

Version Februar 2023

Trägerverein Energiestadt

Werkzeugkoffer Fussverkehr



Lokales Engagement für unser Klima

Werkzeugkoffer Fussverkehr



Version vom Februar 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Grundlagen Fussverkehr.....	2
3	Handlungsfelder der Fussverkehrsförderung.....	4
4	Rahmenbedingungen	4
5	Netzstruktur des Fussverkehrs	5
6	Umfeldqualität	7
7	Handlungsspielräume und Bewusstseinsbildung	8

Text und Layout

Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli | Jenny Leuba
Klosbachstrasse 48 | 8032 Zürich
info@fussverkehr.ch | www.fussverkehr.ch

1 Einleitung

Ziel	Der Werkzeugkoffer «Fussverkehr» soll bestehende und angehende Energiestädte dabei unterstützen, ihre Verkehrs- und Energiepolitik und ihre Vorhaben genügend nachhaltig auszurichten. Insbesondere soll den Energiestädten das Zufussgehen als Basismobilität aller Menschen nahe gelegt werden.
Zielgruppen	Der Werkzeugkoffer richtet sich hauptsächlich an Energiestadt-Beratende und an die entsprechenden Fachstellen in den Kommunen als Orientierungshilfe und als Beratungswerkzeug.
Inhalt	Vielen Akteur:innen ist die Bedeutung und die Relevanz des Gehens als Basismobilität, aber auch als Mittel zur sozialen Teilhabe nicht oder nicht genügend bekannt. Der Fokus liegt deshalb auf Handlungsfeldern, die den Städten und Gemeinden als klassische Massnahmen zur Förderung des Zufussgehens zur Verfügung stehen.
Gliederung	Der Inhalt ist in 7 Kapitel gegliedert. Neben dem Aufzeigen der Bedeutung des Fussverkehrs und der Einbettung in die Gesetzeslandschaft, behandeln die weiteren Kapitel die wichtigsten Handlungsfelder für Gemeinden und Städte.
Vorbildfunktion der Gemeinde	Energiestädte und -gemeinden haben sich dazu verpflichtet, Massnahmen umzusetzen, um die gesetzten Energie- und Klimaziele zu erreichen. Die Verwaltung hat eine zentrale Verantwortung und Vorbildfunktion gegenüber der Bevölkerung und verfügt über direkte Handlungsmöglichkeiten den Fussverkehr in der eigenen Gemeinde zu fördern.
Good-Practice	Die Beispiele sollen ein Spektrum möglicher Massnahmen aufzeigen, und zwar in: <ul style="list-style-type: none"> • Kleineren, mittleren und grösseren Gemeinden • Gemeinden aus verschiedenen Sprachregionen (d / f / i) • Gemeinden im ländlichen Raum, aus der Agglomeration oder in städtischen Ballungsgebieten
Abgrenzungen	Der Werkzeugkoffer «Fussverkehr» ist kein Lexikon. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Ähnlich gelagerte Mobilitätsthemen (z.B. Förderung Veloverkehr, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Parkplatzbewirtschaftung, etc.) werden nicht explizit aufgegriffen.
Weiterentwicklung möglich	In der vorliegenden Version werden existierende Ansatzpunkte, Angebote, Unterlagen, Links und Hilfestellungen thematisch gebündelt aufzeigt. Es besteht die Möglichkeit, den Werkzeugkoffer weiterzuentwickeln. Hinweise und Wünsche für die nächste Version des Werkzeugkoffers bitte direkt richten an: info@fussverkehr.ch

2 Grundlagen Fussverkehr

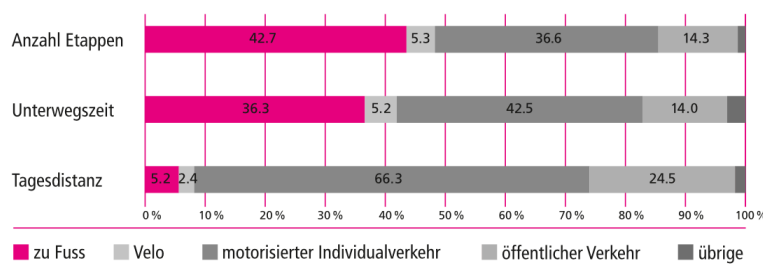
Bedeutung des Fussverkehrs

Das Gehen unterscheidet sich in vielen Aspekten von den anderen Fortbewegungsarten:

- Alle Menschen sind zu Fuss unterwegs. Auch wer den ÖV, das Auto oder das Velo benützt, legt vor, nach oder zwischen den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück.
- Die Teilnahme am Fussverkehr ist für alle kostenlos und an keine Bedingungen geknüpft.
- Gehen hat häufig nicht nur die Funktion des Überwindens einer Distanz von A nach B, sondern ist auch mit Verweilen, Kommunizieren, Spielen, Flanieren, Erholen usw. verbunden. Darum wird das Gehen oft nicht als Teilnahme am Verkehr wahrgenommen.
- Fussgänger:innen sind flexibel und ihre Bewegungsmuster vielfältig. Sie können spontan die Richtung oder das Tempo ändern.

Die quantitative Bedeutung des Fussverkehrs im täglichen Verkehrsgeschehen wird meistens unterschätzt. Der Mikrozensus 2015 zum Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung zeigt das tatsächliche Mobilitätsverhalten:

- Der Anteil des Fussverkehrs an der Anzahl Etappen pro Tag beträgt 43 %.
- Der Anteil des Fussverkehrs an der täglichen Unterwegszeit beträgt 36 %.
- Zu Fuss werden 5 % der täglich zurückgelegten Distanz bewältigt.



Verkehrsmittelwahl in der Schweiz
(Quelle: BfS, Mikrozensus 2015)

Potenzial des Fussverkehrs

34% aller Autofahrten sind kürzer als 3 km und 12% kürzer als 1 km. Hier liegt ein grosses unausgeschöpftes Potenzial für die Förderung des Gehens. Denn im Alltag ist davon auszugehen, dass der Fussverkehr seine Stärken vor allem bei Strecken unter 1 km, bzw. bis ca. 15 Min. Unterwegszeit hat. Zudem können oder dürfen aus verschiedenen Gründen rund 1/3 der Bevölkerung kein Motorfahrzeug führen und sind deshalb auf das Gehen sowie auf das Velofahren und ÖV angewiesen; angesichts der zunehmenden Überalterung unserer Gesellschaft ist die Tendenz steigend (BfS, Mikrozensus 2000).

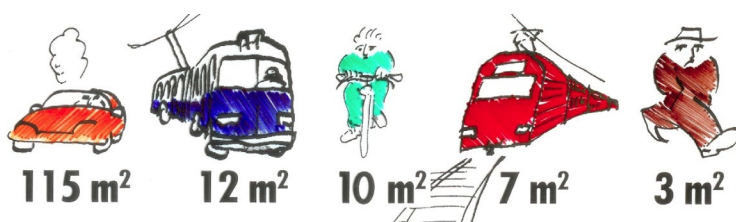
«Langsamverkehr» ist innerorts nicht langsam

Mancherorts wird der Fuss- und der Veloverkehr als sogenannter «Langsamverkehr» zusammengefasst. Dieser Begriff ist in mehrfacher Hinsicht irreführend:

- Es werden zwei Arten der Fortbewegung zu einer Kategorie subsummiert, die wenig miteinander zu tun haben. Während es sich beim Veloverkehr um Fahrzeugverkehr handelt, kann der Fussverkehr als Basismobilität des Menschen bezeichnet werden.
- Gerade in Städten gleichen sich die Reisegeschwindigkeiten der verschiedenen Fortbewegungsmittel stark an. Insbesondere das Velo und bei kurzen Distanzen auch das Gehen können mit den Autos durchaus konkurrenzieren und sind für manche Etappen schneller.

