderungen abgesehen – nicht auf meine Füsse angewiesen, um an den Arbeitsplatz zu gelangen. Oft wenn ich am Morgen im Briefkasten die Zeitung hole oder den Grüncontainer vor die Gartentüre stelle, hüpfen oder springen eine fröhliche Kinderschar daher, oft mit einem Fussball, im Winter mit Schneekugeln. Dabei benutzen sie natürlich die ganze Tempo-50-Strasse, was nicht ungefährlich ist. Oft vergessen wir als ältere Fussgänger, dass es auch Kinder gibt, dass auch sie – weit mehr als wir – zu Fuss unterwegs sind. Und: Kinder sind keine Fussgänger, schon eher Kopffüssler und leidenschaftliche Spieler mit und trotz dem grossen Risiko auf der Strasse. Dem gilt es in Zukunft mehr Rechnung zu tragen.



Marco Hüttenmoser



Andreas Stäheli



Lisette Müller-Jaag

Ausblick

Der lange Weg zu kurzen Wegen

Von Thomas Schweizer
Geschäftsleiter «Fussverkehr Schweiz»

Zu Fuss Gehen ist so selbstverständlich und alltäglich, dass sich nur wenige Leute Gedanken darüber machen. Doch gerade weil das zu Fuss Gehen so wenig spektakulär ist, keinen Lärm verursacht, weder stinkt noch stört, keine Fremdenergie benötigt, wenig Platz braucht und allgemein sehr anspruchslos ist, wird die Fortbewegung zu Fuss nur wenig thematisiert. In der Planung und in politischen Prozessen wird sie oft nicht erwähnt oder geht gar vergessen.



Thomas Schweizer

«Fussverkehr Schweiz» ist daher bestrebt dieses bisher fehlende Bewusstsein für die Bedeutung des zu Fuss Gehens zu schaffen. Die Ansatzpunkte sind vielfältig und sollen im Folgenden kurz skizziert werden. Die Förderung des Fussverkehrs hat positive Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem, auf die Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft sowie auf die Sicherheit.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem

- Strassenverkehrsmenge: Der Fussverkehr substituiert Autofahrten, sei es als reine Fusswege oder als kombinierte Wege zusammen mit dem öV.
- Transportketten: Der Fussverkehr ist der wichtigste Zubringer zum öV. Dieser Anteil wird mit einer Förderung noch gesteigert.
- Modal Split: Mit der Förderung des Fussverkehrs wird der Modalsplit, die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger, mehr in Richtung Umweltverbund (Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr) verschoben.
- Effizienz: Die Förderung des Fussverkehrs erhöht damit die Effizienz des gesamten Verkehrssystems. Weniger PW-Kilometer bedeuten weniger interne und externe Kosten. Ein höherer öV-Anteil führt zu einer besseren Auslastung.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Umwelt

- Energieverbrauch: Fussverkehr spart Energie. Zu Fuss Gehen braucht höchstens erneuerbare Energie in Form von Nahrung.
- Schadstoffemissionen: Fussverkehr produziert keine Schadstoffemissionen. Die Förderung des Fussverkehrs verringert durch die Umlagerung von Autofahrten den Schadstoffaustausch, v.a. innerorts (Kaltstarts), d.h. belastete Gebiete werden entlastet.
- Lärm: Fussverkehr macht keinen Lärm. Der Lärm wird beträchtlich reduziert, v.a. wenn innerorts kurze Wege anstatt mit dem MIV zu Fuss zurückgelegt werden.
- Raumbeanspruchung/Landschaftsschutz: Der Fussverkehr ist raumsparend und schützt die Landschaft. Mehr Fussverkehr erlaubt den Rückbau von raumintensiven Verkehrsinfrastrukturen und eine Aufwertung der Siedlungsqualität (z.B. überbreite Ortsdurchfahrten).

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Gesellschaft

- Zugang (sozial): Das Zu Fuss Gehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und voraussetzungslos. Es kostet nichts und ist deshalb für jede Person erschwinglich. Die Förderung des Fussverkehrs erhöht die eigenständige Mobilität der Menschen beträchtlich, v.a. diejenige von Kindern, SeniorInnen und Behinderten.
- Zugang (örtlich): Die Förderung des Fussverkehrs verbessert den Zugang zum Grundbedarf sowohl im kleinsten Weiler als auch in der Stadt und ist daher kongruent mit den Zielen der Raumordnung. Der öffentliche Verkehr ist eine notwendige Ergänzung zum beschränkten Erreichbarkeitsradius des Fussverkehrs.
- Individueller Freiheitsgrad: Die individuellen Freiheitsgrade nehmen mit der Förderung des Fussverkehrs markant zu. Die Verkehrsmittelwahl wird zur echten Wahl. Der Zwang zum Besitz und Gebrauch von anderen Verkehrsmitteln wird reduziert.
- Gesundheit: Zu Fuss Gehen fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden jedes Einzelnen. Das freie Spiel im Wohnumfeld fördert die Entwicklung der Kinder. Absenzen am Arbeitsplatz nehmen ab.

