



FUSS VERKEHR

QUEREN

Die Wahrheit über das sichere Queren von Strassen

Fachleute wie Laien operieren beim Thema Fussgängerquerungen mit Annahmen, Theorien und Behauptungen, die wissenschaftlich nicht geprüft sind. Gesicherte Fakten und Erkenntnisse fehlen weitgehend. In diesem Bulletin zeigt Fussverkehr anhand von vier populären Querungsmythen, ob Fussgängerstreifen gefährlich sind, wo gequert werden darf und wo Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt haben. — Seite 2

Keine Veloförderung auf Kosten der Fussgänger!
Fuss- und Veloverkehr haben gleiche Interessen, aber unterschiedliche Bedürfnisse.
— Seite 5

Fussgängereien:
Unsere neue Rubrik widmet sich zwei Pionieren des Fernreisens zu Fuss. — Seite 8



Mythos Nr. 1

Auf dem Fussgängerstreifen ist es sicher!

Die Sicherheit von Fussgängerstreifen ist Gegenstand vieler Debatten. Gestritten wird oft auch mit Behauptungen und Halbwahrheiten. Zwei Überzeugungen stehen sich dabei gegenüber: «Auf dem Fussgängerstreifen ist es sicher» und «Fussgängerstreifen sind gefährlich». Fussverkehr Schweiz hat die Fussgängerunfälle der letzten fünf Jahre ausgewertet.

Wo verunfallen Fussgänger?

In der Schweiz verunfallten im Zeitraum von 2008 bis 2012 jährlich 2250 Fussgängerinnen und Fussgänger. 75 Prozent der Fussgängerunfälle geschahen beim Queren einer Strasse. Frauen verunfallten häufiger als Männer, zudem deutlich häufiger auf dem Fussgängerstreifen als an Orten ohne Fussgängerstreifen. Beim Queren ohne Fussgängerstreifen verunfallen hingegen die Männer schwerer. Jährlich werden 117 Männer und 102 Frauen beim Queren ohne Fussgängerstreifen schwer verletzt oder getötet. Auf Fussgängerstreifen kommt es also weit häufiger zu Unfällen als beim Queren einer Strasse ohne Fussgängerstreifen. Dies stützt den Mythos, dass Fussgängerstreifen gefährlich sind.

«Die Bedeutung von Fussgängerstreifen für die Sicherheit bleibt im Bereich der Spekulation.»

Was ist ein Fussgängerstreifen und welche Funktion hat er?

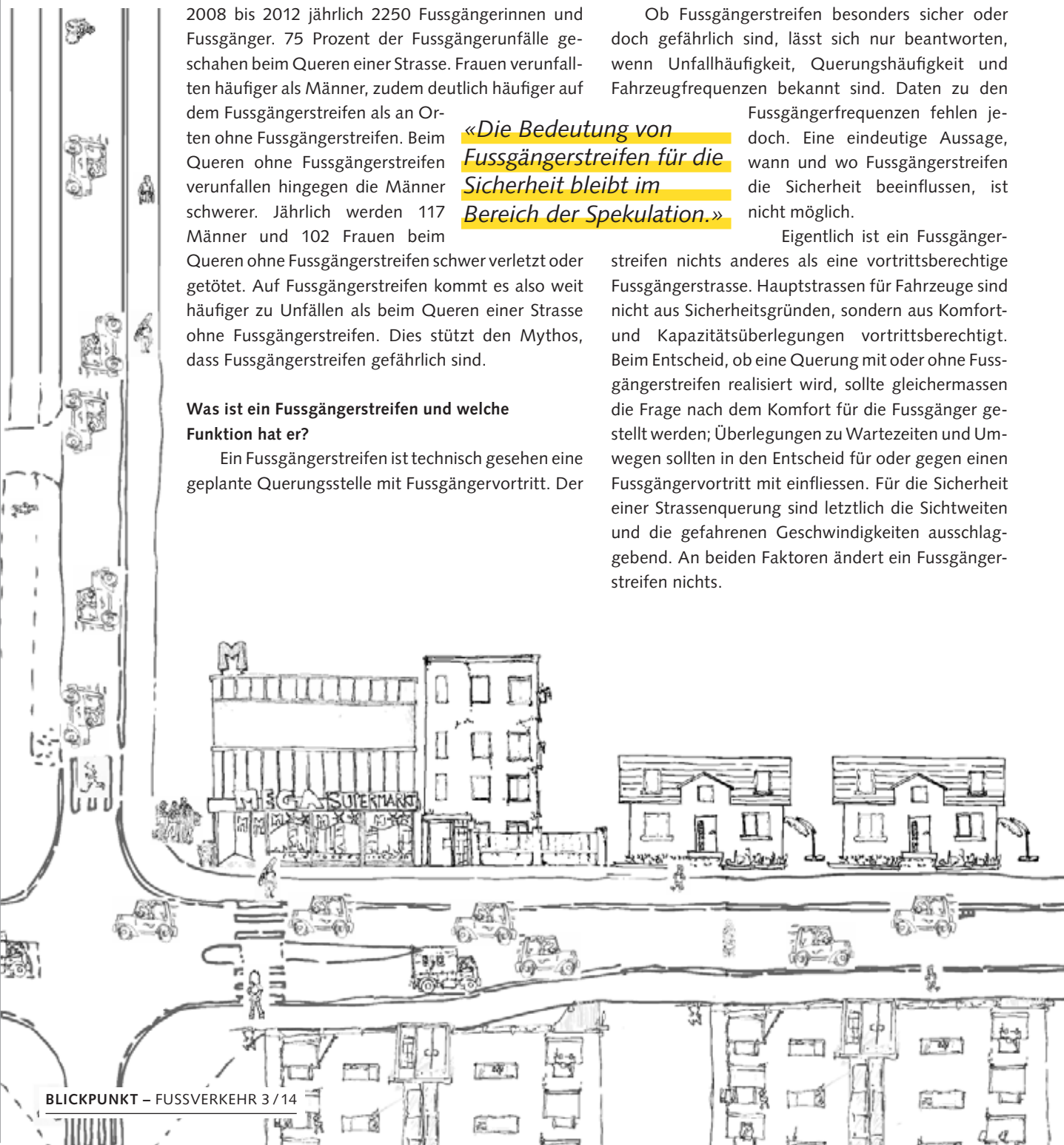
Ein Fussgängerstreifen ist technisch gesehen eine geplante Querungsstelle mit Fussgängervortritt. Der