Gehen ist platzsparend

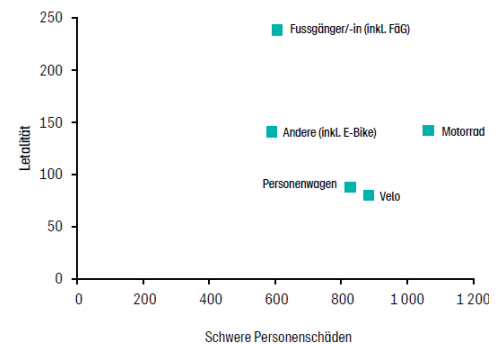
Das Gehen ist mit Abstand die flächeneffizienteste Art der Fortbewegung. Trotzdem stehen vielerorts zu wenig Fussverkehrsflächen zur Verfügung.



Das Gehen ist die platzsparendste Art der Fortbewegung (Quelle: Witzig, 2011).

Unfallgeschehen im Fussverkehr

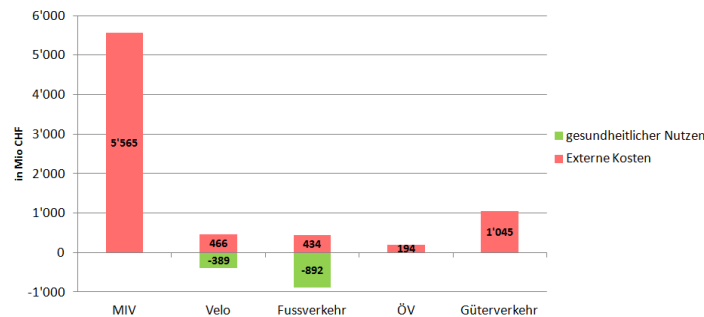
Gemäss der Studie «Unsicherheitsgefühle im Strassenverkehr» von TCS und Fussverkehr Schweiz (2020) ist das Zufussgehen im Verhältnis zur Unterwegszeit zwar die sicherste Fortbewegungsart. In der Schweiz wurden 2016–2020 jährlich 561 Fussgänger:innen schwer verletzt und 44 getötet (BFU-Sinusbericht 2021). Aber Fussgängerunfälle haben oft schwere Folgen; die Letalität (Getötete pro 10'000 Verunfallte) ist bei den Zufussgehenden fast 5-mal höher als bei Autolenkenden. Menschen zu Fuss sind in den seltensten Fällen die Unfallverursacher. 74 % aller Unfälle werden durch ausschliessliche oder hauptsächliche Fehlhandlungen der Fahrzeuglenkenden verursacht.



Schwere Personenschäden (Ø 2016-2020) und Letalität (Ø 2010-2020) (Quelle: bfu)

Volkswirtschaftlich profitabel.

Während der MIV nur externe Kosten verursacht, erbringt die aktive Mobilität einen gesellschaftlichen Nutzen durch vermiedene Gesundheitskosten. Der Fussverkehr ist der einzige Verkehrsträger mit einer positiven Bilanz: Er erbringt einen externen Nutzen in Höhe von 10,3 Rappen pro Kilometer (ARE, 2014; vgl. auch Abbildung). Nicht erfasst ist in dieser Rechnung der Gewinn an Lebensqualität und Freude, denn dies sind Werte, die in erster Linie dem Individuum zugutekommen.



Externe Kosten und Gesundheitsnutzen nach Verkehrsträger. (Quelle: ARE, 2014).

Rechtsgrundlagen

Für den Fussverkehr stehen folgende Rechtsgrundlagen im Vordergrund:

- Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft; SR 101, Art. 88 BV: Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG; SR 704 (insbesondere Art. 4): Die Kantone sind dazu verpflichtet, dass Fuss- und Wanderwegnetzpläne erstellt werden.
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700: Der Vollzug geschieht mit Richtplänen. Enthalten die kommunalen Richtpläne einen Teilrichtplan Fussverkehr sind die Anforderungen an Fusswegnetzpläne gemäss FWG erfüllt.
- Strassenverkehrsgesetz SVG, SR 741.01: Die Gesetzgebung regelt das regelkonforme Verhalten auch für das Gehen, wie z.B. die Strassenquerung an Fussgängerstreifen oder die Funktion von Trottoirs.
- Behindertengleichstellungsgesetz BehiG, SR 151.3: Der öffentliche Raum, insbesondere auch Anlagen des Fussverkehrs, muss für Alle, also auch für Menschen mit Behinderung, gleichberechtigt nutzbar sein muss.

