4 /19

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Beim Lärm lassen wir es zu ruhig angehen!

Lärm ist störend, lässt uns Menschen schlecht schlafen und kann auf Dauer ernsthaft krank machen. Seit Jahrzehnten ist der Strassenverkehr das grösste Lärmproblem. Lärmschutzbauten zerteilen unsere Siedlungsgebiete und dennoch ist es in unserem Land nicht leiser geworden. Wie soll es aus Sicht der Fussgänger/innen weitergehen? *— Seiten 2 – 3*

Akustik ist mehr als Lärm! Der Klang der Stadt und der Dörfer, kann auch positiv gesteuert werden. *— Seiten 4 – 5*

Im Rahmen eines Projektes wurde der Zusammenhang zwischen gebauter Umwelt und Gesundheit vermittelt. *— Seite 6*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Therapien gegen zu viel Strassenverkehrslärm

Aus medizinischer Sicht ist Strassenverkehrslärm ein Stressfaktor, der Menschen krank machen kann. Aus rechtlich-planerischer Sicht ist Lärm eine schädliche Umwelteinwirkung, die auf ganz unterschiedliche Art und Weise bekämpft werden kann. Die Senkung der Fahrgeschwindigkeiten ist ein vielversprechender Ansatz, der immer mehr Anwendung findet. *— Von Pascal Regli*

An solch lärmigen Strassen kommen Fussgänger nur als Symbol vor.

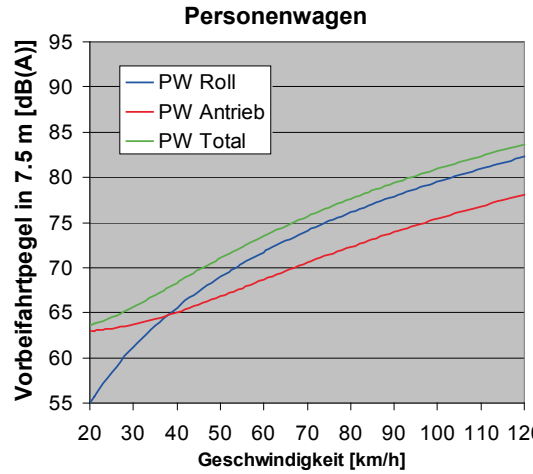
In der Schweiz ist tagsüber jede siebte und in der Nacht jede achte Person am Wohnort schädlichem oder lästigem Lärm ausgesetzt. Wenn die Lärmbelastung mit den strengeren WHO-Schwellenwerten verglichen würde, erhöht sich die Anzahl Betroffener sogar um ein Vielfaches. Dabei ist der Strassenverkehr mit Abstand die wichtigste Lärmquelle. Betroffen sind hauptsächlich Wohnlagen in den Städten und Agglomerationen. Dementsprechend ist die Lärmsanierung der Strassen eine Daueraufgabe des Bundes, der Kantone und der Gemeinden.

Die Grundsätze für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm finden sich im Umweltschutzgesetz USG. Sie sind in der Lärmschutz-Verordnung LSV konkretisiert. Es wird zwischen «passivem» und «aktivem» Lärmschutz unterschieden. Passiv sind Massnahmen, die den Lärm auf dem Ausbreitungsweg oder am Immissionsort abschwächen sollen. In unserer gebauten Umwelt übernehmen vor allem Erdwälle, Lärmschutzwände und -fenster oder sogenannte Lärmschutzarchitektur diese Aufgabe. Aktiver Lärmschutz gegen Strassenverkehr hingegen setzt an der Quelle an; beim Fahrzeug und bei der Fahrweise. Obwohl die aktive Lärmbegrenzung an der Quelle in der Gesetzgebung als prioritär bezeichnet wird, fliessen die allermeisten Mittel in passive Massnahmen. In den letzten Jahrzehnten wurden über 2 Milliarden Franken in den Lärm- und Schallschutz investiert. Rund 80 % der Gelder flossen in den Bau von Lärmschutzwänden, der Rest in die Bezuschussung von Schallschutzfenstern. Massnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle machten rund 1 % der eingesetzten Finanzmittel aus.

Ursachen des Strassenverkehrslärms

Der Strassenverkehrslärm setzt sich aus drei Komponenten zusammen: Antriebsgeräusche (Motor, aber auch Abgasanlage und angesaugte Luft), Abrollgeräusche durch die Reifen und Strassen sowie Fahrtwind (Aerodynamik). Antriebsgeräusche dominieren bei niedrigen Geschwindigkeiten bis rund 35 km/h. Mit zunehmenden Geschwindigkeiten nehmen jedoch Rollgeräusche überhand (vgl. Abbildung). Diese sind neben der Belagsart abhängig von der Reifenbreite, -beschaffenheit und -zahl.