Planungsprozess gewährleistet, dass Überlegungen zur Sicherheit der Querungsstelle gemacht werden. Insbesondere die Anforderungen an die nötigen Sichtweiten sind bei neuen Streifen in der Regel erfüllt. Der Fussgängerstreifen gibt den Fussgängern Vortritt und ermöglicht ein defensives Querungsverhalten. Ältere Personen und Kinder können warten, bis die Fahrzeuge stillstehen, bevor sie die Strasse queren. Dies stützt die These, dass es auf Fussgängerstreifen besonders sicher ist. Andererseits werden Fussgängerstreifen mehrheitlich bei starkbefahrenen Strassen angebracht, wo das Risiko eines Konfliktfalls bei der Querung erhöht ist. Wissenschaftliche Untersuchungen, ob eine bestimmte Querungsstelle mit oder ohne Fussgängerstreifen sicher ist, fehlen weitgehend. So bleibt die Bedeutung von Fussgängerstreifen für die Sicherheit im Bereich der Spekulation.

Bedeutet Vortritt auch Sicherheit?

Ob Fussgängerstreifen besonders sicher oder doch gefährlich sind, lässt sich nur beantworten, wenn Unfallhäufigkeit, Querungshäufigkeit und Fahrzeugfrequenzen bekannt sind. Daten zu den Fussgängerfrequenzen fehlen jedoch. Eine eindeutige Aussage, wann und wo Fussgängerstreifen die Sicherheit beeinflussen, ist nicht möglich.

Eigentlich ist ein Fussgängerstreifen nichts anderes als eine vortrittsberechtigte Fussgängerstrasse. Hauptstrassen für Fahrzeuge sind nicht aus Sicherheitsgründen, sondern aus Komfort- und Kapazitätsüberlegungen vortrittsberechtigt. Beim Entscheid, ob eine Querung mit oder ohne Fussgängerstreifen realisiert wird, sollte gleichermassen die Frage nach dem Komfort für die Fussgänger gestellt werden; Überlegungen zu Wartezeiten und Umwegen sollten in den Entscheid für oder gegen einen Fussgängervortritt mit einfließen. Für die Sicherheit einer Strassenquerung sind letztlich die Sichtweiten und die gefahrenen Geschwindigkeiten ausschlaggebend. An beiden Faktoren ändert ein Fussgängerstreifen nichts.



Ich quere Strassen immer auf dem Fussgängerstreifen

Fragen sie die nächste Person, die Sie treffen, wo sie jeweils die Strasse überquert. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wird sie Ihnen antworten: «Immer auf dem Fussgängerstreifen!» Das Queren einer Strasse findet in der Wahrnehmung vieler Menschen ausschliesslich auf dem Fussgängerstreifen statt. Allenfalls überqueren andere Menschen die Strasse «wild», also an einer Stelle, wo ein Fussgängerstreifen fehlt, aber selbst tut man das nicht. Inwiefern entspricht diese Wahrnehmung der Realität?

Auf meinem Arbeitsweg durch die Stadt Zürich überquere ich insgesamt 16 Mal eine Strasse. Sechs Strassenquerungen haben einen Fussgängerstreifen, der grösste Teil davon ist durch eine Lichtsignalanlage geregelt. Zehn Querungen finden abseits von Fussgängerstreifen statt; dank Trottoirüberfahrten oder Begegnungszonen habe ich trotzdem meistens Vortritt. Wir alle queren die Strassen wohl mindestens gleich häufig ohne Fussgängerstreifen, doch irgendwie täuscht uns unsere Wahrnehmung. Woran könnte dies liegen?