Normen

Für Planung, Bau und Betrieb von Fussverkehrsanlagen sind folgende Normen von Bedeutung:

- VSS-Norm SN 640 070 «Grundnorm Fussgängerverkehr»
- VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum»

3 Handlungsfelder der Fussverkehrsförderung

Grundsätze auf Stufe Bund

Neben dem ÖV und dem MIV repräsentiert der Fussverkehr zusammen mit dem Veloverkehr die dritte Säule im Personenverkehr. Die Erhöhung des Anteils des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr leistet einen wichtigen Beitrag, um die Mobilitätsbedürfnisse effizient und umweltgerecht zu bewältigen (Schweizerischer Bundesrat: Strategie Nachhaltige Entwicklung 2016–19). Deshalb unterstützt der Bund die Kantone, Regionen, Städte und Gemeinden mit namhaften Beiträgen an Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Ziele für den Fussverkehr formulieren

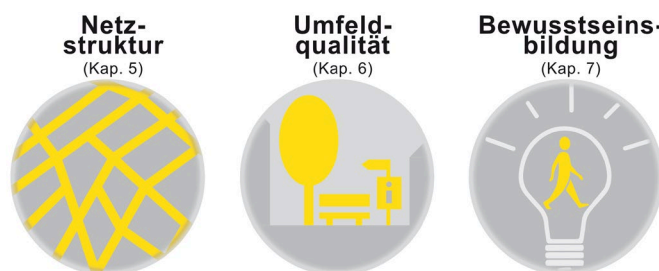
Der Fussverkehr ist nachhaltig und ermöglicht den Menschen die selbstständige Teilnahme an der Mobilität und am öffentlichen Leben. Er verbindet die Verkehrsmittel untereinander, insbesondere der ÖV ist auf gute Rahmenbedingungen für seine Passagiere angewiesen.

Die Bedeutung des Fussverkehrs soll sich deshalb auch in strategischen Zielen der Städte und Gemeinden niederschlagen. In den städtebaulichen, siedlungsplanerischen, verkehrlichen aber auch soziokulturellen und gesundheitsfördernden Leitbildern, Strategien und Konzepten sollen dem Gehen eigene Leitziele zugeordnet werden, die über verschiedenste Zugänge zu verfolgen sind:

- Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Lebensqualität im Ort ist untrennbar mit dem Gehen verknüpft und muss entsprechend verbessert werden.
- Der Fussverkehr soll als wichtiges Element des Mobilitätssystems gefördert werden.
- Der Anteil des Fussverkehrs soll gemessen am Gesamtverkehr gesteigert werden.
- Fussgängerverbindungen sind sicher, attraktiv, durchgehend und hindernisfrei zu gestalten.

Handlungsfelder der Fussverkehrsförderung

Neben den Rahmenbedingungen, die stimmig sein müssen, werden die Bedingungen für den Fussverkehr insbesondere über drei Handlungsfelder verbessert:



Handlungsfelder für die Förderung des Fussverkehrs.

Rahmenbedingungen (Kap. 4)

4 Rahmenbedingungen

Disziplinenübergreifend denken und handeln

Die Förderung des Fussverkehrs ist nicht isoliert zu betrachten. Sie vollzieht sich disziplinenübergreifend auf verschiedenen Ebenen und über Kanäle. Wichtig ist die Einbettung in eine Kultur, die die Siedlungsentwicklung, Mobilität, Public Health, Soziokultur u.a. berücksichtigt.

Insbesondere die Mobilitätsplanung weist zahlreiche Berührungspunkte zur Fussverkehrsförderung auf. Push- und Pull-Massnahmen bei den übrigen Verkehrsmitteln, wie z. B. Parkplatzbewirtschaftung oder Verminderung von Schleichverkehr in den Quartieren, Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs, haben direkte Auswirkungen auf das Zufussgehen.