Aus diesem Grund ist es ein Irrtum zu glauben, dass Elektroautos alle Lärmprobleme lösen. Obwohl ihr Antrieb deutlich weniger laut ist als derjenige von konventionellen Autos mit Verbrennungsmotor und sie Lärmvorteile im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis 35 km/h aufweisen, sind sie in höheren Geschwindigkeitsbereichen ähnlich laut, weil wie bei allen anderen Fahrzeugen die Rollgeräusche dominieren. Kommt dazu, dass die Lärmvorteile von Elektroautos bei tiefen Geschwindigkeiten teilweise kompensiert werden müssen. Denn solche leisen Fahrzeuge werden neuerdings mit künstlichen Geräuschen ausgestattet, damit sie von Fussgänger/innen und insbesondere von Sehbehinderten besser wahrgenommen werden können und damit einen Beitrag zur Minimierung von Unfallrisiken leisten.



Pegel der Antriebs- und Rollgeräusche bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Quelle: Eggenschwiler et al., 2011

«Flüsterbeläge» sind innerorts kein Heilmittel

Lärmarme Strassenbeläge (auch als «Flüsterbeläge» bezeichnet) werden meistens zu den Massnahmen an der Quelle des Verkehrslärms gezählt, obschon diese nicht den Reifenlärm, sondern nur seine Ausbreitung vermindern. Ein Belag gilt als lärmarm, wenn über eine lange Nutzungsdauer 1 dB weniger Lärm entsteht als bei einer konventionellen Asphaltmischung. Zu Beginn der Nutzungsdauer muss die

Lärmreduktion mindestens 3 dB betragen. Langzeitmessungen haben gezeigt, dass die Lärmminderungswirkung auf Innerortsstrassen im Lauf der Zeit stark nachlässt.

Lärmschutz an der Quelle

Soll Verkehrslärm gemindert werden, wo es am effizientesten ist, muss an der Quelle angesetzt werden. Mögliche «Therapieansätze»:

- **Menge des motorisierten Verkehrs reduzieren**
  Bei der Mengenreduktion wird ein Grundproblem deutlich: Es muss relativ viel motorisierter Verkehr verschwinden, damit die Reduktion wahrnehmbar ist. Erst eine massive Verkehrsreduktion um 90% bewirkt rund 10 dBA weniger Schall, was als halbierter Lautstärkeneindruck wahrgenommen wird.
- **Anzahl Lastwagen verringern**
  Eine Reduktion des Lastwagenanteils wäre effizienter. Ein Lastwagen ist sowohl beim Motoren- als auch beim Rollgeräusch so laut wie 10 – 15 Personenwagen. Aber Lastwagenfahrverbote sind, auch wegen fehlender gesetzlicher Grundlagen, nur schwer umsetzbar.
- **Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs reduzieren**
  Nach aktuellem Kenntnisstand kann mit der Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h eine Lärmminderung von rund 3 dBA beim Mittelungspegel erreicht werden, was in der Wirkung etwa einer Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. Neben dem Mittelungspegel sinken sowohl der Maximalwert als auch die Flankensteilheit der Pegel, die massgeblich für Störwirkung der Vorbeifahrten und die Lästigkeit des Lärms mit entscheidend sind.

Temporeduktion – einfache, aber wirksame Massnahme

Seit das Bundesgericht in diversen Urteilen bestätigt hat, dass Tempo 30 auf verkehrsbelasteten Strassen eine probate Lärmschutzmassnahme darstellt, wird insbesondere in den städtischen Räumen vorwärts gemacht. Entweder als Verkehrsversuch oder als definitives Regime wurden beispielsweise in Zürich inzwischen rund 40 Strassenabschnitte mit Tempo 30 signalisiert und Erfahrungen damit gesammelt. So hat ein Versuch im Jahr 2018 auf vier überkommunalen Strassenabschnitten gezeigt, dass «Tempo 30 nachts» tatsächlich zu Lärmreduktionen führt.

Ähnliches gilt es aus Zug zu berichten. Nachdem das Bundesgericht den Kanton verpflichtete die Wirkung von Tempo 30 auf die Lärmemission an der Grabenstrasse vertieft zu untersuchen, hat dieser einen Tempo-30-Versuch durchgeführt. Die Resultate sind vergleichbar mit den Erfahrungen anderenorts. Die Geschwindigkeiten und Lärmbelastungen gingen zurück (vor allem nachts und am Wochenende; tagsüber sind die Fahrzeuge wegen dem hohen Verkehrsaufkommen sowieso nur mit rund 25 km/h unterwegs), es entstand kein Ausweichverkehr, der Verkehrsablauf wurde nicht gestört und die Verkehrssicherheit wurde verbessert. Die Effekte waren so positiv, dass der Kanton nicht umhin kam, die definitive Einführung von Tempo 30 zu beschliessen und eine Ausdehnung auf angrenzende Strassenabschnitte ins Auge zu fassen.