Schwierigere Querungen haben einen Fussgängerstreifen

Fussgängerstreifen befinden sich meist an vielbefahrenen Strassen, wo die Konfliktwahrscheinlichkeit hoch ist. Fussgängerinnen und Fussgänger müssen achtgeben, ob wirklich kein Fahrzeug kommt. Auch an geregelten Knoten mit Lichtsignal befinden sich in der Schweiz immer Fussgängerstreifen; Fussgänger müssen bei Rot vor dem Streifen warten.

Beide Vorgänge – sowohl das Warten bei Rot als auch das Überprüfen, ob Fahrzeuge kommen und ob diese wirklich anhalten – führen dazu, dass wir uns den Querungsvorgang bewusst machen. Eine wenig befahrene Quartierstrasse oder eine einmündende Nebenstrasse überqueren wir oft unbewusst, weil weit und breit kein Fahrzeug vorhanden ist, das unseren Gang unterbricht. Viele nehmen nur dann einen Umweg zu einem Fussgängerstreifen in Kauf, wenn sie zu lange auf eine genügend grosse Lücke im Verkehrsfluss warten müssten.

Querungen ohne Fussgängerstreifen finden medial nicht statt

Als vor drei Jahren ein Schweizer Newsportal über einen Fussgängerunfall berichtete, der beim wilden Queren einer Strasse passiert war, lautete der Titel «Schon wieder Unfall auf Fussgängerstreifen». Da wurde ausnahmsweise über einen Unfall beim Queren ohne Fussgängerstreifen berichtet, doch der titelnde Redaktor platzierte den Unfall flugs auf einen nicht vorhandenen Fussgängerstreifen. Wildes Queren kommt in seiner Erfahrungswelt offenbar nicht vor. Nicht nur die mediale Berichterstattung, auch Verkehrssicherheitskampagnen für Fussgänger fokussieren meist auf den Fussgängerstreifen und inszenieren diesen als Symbol für Fussgängerquerungen.

Fussgänger überqueren problemlos und manchmal wohl auch unbewusst Strassen ohne Fussgängerstreifen, sind aber froh, wenn sie bei schwierigeren Querungen das Vortrittsrecht in Anspruch nehmen können, das ihnen der Fussgängerstreifen gewährt.



Mythos Nr. 3

Wildes Überqueren von Strassen ist verboten

Das Queren einer Strasse ist tatsächlich nicht überall erlaubt. Der Bereich, wo es verboten ist, eine Strasse zu überqueren, begrenzt sich auf 50 Meter vor und nach einem Fussgängerstreifen. Unter Experten ist diese Regelung umstritten.

Auf den ersten Blick scheint es sinnvoll, dass man als Fussgängerin oder Fussgänger hauptsächlich bei Fussgängerstreifen über die Strasse geht und dafür auch einen gewissen Umweg in Kauf nimmt. Die Regel kann in der Praxis aber absurde Auswirkungen haben. Ist beispielsweise ein vierarmiger Knoten mit nur einem Fussgängerstreifen ausgestattet, kann es sein, dass Zufussgehende wegen der 50-Meter-Regel drei Strassen überqueren müssen statt nur eine.

Ist die 50-Meter-Regel noch sinnvoll?

Jenseits solcher Absurditäten verhindert die 50-Meter-Regel einen pragmatischen Umgang mit Fussgängerstreifen. Namentlich in Ortszentren führen beidseits der Strasse Angebote wie Läden, Post, Bank, Coiffeur usw. zu einem dichten Netz an Querungswünschen. Nicht alle können und sollen mit Fussgängerstreifen signalisiert werden. Bei neuen Strassengestaltungen wird auf eine hohe Flexibilität bei der Querung geachtet. Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte, die das Queren in zwei Etappen ermöglichen, verringern die Trennwirkung der Fahrbahn.

Die 50-Meter-Regel läuft diesen Bestrebungen zuwider. Sie unterbindet genau diese Flexibilität und