Strassenraumgestaltung

Strassen und öffentliche Räume im Innerortsbereich dürfen nicht einseitig auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet sein, sondern haben vielfältige Funktionen zu erfüllen. Sie dienen der Erschliessung, prägen die Eigenart des Ortes und tragen zur Identifikation der Bewohner:innen mit ihrem Wohnort bei. Zugleich sind sie Orte für Begegnungen und alltägliche Verrichtungen, wie Einkaufen, zur Schule oder zur Arbeit gehen. Besonders entlang von Strassen mit viel MIV sind die Trottoirs bezüglich Attraktivität, Sicherheit und Querungsmöglichkeiten oft ungenügend. Für die Verbesserung dieser Bedingungen eignet sich die Erarbeitung von so genannten Betriebs- und Gestaltungskonzepten, die alle Verkehrsarten berücksichtigen und die Aufwertung des öffentlichen Raums in den Vordergrund stellen. In den Quartieren mit weniger Motorfahrzeugverkehr eignen sich Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie zum Beispiel die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen.

5 Netzstruktur des Fussverkehrs

Schwachstellen-analyse

Wo die Anforderungen an die Qualität der Fussverkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden, handelt es sich um Schwachstellen. Um gute Bedingungen zu Fuss gewährleisten zu können, ist die Durchführung einer systematischen Schwachstellenanalyse empfehlenswert. Je nach Zielsetzung kann dabei der Fokus oder die Bearbeitungstiefe unterschiedlich gewählt werden.





Die Schwachstellen werden mittels Begehungen möglichst unter Einbezug der Bevölkerung im ausgewählten Perimeter erhoben. Damit die Anzahl dokumentierter Schwachstellen überschaubar bleibt, ist bereits bei der Erfassung eine Triage sinnvoll. Probleme, die im Rahmen des Strassenunterhalts behoben werden können, werden direkt dem Werkdienst weiter geleitet. Alle anderen Schwachstellen werden auf einem Plan verortet, nummeriert und in eine Liste oder Datenbank aufgenommen.

Beispiele Schwachstellen im Fusswegnetz:

- Gefahrenstellen, Unfallschwerpunkte
- schmale Trottoirs und Wege
- hohe Trennwirkung durch MIV-Dominanz
- fehlende / mangelhafte Querungsanlagen
- lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

Beispiele Schwachstellen bezüglich Unterhalt:

- Belagsschäden
- Stolperfallen (unebener Untergrund)
- defekte Beleuchtung / Geländer
- sichtbehindernde Hecken, Sträucher
- verblasste Markierungen

Nr.	Ortsbezeichnung	Problem	Massnahme	Bemerkung	Bild vorher	Bild nachher
2	Langweg / Brüelstrasse	Aufgang vom Langweg auf den Brüelweg zu hohe Höhendifferenz, Rampe für Kinderwagen fehlt.	Belagsrampe	-		
6	Fussweg zwischen Schlossgasse und Winkelgässli	Geländer ungenügend (nur Seil -> für betagte und behinderte Personen zu instabil), Unterhalt insbesondere im Winter wichtig wegen Rutschgefahr.	Geländer erneuern	-		

Gemeinde Magden AG – Beispiel ausgeführter Massnahmen im Rahmen einer Schwachstellenanalyse Fussverkehr

Fusswegnetz-planung

Netzlücken sind fehlende Bestandteile des Fusswegnetzes, wie Wege und Querungen oder Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit der Fusswegnetzplanung werden die relevanten Verbindungen festgelegt, in Plänen festgehalten, zu behobende Netzlücken definiert und die weiteren Planungsschritte koordiniert. Für in den Plänen festgehaltene Wege besteht bei deren Aufhebung eine Ersatzpflicht (Art. 7 FWG). Am besten werden die Netzpläne als kommunale Teilrichtpläne Fussverkehr erstellt. Nicht empfohlen wird die Erstellung von Langsamverkehrsrichtplänen, weil das Gehen und das Velofahren stark voneinander unterscheiden.