Lärmschutz mit Tempo 30: mehr Ruhe in den eigenen vier Wändern aber auch für Fussgänger/innen im Strassenraum.

Die Beispiele zeigen, dass das tiefere Geschwindigkeitsniveau und spürbar weniger Lärm die Situation für den Fussverkehr verbessert. Insbsondere entstehen positive Effekte für die Aufenthaltsqualität, für die Beziehungen entlang der Trottoirs sowie für das Queren der Fahrbahnen.

Lärmschutz kann für den Fussverkehr mehr bewirken

Vom Lärmschutz haben die Fussgänger/innen bis anhin zu wenig profitiert. Einerseits sind die Lärmimmissionsgrenzwerte auf das Wohnen ausgerichtet, was dazu führt, dass die klassischen Massnahmen auf den Schutz der eigenen vier Wände mit Schallschutzwänden und Lärmschutzfenstern fokussieren und den öffentlichen Raum vernachlässigen. Andererseits war die Antwort der Siedlungsplanung und Architektur auf die akustischen Herausforderungen lange Zeit die falsche. Bei der Bebauung an lärmbelastetten Strassenräumen wurden Gebäuderiegel oder Lärmschutzwände geschaffen. Damit lassen sich zwar auf der vom Verkehrsweg abgewandten Seite der Bebauung Verbesserungen erreichen, aber mit diesen Barrieren nimmt man städtebauliche Nachteile in Kauf. Es entstehen verkehrsseitig unwirtliche und wenig gegliederte Aussenräume mit ungünstigen akustischen Resonanzen, die vielfältige Nutzungen und das angenehme Zufussgehen praktisch verunmöglichen.

Neuere städtebauliche Ansätze betonen deshalb die Bedeutung der ausbalancierten Resonanzraumgestaltung: Erreicht wird dies durch die differenzierte Ausbildung des Raums in Teilräume durch Dimensionierung, Proportionierung und Materialisierung der entsprechenden baulichen Elemente. Entscheidend ist dabei, jede Form von Monotonie zu vermeiden. —

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN UND PUBLIKATIONEN

- lärm.ch: Informationsplattform zu Lärm und Infos zum internationalen Tag gegen Lärm.
- Lärmliga Schweiz: setzt sich auf rechtlicher und politischer Ebene gegen Lärm ein, www.laermliga.ch
- Cercle Bruit – Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachleute: www.cerclebruit.ch; verschiedene Faktenblätter, z.B.: Faktenblatt – Lärmreduzierende Wirkung von Tempo 30 (2018)
- Bundesamt für Umwelt BAFU (Hrsg., 2018): Lärmbelastung der Schweiz,Bern.
- Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung EKLB (2015): Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, Bern.
- Kanton Zürich, Baudirektion, Fachstelle Lärmschutz (2005): Lärminfo 5 – Strassenlärmsanierung: Massnahmenplanung innerorts, Handbuch.

Mehr Klangqualität im öffentlichen Raum

Besitzt ein öffentlicher Raum eine gute akustische Qualität, fällt das meist nicht auf. Wir nehmen es als selbstverständlich hin. Anders verhält es sich bei mangelhafter Qualität. Dann stört uns der Lärm. In den letzten Jahren ist die Einsicht gewachsen, dass durch die Gestaltung ein wesentlicher Einfluss auf die Klangeigenschaften des öffentlichen Raums und damit das Lärmempfinden genommen werden kann. *— Von Pascal Regli und Christian Keller**

Schall wird an den Gebäuden und am Boden reflektiert. Alle Oberflächen sind akustische Akteure. Sie artikulieren den Schall, verändern ihn in der Lautstärke und im Frequenzspektrum. Sie absorbieren bestimmte Schallanteile und verstärken andere. Der Schall wird um Objekte herumgeführt oder durch diese hindurchgeführt. Er vermischt sich mit anderen Geräuschen und Klängen, bis er summiert als Stadtklang hörbar wird. Jede bauliche Veränderung im Siedlungsraum wirkt auf die Wahrnehmung des Schalls ein.