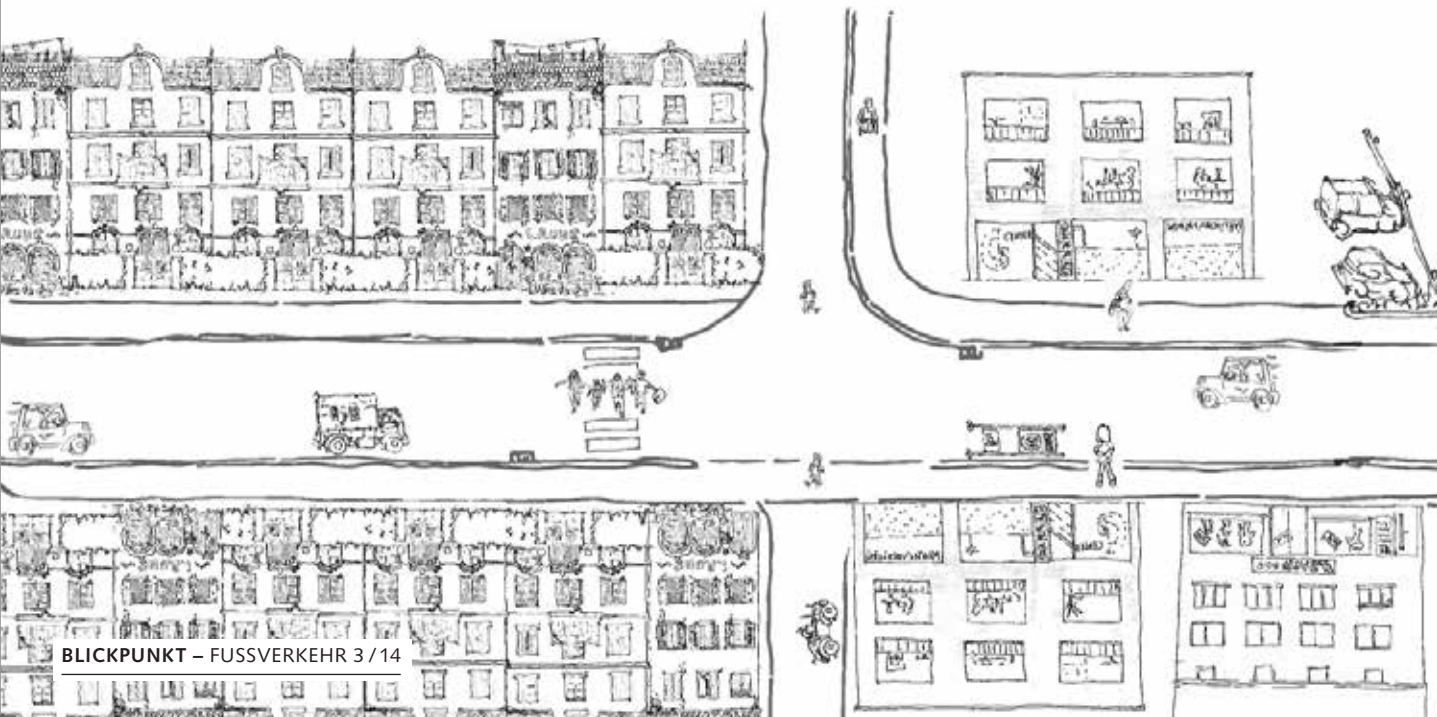
stützt die Trennwirkung der Fahrbahn. Sie führt dazu, dass im Extremfall bis zu 100 Meter Umweg in Kauf genommen werden müssen.

In der Praxis setzen sich die Fussgängerinnen und Fussgänger über die 50-Meter-Regel hinweg – oft unbewusst, weil sie nicht bekannt ist, aber auch bewusst, weil sie nicht als sinnvoll erachtet wird. In einer intuitiven Abwägung wird dann gequert, wenn kein Auto kommt beziehungsweise die Lücken zwischen den Autos genügend gross sind, unabhängig davon, ob sich im Umkreis von 50 Metern ein Fussgängerstreifen befindet oder nicht.

Für Autolenkende ist es sinnvoll, wenn die Fussgänger dann queren, wenn die Fahrbahn frei ist – auch zwischen den Fussgängerstreifen. So können potenzielle Konfliktsituationen verringert werden. Eine Bündelung der Fussgängerströme an wenigen Querungsstellen führt zur Erhöhung der Zahl der Anhaltevorgänge. Der Verkehrsfluss stockt, Staus nehmen tendenziell zu.

Aufhebung der Fussgängerstreifen ist keine Lösung

Verschiedene Verkehrsplaner lösen das Dilemma zwischen sogenanntem flächigem Queren und dem vortrittsberechtigten Queren, indem sie auf den Fussgängerstreifen verzichten. Damit werden aber genau diejenigen benachteiligt, die den Vortritt am meisten benötigen: Kinder, ältere Leute und Menschen mit Behinderungen. Fussverkehr Schweiz setzt sich für die Aufhebung der 50-Meter-Regel ein, damit sowohl dem Bedürfnis nach flächigem Queren wie auch dem Bedürfnis nach Querungsstellen mit Vortritt entsprochen werden kann.



In Tempo-30-Zonen haben Fussgänger Vortritt

Der Verkehrsplaner Marco Ghielmetti hat in verschiedenen Tempo-30-Zonen Personen im Auto und zu Fuss befragt, wer hier Vortritt hat. Die Resultate sind erstaunlich. In allen Tempo-30-Zonen dachte die Mehrheit der Fahrzeuglenkenden, die Fussgängerinnen und Fussgänger hätten Vortritt. Auch ein grosser Teil der Zufussgehenden war überzeugt, Vortritt zu haben.

Diese Annahme ist falsch. Das reduzierte Tempo ändert nichts am Vortrittsrecht, auch wenn Autofahrende gemäss Verordnung zu besonderer Rücksichtnahme verpflichtet sind. Der verbreitete Irrtum hat

aber eine gute Seite, denn er führt zu mehr Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger. Automobilisten halten vermehrt an, und die Gehenden sind vorsichtig.

Fussgänger haben in Tempo-30-Zonen wie üblich nur auf Trottoirüberfahrten und Fussgängerstreifen Vortritt. Letztere dürfen nur in Ausnahmefällen angebracht werden. Diese Ausnahmen hat der Bundesrat in seiner Antwort

auf eine Anfrage von Nationalrätin Margret Kiener Nellen folgendermassen definiert: «Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen, aber auch bei grossen Fussgängeraufkom-

men im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Fall sein.» Ein erhebliches Verkehrsaufkommen und ein grosses Fussgängeraufkommen werden als hinreichender Grund für die Markierung eines Fussgängerstreifens angeführt.