Marktgasse in Winterthur
Foto: T. Schweizer



Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft

- Kosten: Die Förderung des Fussverkehrs verursacht relativ geringe Kosten.
- Nutzen: Demgegenüber ergeben sich grosse volkswirtschaftliche Nutzen wie Zeitgewinne, Komfortgewinne und Reduktionen bei Unfall-, Gesundheits-, Infrastrukturkosten etc.
- Kosten-Nutzen-Relation: In der Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen überwiegt die Nutzen-Relation um das 4 bis 6-fache.
- Arbeitsplätze: Studien zeigen, dass Investitionen in kleinräumige Verkehrsinfrastrukturen (z.B. Verkehrsberuhigung) pro investierter Geldeinheit den höchsten Arbeitsplatzeffekt haben. Gute Erreichbarkeit schafft generell Arbeitsplätze.
- Standortvorteile: Die Förderung des Fussverkehrs verschafft wirtschaftliche Standortvorteile. Sowohl bezüglich Attraktivität für Tourismus (z.B. autofreie Kurorte, Innenstädte), Ansiedlung von Wirtschaftsunternehmen sowie für das Gewerbe, dessen Kundschaft meist zu Fuss einkauft bzw. sich z.B. in attraktiven öffentlichen Räumen oder auf Spaziergängen bewirten lässt.

Fussverkehr hat positive Auswirkungen auf die Sicherheit

- Unfallreduktion: Weil FussgängerInnen andere Verkehrsteilnehmende nicht gefährden, tragen sie zu mehr Verkehrssicherheit bei. Die Förderung des Fussverkehrs, insbesondere Massnahmen zur Reduktion der Unfälle verhindern grosses Leid und erhöhen die Lebensfreude.
- Reduktion der Kriminalität: Durch die Präsenz von FussgängerInnen wird die subjektive und objektive Sicherheit im öffentlichen Raum erhöht. Durch die Förderung des Zu Fuss Gehens können kriminelle Übergriffe reduziert werden.

«Fussverkehr Schweiz» versucht in all diesen Bereichen Projekte anzuschieben, Bewusstseinsarbeit zu leisten und der Vision eines rundum fussgängerfreundlichen Landes näher zu kommen. Einige Beispiele seien hier herausgegriffen:

Bessere Wahrnehmung des Fussverkehrs

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme will der Bund auch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs vorantreiben und Agglomerationsprogramme nur genehmigen, wenn diese den Fuss- und Veloverkehr genügend berücksichtigen. Eine genügende Berücksichtigung setzt zum Beispiel voraus, dass für den Fuss- und Veloverkehr klare Zielvorstellungen entwickelt werden. Es sind quantitative und qualitative Ziele festzulegen, Strategien, Handlungsbedarf und Aktionsfelder sind zu benennen. Massnahmenbündel und flankierende Massnahmen sind zu konkretisieren. «Fussverkehr Schweiz» bringt hier Vorschläge für Minimalstandards ein. Zusätzlich sind Ideen für weitergehende Anforderungen gefragt.

Verankerung des Fussverkehrs in der kommunalen Planung

Dazu gehört, dass der Fussverkehr in Gemeinden personell, institutionell und finanziell besser bzw. überhaupt verankert wird. Der öffentliche Verkehr und der motorisierte Strassenverkehr werden heute mit viel personellem Aufwand beplant. Der Fussverkehr hat keine eigene Planungsabteilung.

Oft werden die Fussverbindungen lediglich als Restgrösse mitgeplant. Während für den motorisierten Verkehr Verkehrsmodelle eingesetzt werden, die jede Veränderung des Strassennetzes mit all ihren Auswirkungen evaluieren und im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen dokumentieren, hört der Perimeter für die Betrachtung der Fussverbindungen oft am Randstein auf. Die Auswirkungen auf den Fussverkehr werden weder diskutiert noch dokumentiert, da weder innerhalb noch ausserhalb der Verwaltung geeignete Personen oder Fachstellen bestehen, die hier ihren Einfluss geltend machen. Mit dem von «Fussverkehr Schweiz» lancierten «Augenschein Fussverkehr» soll diese Lücke geschlossen werden. Den Verantwortlichen in den Gemeinden werden Arbeitshilfen angeboten, damit die Fussverkehrsplanung aktiv angegangen werden kann.