Jeder Raum hat seine eigene akustische Sprache

Sich auf das Hören einzulassen und die visuellen Eindrücke vorübergehend auszublenden, ist ungewohnt. Wer seine Aufmerksamkeit aber der akustischen Umwelt zuwendet, gewinnt im Siedlungsraum eine Vielfalt von Höreindrücken; eine Geräuschkulisse, die das Gehirn in Bilder übersetzt, die sich vor dem inneren Auge zu einem Panorama zusammenfügen. «Das Gehör ist ein vernachlässigter Sinn», sagt Regina Bucher. «Wir haben verlernt, richtig hinzuhören.» Sie muss es wissen. Denn sie ist ein «Ohrenmensch». Die diplomierte Akustikerin, die in der Abteilung Lärmschutz des Kantons Basel-Stadt arbeitet, beschäftigt sich von Berufs wegen mit Schall und Lärm. «Jeder Ort», sagt Bucher, «hat seinen eigenen Klang.»

«Das Gehör ist ein vernachlässigter Sinn. Wir haben verlernt, konzentriert und richtig hinzuhören.»

Regina Bucher von der Abteilung Lärmschutz des Kantons Basel-Stadt erklärt auf einem Klangspaziergang die Bedeutung des Wasserplätscherns im öffentlichen Raum.

Klangspaziergang in Basel

Der Barfüsserplatz in Basel ist Treffpunkt für einen Klangspaziergang mit der Fachfrau. Lauscht man genauer, hört man eine Geräuschkulisse von Gewerbe, Verkehr und das Stimmengewirr des Flohmarkts, der an diesem Tag stattfindet. Auf einer nahen Baustelle wird gehämmert, der Baukran gibt ein charakteristisches Klacksen von sich. Auf der anderen Seite des Platzes holpert ein Tram über eine Weiche und quietscht in die Kurve. Schliesst man die Augen und konzentriert man sich ganz auf das Gehör, entfalten sich die Geräusche der betriebsamen Stadt zu einem vielfältigen Klangbild, das sich mit der fokussierten Aufmerksamkeit immer mehr differenziert.

Der Spaziergang führt in Richtung Leonhardsberg durch eine enge Altstadtgasse. Sofort verändert sich das Klangbild. Der Schall der Tritte und das Rascheln der Kleidung wird vernehmbar. Es entsteht so etwas wie Geborgenheit. «Enge Räume wie diese Gasse heben das Nahfeld hervor», sagt Bucher. «Wir fühlen uns geborgen, wenn wir uns selbst hören.» Die abwechslungsreiche Kleinteiligkeit von Altstadtgassen und -plätzen wirkt sich akustisch günstig aus. Die vielfältige Materialisierung von Böden und Wänden, die unterschiedlichen Oberflächen, der Detailreichtum der Häuser, das Fassadengrün, in dem Spatzen zwitschern, das Plätschern eines Brunnens – all das sorgt für eine gute akustische Atmosphäre. Wir betreten einen lauschigen Platz vor der Leonhardskirche. Die Bäume lassen das Rascheln der Blätter im Herbstwind erahnen. Der Blick geht über die Dächer, unter uns liegt der gedämpfte Klangteppich der Stadt. «Ruheinseln wie hier der Labyrinthplatz ermöglichen, dass wir uns erholen können. Der Stadtlärm wird erträglich, wenn wir ihm immer wieder ausweichen können», sagt Regina Bucher und empfiehlt, sich die täglichen Wege bewusst nach akustischen Kriterien auszuwählen.

Der Schall ist eine verkannte Dimension der Umwelt. Während wir der ästhetischen Gestaltung von öffentlichen Strassenräumen und Plätzen viel Aufmerksamkeit schenken, wird die Bedeutung der Akustik und deren Planung erst entdeckt. So ist die Klangraumgestaltung im Basler Richtplan enthalten, und die Stadt Bern verfügt über eine Karte akustisch guter Orte.

Immer noch wird in erster Linie funktional und nach ästhetischen Gesichtspunkten gebaut. Dabei gehen optische und akustische Qualität oft Hand in

Hand. Eintönige Strassenschluchten mit grossen und glatten Fassaden aus Stahl, Glas und Beton sind nicht nur für das Auge, sondern auch für das Ohr eine Zumutung.

Architekten sollten deshalb Hörschulung betreiben, findet Bucher, und ihr Bewusstsein für die akustische Dimension schärfen. Denn der Raumklang ist für unser Wohlbefinden von grosser Bedeutung. «Die Akustik eines Raums ist wichtig», sagt Bucher. «Fühlen wir uns an einem Ort unwohl, kann dies akustische Ursachen haben – unbewusste, auch solche, die unter der Hörschwelle liegen.» Wichtig ist der Raumklang auch für die Orientierung; unser Gedächtnis arbeitet stark mit Geräuschen, auch wenn uns das kaum bewusst ist.