Es liegt bei den Kantonen und den Städten mit Signalisationshoheit, die vom Bundesrecht vorgesehenen Ausnahmen umzusetzen. Eine einheitliche Praxis konnte bisher nicht etabliert werden. Es gibt Bewilligungsstellen, die sehr restriktiv verfahren, andere sehen «besondere Vortrittsverhältnisse» vielerorts als gegeben. Als Hauptgrund für das Weglassen von Fussgängerstreifen wird angegeben, dass Fussgänger in Tempo-30-Zonen überall die Fahrbahn queren können. Ein Fussgängerstreifen würde mit der 50-Meter-Regel das Queren punktuell verbieten. In der Praxis steht dies im Widerspruch zu den vielen seitlichen Parkfeldern, die das Queren verunmöglichen oder gefährlich machen.

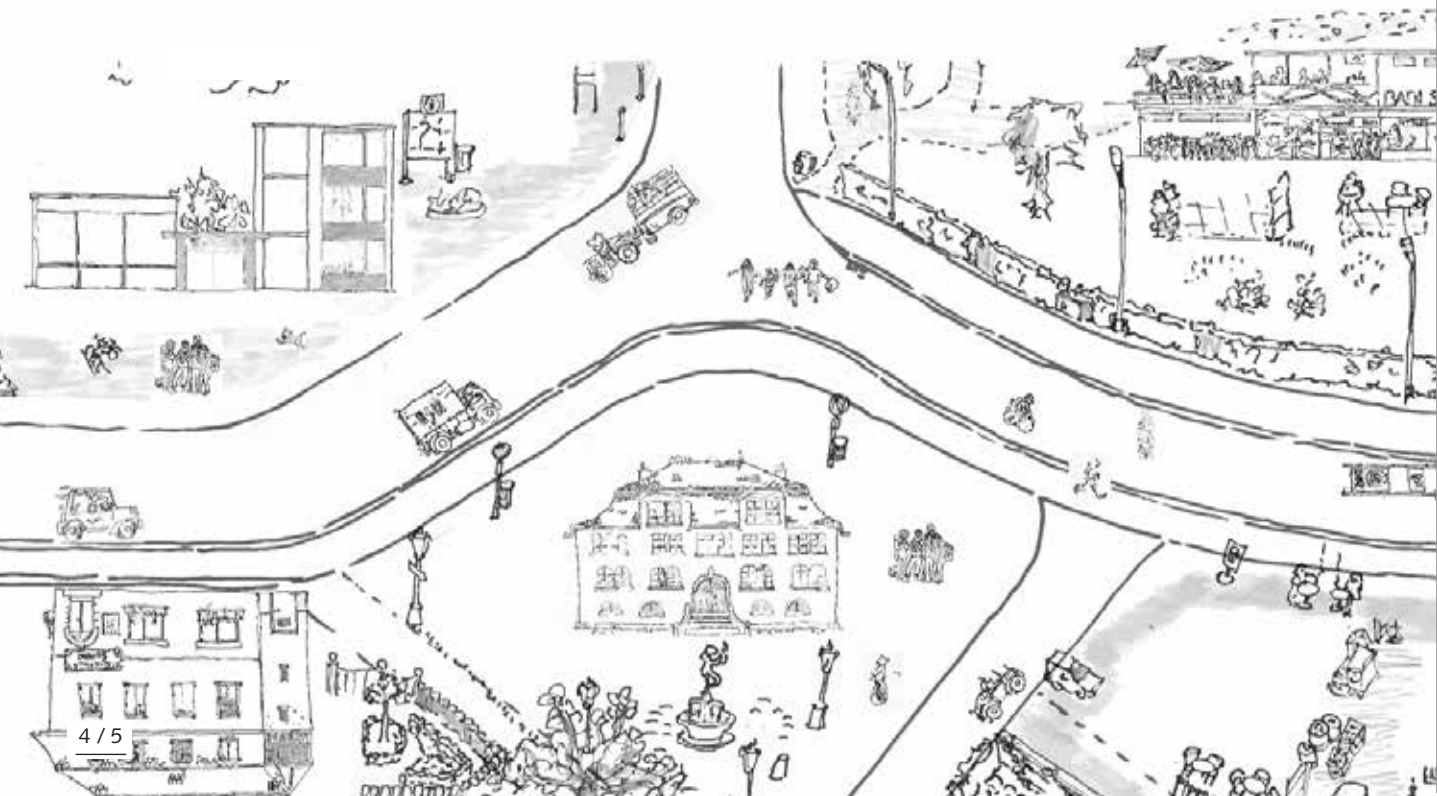
Tempo 30 ist ein Sicherheitsgewinn für das querende Fussvolk, doch nicht jede Tempo-30-Zone ist fussgängerfreundlich gestaltet. Auch hier ist es wichtig, das Querungsstellen geplant werden, denn nicht alle Fussgänger und Fussgängerinnen brauchen gleich lang zur Querung. Mit Rollator, Kinderwagen oder Rollstuhl muss das Trottoir auf beiden Seiten abgesenkt sein. Sehbehinderte brauchen die Gewissheit, dass auf der gegenüberliegenden Strassenseite kein Fahrzeug parkiert wird. All das gewährleistet ein Fussgängerstreifen. Doch diese speziellen Bedürfnisse gehen oft vergessen, wo keine Fussgängerstreifen geplant werden. Leider fehlen in Tempo-30-Zonen nicht nur Fussgängerstreifen, sondern überhaupt Querungsstellen, die von allen Fussgängern und Fussgängerinnen sicher benutzt werden können.