Die Veränderung beginnt im Kopf

Die Förderung des Fussverkehrs braucht eine «Gehkultur». In den letzten Jahren hat sich die Einstellung glücklicherweise gewandelt. Der öffentliche Raum hat an Bedeutung zurück gewonnen. Die Stellung des Fussgängers und der Fussgängerin wurden neu überdacht. Viele Städte und fortschrittliche Gemeinden haben Pionierarbeit geleistet. Mit einer Neugestaltung von Strassenräumen, Plätzen, mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen und einer Vielzahl von Massnahmen wurde und wird versucht, die Lebensqualität in den Siedlungen zu heben. Gute Beispiele strahlen aus und werden nachgeahmt. Den Leuten zu Fuss wird wieder mehr Platz eingeräumt. Das Thema «zu Fuss Gehen» beginnt sich einen Platz zu erobern. «Fussverkehr Schweiz» leistet hier mit Wettbewerben (Innovationspreis Fussverkehr «Sicher zu Fuss»; www.fusspreis.ch) und mit Kommunikationsplattformen (www.fussverkehr.ch, www.begennungszonen.ch, www.zu-fuss.ch, www.gelbeszebra.ch) Basisarbeit. Die internationale Fussgängerkonferenz fand vom 21. bis 24. September 2005 in Zürich statt (www.walk21.ch).

In die Zukunft gehen...

Von Daniel Grob
Verkehrs- und Raumplaner SVI, NDS/HTL,
Mitarbeiter «Fussverkehr Schweiz» 1998–2001

Fussverkehr? Noch immer nur ein mildes Lächeln wert, wenn man darauf zu sprechen kommt, die eingefleischte Meinung, «Fuss» sei sowieso kein Verkehrsmittel. Und leider ist keine Änderung in Sicht: Die Strukturen verändern sich immer schneller zu noch mehr Zen-

tralisierung ausserhalb der Zentren, trotz steigenden Ölpreisen wird der Anspruch auf ein Auto zum unverzichtbaren Menschenrecht hochstilisiert.

Welche Chancen hat da eine Organisation wie «Fussverkehr Schweiz»? Versuche in Szenarien.

Szenario Trend: Die Motorisierung steigt, das Leben wird immer mehr im eigenen Auto verbracht, durch Staus sinkt die Geschwindigkeit, aber auch die Zahl der Toten. Folgen der Klimaveränderung wird weiterhin mit technischen Massnahmen beizukommen versucht – bloss keine Verhaltensänderung! Der Fussverkehr wird noch mehr zur Randnotiz.

Szenario Optimismus: Der Modalsplit bleibt – trotz Verkehrszunahme – in etwa auf dem heutigen Stand. Dank neuer Angebote gewinnt das Velo an Bedeutung. Für den Fussverkehr bleibt eine leicht exotische Existenz im Bereich von Wegkettenverknüpfung vor allem in zentralen städtischen Bereichen.

Szenario Pessimismus: Die Extremereignisse nehmen zu, Ressourcen werden knapp. Mit allen Mitteln wird die Wahrung der maschinellen Beweglichkeit betrieben, technische Lösbarkeit steht bis zum bitteren Ende im Vordergrund, eine Verhaltensänderung wird unmöglich. Fussverkehr ist keine Option mehr, durch die extremen Witterungen wird das zu Fuss Gehen noch unattraktiver, aufwendiger, gefährlicher.

Die Szenarien zeigen: Der Fussverkehr bleibt marginal. Es muss also ein viertes Szenario her, ein Aktiv-Szenario:

Szenario vier, die Vision: Zu Fuss Gehen wird zum Trend. Wer dazugehören will, modern und urban ist, geht zu Fuss. «Fussverkehr Schweiz» hat dafür einen gesellschaftlichen Arm gegründet, eine Promotions-Organisation, die alle wesentlichen Kräfte von Gesundheit über öV bis zu Jugendgruppen bündelt. Die Gesundheitsdiskussion hat sich auf Alltagsaktivitäten fokussiert und von den paar sportlichen Walking-Stunden verabschiedet. Gehen ist ein Lebensstil geworden und Geh-Events haben die Openair-Festivals als Ereignisse abgelöst. Als ganzer Mensch fühlt sich erst, wer mit seinen Geherlebnissen aufwarten kann, wer ständig gehend gesehen wird. Da wird auch die Fachorganisation eine gefragte Partnerin.