Legende (Fusswegnetzplan gemäss FWG)

bestehend	geplant	
		eigenständiger Fussweg / Fussweg in siedlungsorientierter Strasse
		beidseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
		einseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
		Begegnungszone
		Fussgängerzone
		Querung (z.B. Fussgängerstreifen)
		verkehrsorientierte Strasse, Trennwirkung gering
		Netzlücke (Nr. Koordinationsblatt)

Informationen (orientierender Inhalt)

	Schwachstelle (Nr. Massnahmenliste)
	Tempo-30-Zone
	Schul- / Kindergartenareal / Gemeindezentrum
	Gewässer
	Bahnhof / Bushaltestelle
	Wanderweg
	Eisenbahnlinie
	Park / Freizeit / Naherholung / Wald
	Gemeindegrenze

Musterlegende für einen Fusswegnetzplan / Teilrichtplan Fussverkehr (Quelle: Handbuch Fusswegnetzplanung, 2015)

Qualitätskriterien für die Fusswegnetzplanung

Das Fusswegnetz soll folgenden Kriterien entsprechen:

- attraktiv
 - direkte Verbindungen, Umwege verringern
 - genügend breite Wege ($\geq 3\text{m}$) und Trottoirs ($\geq 2\text{m}$)
 - störungsfrei (z.B. vortrittsberechtigzte Querungen)
 - geeignete Beläge

- sicher
 - objektiv sicher (v.a. bei Strassenquerungen)
 - subjektiv sicher (wer unsicher ist, geht nicht)

- zusammenhängend und dicht
 - Maschenbreite Wegnetz max. 100 m
 - Schliessung von Netzlücken durch Verbindungen
 - Schulwege abseits des Verkehrs
 - z.B. entlang von oder über Gewässer, Bahnlinien
 - Fusswegerschliessungen in Entwicklungsgebieten

- hindernisfrei
 - z.B. Trottoirabsenkungen, Rampen und Handläufe
 - störungsfrei (keine Hindernisse in der Gehlinie)
 - geringes Quergefälle



Wegrechte in der Nutzungsplanung sichern

Neben behördenverbindlichen Plänen haben es Gemeinden und Städte in der Hand, Teile von Fusswegnetzen mit grundeigentümergebundenen Instrumenten zu sichern (Sondernutzungspläne wie z.B. Gestaltungs- oder Erschliessungspläne). Diese öffentlich-rechtliche Art der Sicherung ist der privatrechtlichen eher vorzuziehen (Wegrechte sichern mit Dienstbarkeiten, Baurechtsverträgen oder Baurechtsverträgen).

Im Rahmen des Mobilitätsmanagements können verkehrsarme Areale entwickelt und die für den Fussverkehr wichtigen Anschlüsse an den ÖV sichergestellt werden (www.wohnen-mobilitaet.ch).

Wichtige Grundlagen



- Grundlagen Fusswegnetzplanung:
- Fusswegnetzplanung – Handbuch
 - Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14
 - Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr – Handbuch
 - Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 16
 - Wegleitsysteme Fussverkehr – Empfehlungen
 - Materialien Langsamverkehr Nr. 140

Download: www.fussverkehr.ch/publikation/studien-und-berichte

6 Umfeldqualität

Die Qualität des Umfeldes bestimmt massgeblich, ob sich die Menschen zu Fuss wohlfühlen und sich überhaupt im öffentlichen Raum aufhalten und bewegen. Dazu gehören die Gestaltung der Strasse sowie die Ästhetik und Nutzung der angrenzenden Gebäude und Vorbereiche.

Gestaltungs-
grundsätze

Charakter und Belebung

Strassen und Wege brauchen Identifikations- und Orientierungsmöglichkeiten. Die Orientierung der Gebäude auf die Strassen verwebt die privaten und öffentlichen Räume miteinander.



Zürich, Hedwigstrasse: Die Strassenraumgestaltung und die Umfeldqualität sind gut miteinander abgestimmt.

Kleinteiligkeit

Dank durchdachter räumlichen Gliederung und ansprechender Materialien können auch lineare Strassenräume Kleinteiligkeit vermitteln.



Luzern: Fussgänger- und Aufenthaltsbereiche können auch entlang von stark befahrenen Strassen attraktiv sein.

Begrünung und Naherholung

Baumreihen und Grünelemente vermitteln eine angenehme Atmosphäre, spenden im Sommer Schatten und ermöglichen das Wahrnehmen der Jahreszeiten.



Lausanne VD: Die Promenade entlang des Sees wird durch Baumreihen beschattet.