— Text: Dominik Bucheli —

Onlinedossier Queren

Fussverkehr Schweiz hat verschiedene Faktenblätter und Positionspapiere zum Thema Queren publiziert. Wir haben Ihnen die Informationen in einem Onlinedossier zusammengestellt.

www.fussverkehr.ch/queren



Nicht auf Kosten der Fussgänger

Das Velo ist in den Städten auf Vorfahrt. Die grundsätzlich positive Nachricht hat einen schalen Beigeschmack: Manchenorts geht die Förderung des Zweirads auf Kosten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

– Von Christian Keller



Die Rückeroberung der Städte durch das Fahrrad sorgt für rote Köpfe. In der warmen Jahreszeit, wenn die Menschen vermehrt zu Fuss oder per Velo unterwegs sind, kommt es regelmässig zu Konflikten. Dabei wäre der Trend zum Rad zu begrüssen, denn jedes Auto, das nicht durch die Stadt fährt, ist ein Gewinn an Lebensqualität für ihre Bewohner.

Die Lobbyarbeit der Veloverbände und der Erfolg der Städteinitiativen, die eine Reduktion des motorisierten Privatverkehrs fordern, setzen die Behörden unter Druck, mehr für das Zweirad zu tun. Doch der neue Trend benötigt Platz, der in den Städten knapp ist. Aus Scheu, dem motorisierten Verkehr Platz streitig zu machen, leiten Verkehrsplaner Zweiräder mitunter auf Geh-

flächen. So wird Trottoirfahren schleichend zur Selbstverständlichkeit. Den Preis der Veloförderung bezahlen die Fussgängerinnen und Fussgänger.

Strategien für ein zivilisiertes Miteinander

Die Städte gehen mit den zunehmenden Konflikten zwischen Fuss- und Veloverkehr unterschiedlich um. Zürich und Basel haben je ein «Verkehrskonzept Innenstadt» entwickelt, die ausser dem Namen nur wenige Gemeinsamkeiten haben. Zürich versucht,

den Mischverkehr in Fussgängerzonen zum Normalfall zu machen. Radfahren soll grundsätzlich erlaubt sein, sofern es nicht explizit verboten ist. Der liberale Ansatz ist problematisch: Mit der Zunahme der Mischverkehrsflächen erodiert das Bewusstsein dafür, dass Gehflächen den Zufussgehenden vorbehalten sind. Die städtische Verkehrsplanung ist in Zürich eine wesentliche Ursache der zunehmenden Nutzungskonflikte. Basel, wo traditionell viele Velos unterwegs sind, geht einen radikal anderen Weg: Das Verkehrskonzept

Innenstadt, das nach langem Hin und Her bis Ende Oktober endlich umgesetzt sein soll, erklärt die gesamte Altstadt zur Fussgängerzone und verbietet den Autos auch das Velo aus den Gassen.

Andere Städte versuchen, der konfliktgeladenen Situation mit Sensibilisierungskampagnen Herr zu werden. Die Stadt Luzern hat gemeinsam mit Pro Velo Luzern, Fussverkehr Schweiz Region Luzern sowie der Luzerner Polizei die «Rücksicht»-Kampagne lanciert, um «ein freundliches Miteinander von Velo- und Fussverkehr» zu fördern. Mit Flyern und auf Plakaten informiert die Stadt über die an den jeweiligen Stellen gültigen Verkehrsregeln für Fussgänger und Velofahrerinnen und signalisiert mittels grossflächigen, auf dem Boden aufgetragenen Signeten neuralgische Stellen in den Mischverkehrszonen. Gleichzeitig versucht die Polizei, mit vermehrten Kontrollen die Regeln durchzusetzen.

Gemeinsam stark

Auf Sensibilisierung setzt man auch in der Romandie. Die Kampagne «Cohabitation cyclistes & piétons 2014» in Lausanne will «eine harmonische Koexistenz von Velofahrenden und Fussgängern» fördern. Anders als in Luzern, wo die Stadt federführend ist, hat in Lausanne die lokale Sektion von Pro Velo die Initiative ergriffen. Auf Plakaten und mit Flyern fordert der Verband Velofahrerinnen und Velofahrer auf, in Mischverkehrszonen die Geschwindigkeit anzupassen, zu Fussgängern gebührenden Abstand zu halten und Trottoirs nur zu befahren, wenn sie für Velos explizit freigegeben sind. Mit einer Charmeoﬀensive versuchen es auch die Behörden in Lancy bei Genf. Die Plakatkampagne «Ici, les piétons ont la priorité» fordert Velofahrende zu Rücksicht auf und wirbt gleichzeitig um die Sympathie von Fussgängerinnen und Fussgängern.