Klangkulissen dienen der Orientierung

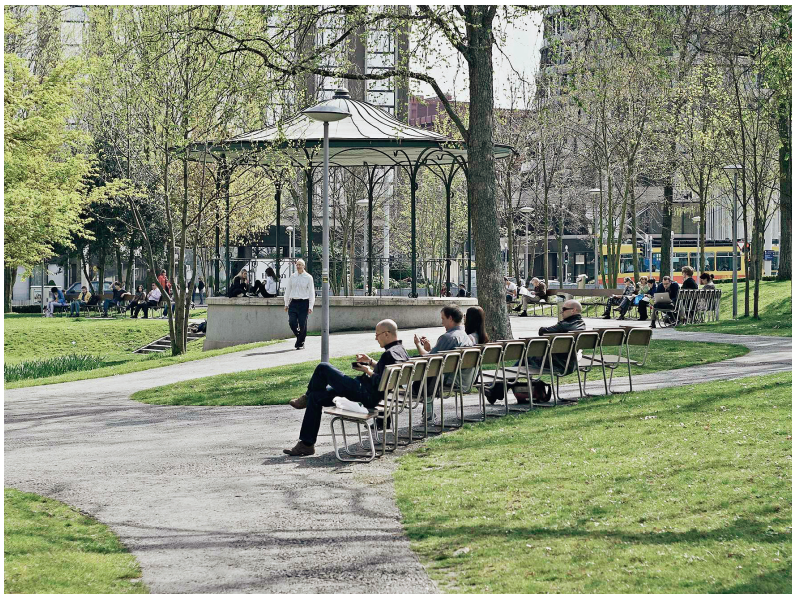
Orientierung schaffen auch die zahlreichen Brunnen, an denen der Klangspaziergang vorbeiführt. Ihr Plätschern begleitet uns länger, als es effektiv zu hören ist. «Brunnen gliedern den akustischen Raum. Ihr Plätschern gleicht Wegmarken und folgt uns lange. Denn das Ohr sucht nach Naturgeräuschen» sagt Bucher.

Hören ist Teil unseres körpereigenen Alarmsystems. Deshalb hören unsere Ohren nie weg, und auf lange Sicht ist Lärm schädlich. Wird der Lärm aber bewusst wahrgenommen, stört er etwas weniger. «Ist die Schallquelle sichtbar, können wir uns eher mit dem Lärm versöhnen; er wird erträglicher», sagt Regina Bucher. «Darum setzen wir uns unbewusst so, dass wir die Lärmquelle sehen können. Hingegen ermüdet das Verdrängen von Lärm, die Weghör-Arbeit, auf Dauer.»

Weite, offene Plätze, Räume, die man nicht hört, weil nichts da ist, woran sich Schall reflektieren und brechen kann, sind ebenfalls problematisch. Als Beispiel nennt die Akustikerin den Meret-Oppenheim-Platz* beim Bahnhof. Der Platz blieb nach seiner Einweihung lange ungenutzt; erst als Veloständer installiert wurden, die mit ihren kleinteiligen Strukturen das Klangbild des Raums veränderten, eigneten sich die Menschen den Platz besser an.

Akustische Ruheräume sind wichtig

Es gäbe noch über viele Klangerlebnisse des Spaziergangs zu berichten. Interessant sind aber auch die allgemeinen Erkenntnisse der Akustikerin. Kritisch stuft sie Situationen ein, wo wir dem Lärm ausgeliefert sind, ohne ihm ausweichen zu können, etwa in verkehrsreichen Strassenschluchten mit grossen, wenig strukturierten Fassaden, die den Schall reflektieren – akustische Unorte, die nicht zum Verweilen einladen. Wie soll man mit solchen akustischen Unorten umgehen? «Räume mit schlechter Klangqualität sollte man sanieren», sagt Bucher. «Akustisch schlechte Räume sind als Lebensraum verloren. Im dicht bebauten Siedlungsgebiet ist das Verschwendung.» Erholungspausen für das Gehör machen Lärm erträglicher. Deshalb sind «akustische Ruheräume, -achsen und -punkte» wichtig, die im Rahmen einer Positivplanung bewusst bereitgestellt werden.



Elisabethenanlage Basel: Das modellierte Terrain des Parks ermöglicht eine optimale Klangqualität. Foto: Trond Maag / www.urbanidentity.info

Mit abwechlungsreichen und gut gestalteten öffentlichen Räumen lässt sich «akustische Langeweile» bekämpfen. Umgekehrt sind Orte mit einer guten Klangqualität beliebt und laden zum Verweilen ein.