Adressen zum Verweilen bilden

Die Aufwertung des Ortszentrums trägt dazu bei, dass die Bevölkerung sich vermehrt im Ort aufhält und in einem angenehmen Rahmen sozial verweilt.



Der freigespielte Dorfplatz in Wölflinsdorf AG ist ein Gemeindetreffpunkt. (Foto: www.ag.ch/menschen-und-orte)

Nah- und Grundversorgung

Faustregel: Weit über 50% der Kundschaft kauft zu Fuss oder mit dem Velo in der Gemeinde ein. Quelle: [Fussverkehr Schweiz / Pro Velo \(2009\): Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr.](#)



Bassersdorf ZH: Der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel liegt auf der Wunschlínie direkt vor dem Laden.

Ausstattung und Möblierung

Bänke, Trinkbrunnen, WC-Anlagen und Beleuchtung erhöhen die Umfeldqualität. Partizipativ erarbeitete Sitzbankkonzepte fördern den Aufenthalt und ermöglichen das Rasten.



Sierre VS: Die prominent gesetzte Sitzbank lädt zum Ausruhen und Verweilen ein.

7 Handlungsspielräume und Bewusstseinsbildung

Kommunikation

«Zu Fuss gehen ist pures Erleben und sozial, gesund und ökologisch. Wer zu Fuss geht, tut sich und allen anderen etwas Gutes», so lautet das Mantra für das Gehen. Die Menschen zu Fuss sind aber auch für die Dörfer und Städte wichtig. Sie sorgen für die notwendige Belebung im Ort und stützen das lokale Gewerbe. Es lohnt sich deshalb das Gehen lokal mit Aktionen und Kampagnen zu unterstützen. Ideen gibt es viele und oft bestehen Synergieeffekte mit anderen Aufgabengebieten wie Gesundheits- und Bewegungsförderung, Alterspolitik etc.

Gute Aktionen

Fussgängerdorf: Die Gemeinde Magden AG hat sich gleich zum Fussgängerdorf erkoren und ist stolz auf das attraktive Fusswegnetz, das weiter ausgebaut und beworben wird. Die attraktiven «Hintenrumwägli» sind beschildert.



Magden AG: Das beschilderte «Sunnewägli»

Sitzbankkonzept: Angebote zum Sitzen ermöglichen es, zu rasten und anderen zu begegnen. Mehrere kantonale Gesundheits- und Bewegungsförderungsprogramme unterstützen deshalb die Erarbeitung von Sitzbankkonzepten (z.B. Kantone AG, SG und ZH). Birmensdorf ZH hat ein solches erarbeitet und möchte zukünftig «Bänkliwege» entlang Spazierwegen propagieren, die auch älteren Personen genügend Ruhebänke zur Verfügung stellen.



Beispiel Sitzbankkonzept Birmensdorf

Link: Angebot Sitzbankkonzept im Kanton Zürich

«mobil sein & bleiben»: Um älteren Personen, das selbständige Unterwegssein länger zu ermöglichen, bietet das Programm Mobilitätskurse an, u.a. auch den Kurs «Zu Fuss unterwegs».



Senior:innen üben die Benützung von Billettautomaten.

www.mobilsein-mobilbleiben.ch

ZÄMEGOLAUF: Das Projekt fördert die körperliche Aktivität älterer Menschen, indem sich Gruppen treffen, die gemütlich oder zügig zusammen unterwegs sind.



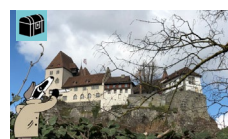
www.zaemegolaufe.ch

Jane's walks: Immer am ersten Mai-Wochenende finden die Jane's Walks statt, bewegte Gespräche ehrenamtlich von Menschen organisiert, die ihre Gemeinde oder Stadt auf andere Weise zeigen möchten.



www.janeswalk.ch

Detektiv-Trails: Einfache einzurichtende Räselntouren, welche mit Hilfe einer App oder einer Schatzkarte zum Ausdrucken absolviert werden. Zahlreiche Städte und Gemeinden machen bereits mit.