Gemeinsam mit Pro Velo

Die Verkehrsverbände Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz arbeiten gemeinsam an besseren Bedingungen für die sanfte Mobilität (siehe «Fussverkehr» 2/2014) und haben ein Positionspapier veröffentlicht, das auf unserer Website verfügbar ist.

www.fussverkehr.ch/fuss-velo

1 | Plakatkampagne für mehr Rücksicht in Lancy bei Genf.

– Foto: Fussverkehr Schweiz

2 | In Luzern wird der «Rücksicht»-Kampagne mit vermehrten Kontrollen des Radverkehrs Nachdruck verliehen.

– Foto: Andreas Merz

Fussverkehr Kanton Bern**Aare-Wanderweg:
Ausbau sistiert**

Der Aare-Uferweg bei Bremgarten BE sollte auf eine Breite von 2,50 Meter ausgebaut und durch die neue Anbindung an die Aeschenbrunnmattstrasse auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität nutzbar gemacht werden. Gegen die gleichzeitige Öffnung für den Veloverkehr hat Fussverkehr Kanton Bern als einziger Verein eine Einsprache gemacht. Nachdem die Gemeindeversammlung von Bremgarten das Projekt abgelehnt hat, wurden die Pläne nun sistiert.

Wohin mit dem Verkehr?

Das Initiativkomitee der Städteinitiative Thun organisiert einen Fachanlass zum Thema.

Datum: 16. Oktober 2014 um 19.30 Uhr

Ort: Konzeptionhalle 6 in Thun

Fussverkehr Schweiz**Generalversammlung 2014**

Freitag, 19. September 2014

EWL-Gebäude, Industriestrasse 6, Luzern

Terrassensaal 6. Stock

Traktanden

1. Wahl der Stimmzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2013
3. Jahresbericht 2013 (mit Ausblick 2014)
4. Jahresrechnung 2013 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Mitgliederbeiträge
7. Grobbudget 2015
8. Statutenanpassung (es sollen rechtlich selbständige Sektionen gebildet werden können)
9. Diverses

*Anmeldung bis 12. September unter
www.fussverkehr.ch/anmeldung/*

Fortsetzung von Seite 6

Allzu lang wurden Verkehrsinfrastrukturen primär für den motorisierten Verkehr gebaut. Die Städteinitiativen versuchen, den öffentlichen Raum für die Menschen zurückzugewinnen. Das setzt voraus, dass der knappe Strassenraum tatsächlich umverteilt wird, und zwar zulasten des motorisierten Verkehrs. Statt Velofahrende aufs Trottoir zu leiten und zu Rücksicht aufzurufen, müssten die Automobilisten für die Bedürfnisse der Radfahrer auf der Fahrbahn sensibilisiert

**Werden Haltestellen
wirklich immer besser?**

In den nächsten Jahren müssen alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgestaltet werden. Dies wird massive Veränderungen bei der Nutzung des öffentlichen Raumes zur Folge haben.

Zur Umgestaltung der Marktgasse in Bern läuft auf Intervention von Fussverkehr Kanton Bern ein Monitoring. Im Rahmen des Bauprojekts «Tram Region Bern» beschäftigte sich Fussverkehr Kanton Bern nun noch einmal mit der Umgestaltung von Haltestellen. Die Gemeinden müssen entscheiden, wie sie diese in Zukunft gestalten wollen. Am Werkstattgespräch informierten Gemeinderätin Ursula Wyss (TVS, Bern), Herbert Bichsel (BRB, Bern), Beat Jörger (TAB Zürich) und Christian Neukomm (Postauto Schweiz) über ihre Ziele und Ansprüche.

Eine durchgehende Haltestellenkante von 28–30 cm Höhe ist nicht akzeptabel. Fussverkehr Kanton Bern setzt sich für eine 12-cm-Kante mit Ausschiffung ein, die einen behindertengerechten Einstieg ermöglicht, ohne das freie Queren im Haltestellenbereich zu erschweren. Dies wird teilweise auch in Zürich umgesetzt.

Bericht unter www.fussverkehr.ch/bern —

Fussverkehr Region Luzern**Besuch bei den
Verkehrsbetrieben Luzern**

Fussverkehr Region Luzern besucht am Montag, 17. November 2014, den Hauptsitz der VBL an der Tribschenstrasse. Wir tauschen uns mit der Geschäftsleitung der VBL über die Leiden und Freuden der Fahrgäste aus und besichtigen anschliessend die Infrastruktur der VBL. Besammlung um 17.30 Uhr vor dem VBL-Gebäude an der Tribschenstrasse 65. Dauer des Treffens ca. 2 ½ Stunden.