Leiser allein ist noch nicht gut

Das klassische Ziel des Lärmschutzes ist es, den Lärmpegel an der Quelle, auf dem Ausbreitungsweg oder am Immissionsort zu reduzieren. Im bebauten Siedlungsraum reicht dies alleine auf Dauer nicht aus. Gefragt ist nicht nur die quantitative Reduktion des Lärms, sondern auch eine qualitative Verbesserung der Geräuschkulisse. Denn das lehrt uns dieser Klangspaziergang eindrücklich:

- Lärm ist nicht immer gleich Lärm. Ob Altstadtgasse, Park oder vielbefahrener Strassenzug – jeder Raum besitzt eigene Klangeigenschaften. Durch Mitdenken der Klangqualität beim Gestalten der öffentlichen Räume lässt sich die Lebensqualität erhöhen.
- Natürlich wird die Aufenthaltsqualität an einem Ort durch verschiedenste Aspekte beeinflusst; die Erschliessungsqualität für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen, die visuelle Gestaltung, der Geruch, die Sauberkeit, das Mikroklima, das Sicherheitsgefühl, aber eben auch durch die akustische Qualität. Wir sollten ihr Sorge tragen. —

* Der vorliegende Artikel basiert auf einem Klangspaziergang in Basel, der bereits im Jahr 2017 stattgefunden hat. Der Meret-Oppenheim-Platz wurde inzwischen umgestaltet und auch klanglich optimiert.

WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

Cercle Bruit (2018): Faktenblatt – Klangraumgestaltung.

Maag, Trond / Kocan, Tamara / Bosshard, Andres (2016): Klangqualität für öffentliche Stadt- und Siedlungsräume – Planungshilfe für das Ohr, Publikationsreihe «Chancen im Lärm – Klangraumgestaltung», Basel & Zürich.

Neuhaus, Inès / Neuhaus, Fabian (2015): Akustisch gute Architektur für Strassenräume – Leitfaden für städtebauliche Lösungen, die Verkehrslärm reduzieren und mehr Aufenthaltsqualität schaffen, Zürich & Basel.

«Sitzen ist das neue Rauchen» Für die öffentliche Gesundheit planen

Heutzutage bewegt sich ein Drittel der Bevölkerung zu wenig. Das Projekt «Aktive Mobilität & Gesundheit» von Fussverkehr Schweizsetzt an diesem Punkt an und strebt eine bessere Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen an. — *Von Jenny Leuba*

Planungsfachleute entdecken das Projekt «Quartierperlen», das im Weissenbühl-Weissenstein-Quartier der Stadt Bern zum Flanieren einlädt. Foto: Irene Ehret

Das Thema physische Aktivität beziehungsweise physische Inaktivität ist aktuell. Der Bewegungsmangel verursacht weltweit etwa drei Mal mehr Todesfälle als die Verkehrsunfälle. Eine Studie der ZHAW schätzt, dass dadurch in der Schweiz jährlich 300'000 Krankheitsfälle und 1'100 Todesfälle anfallen. In Kosten umgerechnet bedeutet dies: Im Gesundheitswesen entstehen durch physische Inaktivität rund 1,2 Milliarden Franken an direkten Kosten (1,8% der gesamten Gesundheitsausgaben) und ein etwa gleich grosser Betrag an indirekten Kosten.

«Bewegungsmangel verursacht weltweit etwa drei Mal mehr Todesfälle als die Verkehrsunfälle.»

Verhalten versus Verhältnisse

Die Förderung der Alltagsbewegung ist in Anbetracht der sitzenden Tätigkeiten und der massiven Zunahme von chronischen Krankheiten (Herz-Kreislaufkrankheiten, rheumatische Erkrankungen, Krebs, chronische Atemwegerkrankungen und Diabetes) von grosser Bedeutung. Bisher hat sich die Präventionsarbeit und die Bewegungsförderung vor allem auf Empfehlungen und Verhaltenstipps fokussiert. Das Verhalten wird aber auch durch die Verhältnisse bestimmt. Die gebaute Umwelt hat einen wichtigen Einfluss auf unser Bewegungsverhalten. Und damit geraten bewegungsfördernde Strukturen im öffentlichen Raum sowie Angebote für die aktive Mobilität zu Fuss und mit dem Velo vermehrt in den Fokus der Bewegungsförderung. Sie sollen so gestaltet werden, dass sie in der Alltagsbewegung vermehrt genutzt werden.