www.klimaschutz.bs.ch

myclimate Audio Adventure: Audio-Rundgänge zum Thema Klima kommen beim interessierten Publikum gut an und sind kostengünstig einzurichten. Sie werden an verschiedenen Orten in der Schweiz angeboten.



www.myclimate.org

walk to school: Der sichere und attraktive Schulweg ist ein Thema, das alle Gemeinden beschäftigt. Der Verkehrsclub der Schweiz VCS organisiert jedes Jahr Aktionswochen, während denen ganze Schulklassen zu Fuss zur Schule gehen und Erlebnisse sammeln.



www.schulwege.ch

Klangspaziergang: Beim Gehen wird die Umgebung mit allen Sinnen erlebt. Neben dem Sehen spielt das Hören eine wichtige Rolle. Ein Klangspaziergang ist ein guter Weg, einem Ort auf die Spur zu kommen.



www.ruheortehoerorte.ch

**Best-Practice:
Infrastrukturen für
den Fussverkehr**

Alle 3 drei Jahre prämiert der «Flâneur d'Or» herausragende Projekte, die den Fussverkehr in speziellem Masse fördern und die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen.



*Hauptpreisträger «Flâneur d'Or 2020»
Liestal (BL): Neugestaltung Rathausstrasse*



*Hauptpreisträger «Flâneur d'Or 2017»
Biel (BE): Schüssinsel – Oase im Herzen der Stadt*



*Hauptpreisträger «Flâneur d'Or 2014»
Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung Zürich*



*Hauptpreisträger «Flâneur d'Or 2011»
Neugestaltung FO-Bahntrassée Naters*

**Verankerung in
der Gemeinde**

Damit das Zufussgehen in der eigenen Gemeinde nachhaltig gefördert wird, lohnt es sich, Kümmerer:innen zu bezeichnen, die sich für die Anliegen der Menschen zu Fuss verwaltungsintern und -extern einsetzen, und die den Austausch mit Fachleuten pflegen. Zudem geht es darum, das Knowhow kontinuierlich auszubauen. Mögliche Ansätze:

- Kurse «Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum»: Werden Strassen, Wege oder Plätze gebaut, darf gemäss Behindertengleichstellungsgesetz BehiG die Nutzung durch Menschen mit Behinderung nicht durch die bauliche Gestaltung eingeschränkt werden. Fusswegnetze sind deshalb nach dem Prinzip «design for all» zu planen und zu bauen. Die Prinzipien können im Rahmen von Kursen vermittelt werden, bei denen Seh- und Geheinschränkungen selbst erlebt werden können (z.B. via www.hindernisfreie-architektur.ch).
- Durchführung eines Augenscheins Fussverkehr (z.B. Thema «altersfreundliche Gemeinde»): Gemeinden können gemeinsam mit den lebenserfahrenen Bürger:innen die Lebensräume analysieren (www.altersfreundliche-gemeinde.ch).
- Gemeindevergleich Fussverkehr: Im Rahmen des Projektes «GEHsund», bei dem zunächst 16 Schweizer Grossstädte und anschliessend 15 Kleinstädte teilnahmen, wurde ein Instrumentarium entwickelt, das allen Gemeinden gratis zur Verfügung steht und das ein Monitoring zu den Bedingungen des Gehens ermöglicht (www.fussverkehr.ch/fussgaengerstadt).

**Daten-
grundlagen**

Das Ausmass der Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, wird – auch weil sie leise sind und wenig Platz beanspruchen – oft unterschätzt. Dies hat zur Folge, dass Trottoirs, Wege, Plätze und Querungen zu knapp dimensioniert werden. Inzwischen können Fussverkehrszählungen einfach, effektiv und günstig durchgeführt werden. Zudem bestehen Hochrechnungsfaktoren, mit denen es möglich ist, aus Kurzzeit-Zählungen das Tagesaufkommen ausreichend genau zu bestimmen. Das Knowhow über Zählungen des Fussverkehrs ist im SVI-Bericht 2017/009 «Empfehlungen zur Zählung des Fussverkehrs» zusammengefasst (Download: www.mobilityplatform.ch), schweizweit modellierte Fussverkehrsmengen finden sich unter: <https://map.metron.ch>.