Soweit Utopie Nummer vier – natürlich wird sie niemand von Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wirklich ernst nehmen. Schade – so unmöglich schiene sie mir eigentlich gar nicht – und sicher erfreulicher, als die wahrscheinlicheren Szenarien eins bis drei!



Daniel Grob



Ruedi Aeschbacher

Vorstand

Aeschbacher Ruedi, Präsident

Dr. iur., Verkehrspolitiker, Nationalrat Grüt

Strohm David, Vizepräsident; Kassier

lic.oec.publ., Wirtschaftsjournalist

Gfeller Matthias

Dr. sc. techn., Kulturingenieur, Kantonsrat ZH

Hüttenmoser Marco

Dr. phil. I, Erziehungswissenschaftler, Dokustelle Kind und Umwelt

Müller-Jaag Lisette

Kantonsrätin ZH

Schmid Ingrid

Planerin, NDS Umwelt

Schmidt Eva

Dipl. Arch. ETH, Schweiz. Fachstelle für Behindertengerechtes Bauen

Stäheli Andreas

Verkehrsingenieur SVI, Raumplaner NDS HTL

Team

Schweizer Thomas, Geschäftsleiter

dipl. phil. II, Geograf

Bernhardsgrütter Andreas

Siedlungsplaner HTL / FSU, Verkehrsplaner SVI

Butz Marlène

dipl. phil. II, Geografin

Thomas Christian

Dr. sc. techn.

Beirat

Aerni Klaus

Prof. em., Dr. phil. II, Geographisches Institut der Universität Bern,
Programmleiter «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz –
IVS» 1984–2003

Bachmann Hugo

Prof. em. ETH, Dr. sc. techn., Dr. h.c., Gründungsmitglied ARF,
Ehrenpräsident, Dübendorf

Braun Fahrländer Charlotte

Prof. Dr. med., Leiterin Abteilung Umwelt und Gesundheit, Institut für
Sozial- und Präventivmedizin der Universität Basel

Boesch Martin

Prof. Dr. phil. II, Titularprofessor für theoretische und angewandte
Wirtschafts- und Sozialgeographie, Universität St. Gallen

Ehrismann Hans

Zürcher Wanderwege ZAW, Gründungsmitglied ARF, Wetzikon (ZH)

Häberli Verena

dipl. Geographin, Raumplanerin ETH/NDS

Koch Michael

Prof. Dr. sc. Techn., TU Hamburg, Büro Z Zürich

Maury Pasquier Liliane

Conseillère nationale, Sage-femme, Châtelaine, GE

Ott Ruedi

Dipl. Ing. ETH/SVI, Leiter Verkehrsplanung, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Rumley Pierre-Alain

Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), Bern

Sailer Marco

Verkehrsingenieur SVI, Massagno, TI

Schaub Christoph

Dr. iur., Rechtsanwalt, Zürich

Schwarze Martin

dipl. Ing. TUB, Raumplaner ETH, Hesse+Schwarze+Partner; Büro für
Raumplanung AG, Zürich

Seewer Ulrich

Dr. phil. II, Verantwortlicher Gesamtmobilität, Bau-, Verkehrs- und
Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern

Ulrich-Vögtlin Ursula

Leiterin Abteilung Multisektorale Gesundheitspolitik, Bundesamt für
Gesundheit, Bern

Zweibrücken Klaus

Prof. Dipl.-Ing., Dozent für Verkehrsplanung Hochschule Rapperswil
(HSR), Raum- und Umweltplaner, Verkehrsplaner SVI/VSS/FGSV



Unbekannte(r) SpenderIn

Bei «Fussverkehr Schweiz» sind kürzlich 10'000 Franken von einem/einer unbekanntem SpenderIn eingegangen. Wir bedanken uns herzlichst! Nach wie vor sind Spendengelder oder Legate für uns eine wichtige Einnahmequelle, denn für viele wichtige Projekte finden wir keine (genügende) Finanzierung.

«Fussverkehr Schweiz» ist eine gemeinnützige Organisation. Spenden können von den Steuern in Abzug gebracht werden.

Impressum

fussverkehr.ch ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

fussverkehr.ch erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger

Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Haltestelle «Englischviertelstrasse» (Tram 15)

Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39

Internet: www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz

Mitarbeit: Thomas Schweizer, Christian Thomas,
Andreas Bernhardsgrütter, Eugen Odermatt

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Auflage: 1976 (WEMF beglaubigt 2004)

Aktuelle Auflage: 4000 Exemplare

Ausgabe 3/05 September 2005