Interdisziplinäres Unterrichtsangebot

Das Wissen über die Zusammenhänge zwischen gebauter Umwelt und Gesundheit ist noch wenig verbreitet. Im Rahmen des Projektes «Aktive Mobilität & Gesundheit» wurde in den letzten vier Jahren versucht, die Potenziale der strukturellen Bewegungsförderung aufzuzeigen sowie die Zusammenarbeit zwischen Fachleuten der Raum- und Verkehrsplanung und der Gesundheitsförderung zu verstärken. Hauptsächlich ging es darum, Unterrichtsangebote in der Ausbildung von Gesundheits- und Planungsfachpersonen aufzubauen und zu vermitteln. In Zusammenarbeit mit dem Büro Public Health Services und der Fachstelle für Gesundheitsförderung des Kantons Waadt wurden an 12 Hochschulen Aus- und Weiterbildungsmodule durchgeführt. Zudem wurden an Fachkonferenzen die Grundsätze der strukturellen Bewegungsförderung zur Diskussion gestellt und ein Netzwerk an Fachleuten aufgebaut.

Es bleibt noch viel zu tun – wir bleiben am Thema!

Inzwischen wird die Bedeutung der strukturellen Verhältnisse für die Bewegungsförderung von der Fachwelt anerkannt. Im Rahmen des Projektes konnten im Bereich der Aus- und Weiterbildung befriedigende Resultate erzielt werden. Es braucht zukünftig aber mehr Anstrengungen, damit die strukturelle Bewegungsförderung – etwa in kantonalen und lokalen Programmen – eine breitere Anwendung findet. —

Auflockerung und «Bewegungsförderung» im Ausbildungsmodul über strukturelle Bewegungsförderung. Foto: Unisanté

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Das Projekt «Aktive Mobilität & Gesundheit» wurde von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität des Bundes (KOMO) unterstützt. Unterlagen finden sich unter: **www.mobilitaet-gesundheit.ch**

ZITIERTE LITERATUR

Mattli et al. (2014): Kosten der körperlichen Inaktivität in der Schweiz, Schlussbericht, Winterthurer Institut für Gesundheitsökonomie / ZHAW.

Wahlen 2019

Fussverkehr stärker im Parlament vertreten

Fussverkehr Schweiz ist sehr erfreut, dass vier neue Nationalrätinnen und Nationalräte im Parlament Einsitz nehmen, die sich für die Anliegen des Gehens als wichtige Basismobilität engagieren. Das neue Parlament bietet die Chance, dass Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger eine Mehrheit finden. Das tröstet uns etwas darüber hinweg, dass Thomas Hardegger – der Präsident unseres Fachverbandes – trotz eines guten persönlichen Resultats die Wahl nicht mehr geschafft hat. Fussverkehr Schweiz freut sich auf die Zusammenarbeit mit den neu gewählten Parlamentarierinnen und Parlamentariern.

Fussverkehr Region Basel

10-jähriges Jubiläum

Am 19. Oktober 2019 hat Fussverkehr Region Basel sein 10-jähriges Jubiläum begangen. Der Regionalgruppe ist es in diesen zehn Jahren gelungen, sich als Fachverband gegenüber Verwaltungen, Kantonen und Gemeinden mit einem moderaten, politisch neutralen Verhalten als gern gesehene, kompetente Ansprechpartnerin zu positionieren.

Zentrales Element der Veranstaltung war ein Quartier-Rundgang im Gundeldingen-Quartier zum Thema «Verkehrssicherheit für den Fussverkehr», an dem über Schwachstellen und mögliche Lösungsansätze diskutiert wurde. Gut zwei Dutzend Interessierte folgten der Einladung der Regionalgruppe, die durch den Neutralen Quartierverein Gundeldingen NQVG und die Planungsgruppe Gundeldingen IGG unterstützt wurde, und diskutierten über Schwachstellen und mögliche Lösungsansätze.

Andreas Stäheli, Koordinator von Fussverkehr Basel, begrüsst die Teilnehmenden des Quartierrundgangs Gundeldingen. (Foto: František Matouš)

Präsident in Basel: Beat K. Schaller

An der anschliessenden Generalversammlung wurde der Vorstand der Regionalgruppe Fussverkehr Region Basel neu gewählt. Bruno Jagher, als Gründungspräsident der ersten Stunde trat nach zehn Jahren intensiver und erfolgreicher Arbeit zurück. An seiner Stelle wurde Beat K. Schaller gewählt, der seine Vernetzung in Gesellschaft und Politik in das weitere Gelingen von Fussverkehr Schweiz Region Basel einbringen wird.