Eine Anmeldung bis zum 7. November ist aus organisatorischen Gründen unbedingt erforderlich: Fussverkehr Region Luzern, 6000 Luzern, oder per Mail an luzern@fussverkehr.ch. —

werden. Velofahrende und Zufussgehende dürfen sich nicht gegeneinander ausspielen lassen, denn sie haben die gleichen Interessen – was nicht gleichbedeutend ist mit gleichen Bedürfnissen. Fuss- und Velovekehr brauchen grundsätzlich getrennte Verkehrsflächen. Für die «Cohabitation» braucht es deshalb mehr als nur Toleranz und Rücksichtnahme. Es braucht eine Verkehrsplanung, die sich nicht primär an den Wünschen des motorisierten Verkehrs, sondern an den Menschen orientiert. —

Pioniere der Fussgängerei

Jahrmillionen ging der Mensch zu Fuss – nur zu Fuss. Freilich gingen unsere Ahnen nicht zum blossen Vergnügen, sondern weil sie mussten. Das Reisen um des Reisens willen kam erst im Zuge der Aufklärung auf, als Menschen die neu gewonnene Freiheit nutzten, um etwas von der Welt zu sehen. – Christian Keller

Zwar entdeckten die Wirtschafts- und Bildungsbürger des ausgehenden 18. Jahrhunderts das Wandern als erbauliche Freizeitbeschäftigung. Für den Weg in die Ferne bevorzugten sie aber wie die noblen Leute das Pferd oder die Kutsche, sofern sie es sich leisten konnten. Doch es gibt Ausnahmen.

Friedrich Hölderlin (1770–1843) ist für seine ausgedehnten Wanderungen berühmt. Er soll mühelos Distanzen von 50 Kilometern und mehr am Tag zurückgelegt haben. Als 21-Jähriger unternahm der junge Dichter mit Freunden eine Osterreise von Tübingen über Schaffhausen nach Konstanz und weiter via Winterthur und Zürich an den Vierwaldstättersee – gut 500 Kilometer zu Fuss. 1795 marschierte er in sieben Tagen rund 300 Kilometer von Jena nach Halle, Dessau und Leipzig. Umstritten ist, ob Hölderlin seine Reise im Winter 1801/02 von Nürtingen nach Bordeaux, 1470 Kilometer, tatsächlich gänzlich zu



Drei Paar Schuhe, V. van Gogh, 1886. – Foto: Wikimedia

Fuss getan hat. Unumstritten ist hingegen das Werk, das der Dichter sich «ergangen» hat. Hölderlin-Biograf Pierre Bertaux schrieb: «Seine Gedichte wurden nicht am Tische sitzend geschrieben, sondern im Schreiten komponiert.»

Den wohl bemerkenswertesten «Spaziergang» der deutschen Literaturgeschichte unternahm Johann Gottfried Seume (1763–1810). Er marschierte 1802 in 188 Wandertagen von Grimma bei Leipzig nach Sizilien und auf einem kleinen Umweg via Paris wieder zurück – über 5000 Kilometer. In seinem Werk «Spaziergang nach Syrakus» (1803) hat er seine Reise festgehalten. Von Seume stammt das Zitat «Ich bin der Meinung, dass alles besser gehen würde, wenn man mehr gange.»

Nach Johann-Günther König, «Zu Fuss.

Eine Geschichte des Gehens», Reclam, 2013 —

IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch
info@fussverkehr.ch

Redaktion: Christian Keller
Mitarbeit: Dominik Bucheli, Luci Klecak
Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen
Titelbild: Dominik Bucheli
Grafiken Seite 2–5: Dani Grob
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

SOCIAL NETWORK



Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne



Twitter: [@fussverkehr](http://www.twitter.com/@fussverkehr)

REGIONALGRUPPEN

Fussverkehr Region Basel
Aeschenplatz 2, 4052 Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Kanton Bern
Münzrain 10, 3005 Bern
Tel: 031 326 44 05
bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr Region Luzern
6000 Luzern
luzern@fussverkehr.ch

Fussverkehr St. Gallen-Appenzel
9000 St. Gallen
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)
www.fussgaengerverein.ch

Mobilité piétonne Genève
Case postale 45, 1213 Onex
geneve@mobilitepietonne.ch

Team: Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Christian Keller (ck), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR)

AGENDA

19. September 2014

Ministudienreise und GV 2014

Die diesjährige Ministudienreise führt uns in die Zentralschweiz. Unter dem Titel «Luzern boomt – auch der Fussverkehr?» werden wir geplante und bereits realisierte Projekte studieren. Anschliessend findet die Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz statt.

26. September 2014

Journée Rue de l'Avenir

Der Studientag von Rue de l'Avenir, unserer Partnerorganisation für nachhaltige Mobilität in der Romanie, findet in Martigny statt. Unter dem Titel «Les aménagements bon marché» werden kostengünstige Massnahmen zur Verkehrsberuhigung diskutiert.

Im Dezember 2014

Verleihung des Flâneur d'Or 2014

Ende Jahr führt Fussverkehr Schweiz eine Tagung zum Flâneur d'Or 2014 mit Preisverleihung durch.

Die nächste **Fachtagung** findet 2015 statt.

Weitere Informationen unter fussverkehr.ch/Agenda



**Fussverkehr
Schweiz**