Fussverkehr im Wallis

Neue Kontaktstelle für den Kanton Wallis

Unser Fachverband ist bestrebt, die lokale Verankerung vor Ort durch engagierte Regionalgruppen oder Kontaktstellen zu verstärken. Seit September 2019 setzt sich eine neue Kontaktstelle im Kanton Wallis für bessere Bedingungen für das Zufussgehen ein. —

Neue Publikation

Wegleitsysteme Fussverkehr

Braucht es in Zeiten von Smartphones überhaupt noch Fussgängerwegleitsysteme? Durchaus: Die Antwort darauf liefert das aufmerksame Beobachten der Fussgänger/innen im Siedlungsraum. Diese bleiben mal da, mal dort stehen, betrachten ein Detail an einer Hausfassade, freuen sich an einem schönen Garten, an einer Schaufensterauslage, an einer Altstadtgasse, an der Weite eines Platzes. Sie sind dankbar, wenn sie sich an Wegweisern ab und zu neu orientieren können. Dies ist eine andere Form von Wahrnehmung, als mit gesenktem Haupt den Angaben auf dem Smartphone-Display zu folgen.

Fussverkehr Schweiz hat nun in Zusammenarbeit mit der «Hochschule der Künste Bern HKB – Signaletik» eine Empfehlung für Wegleitsysteme erarbeitet, die im Rahmen der ASTRA-Schriftenreihe «Materialien Langsamverkehr» erschienen ist. Sie gibt eine Übersicht über realisierte Systeme und soll helfen, bei zukünftigen Projekten, die Einhaltung der wichtigsten Qualitätskriterien sicherzustellen. Die neue Publikation richtet sich in erster Linie an Städte und Gemeinden sowie an Fachleute und interessierte Kreise.

Fussverkehrpreis Infrastruktur 2020

Flâneur d'Or feiert Jubiläum

2020 richtet Fussverkehr Schweiz in Zusammenarbeit mit Sponsoren und Partnern die zehnte Austragung des «Flâneur d'Or» aus. Gesucht werden gute und innovative Projekte und Konzepte, die den Fussverkehr fördern und attraktiver machen. Die Eingabefrist läuft bis Ende März 2020. Infos: www.flaneurdor.ch. —

Flâneur d'Or 2020

Entspannt im Verkehr mit Grosi

Verkehrsregeln sind unerlässlich für die Sicherheit im Strassenverkehr. Genauso von Bedeutung sind Gelassenheit, Rücksichtnahme und Anstand. Der Verkehr auf den Zürcher-Strassen ist bisweilen arg aggressiv. Jeder will Recht haben, und es gilt das Recht des Stärkeren. Fussgänger/innen leiden besonders darunter. Zürich hat deshalb zusammen mit allen Verkehrsverbänden eine Kampagne lanciert. Ein Quäntchen Respekt und eine Portion Ruhe schadet nie. Wer sich vorstellt, zusammen mit seinem Grosi unterwegs zu sein, ist automatisch ein bisschen anständiger. Mit Grosi gehen wir vorsichtiger, werden wir zu gelasseneren Auto-, Töff- oder Velofahrer/innen. Doch zu Fuss sind Grosis auch gefährdet im Strassenverkehr. Keine Altersgruppe hat ein höheres Risiko zu verunfallen. Deshalb ist das Grosi die Botschafterin der Kampagne für ein besseres Verkehrsklima in Zürich. Grosi bewegt sich – und andere. Mit Freundlichkeit und Rücksicht. Denn Hand aufs Herz: Wir wissen alle, wie es geht. Wir brauchen manchmal einfach einen kleinen Stups, damit wir es auch tun. — Dominik Bucheli

IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan von Fussverkehr Schweiz, ehemals Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF. «Fussverkehr» erscheint 4x jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion und Layout: Pascal Regli
Gestaltung: wbf.n, Baden/Würenlingen
Titelfoto: Zeltweg Zürich (PR)
Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Team
Monika Litscher (ML), Dominik Bucheli (bd), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR), Thomas Schweizer (TS)

SOCIAL NETWORK

Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne
Twitter: www.twitter.com/@fussverkehr
Instagram: www.instagram.com/@fussverkehr
Linkedin: linkedin.com/company/fussverkehr-schweiz/

REGIONALGRUPPEN

Fussverkehr Kanton Aargau
5000 Aarau, aargau@fussverkehr.ch

Fussverkehr Region Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Kanton Bern
3000 Bern, bern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Fribourg
fribourg@mobilitepietonne.ch

Mobilité piétonne Genève
geneve@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr Region Luzern
6000 Luzern, luzern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Neuchâtel
neuchatel@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr St. Gallen-Appenzell
9000 St.Gallen, st.gallen@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Canton de Vaud
vaud@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr Kanton Wallis
wallis@fussverkehr.ch

Fussverkehr Winterthur
winterthur@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)
www.fussgaengerverein.ch

AGENDA

Dezember 2019 – Ende März 2020
Flâneur d'Or 2020 – Fussverkehrspreis Infrastruktur
Anmeldefrist für interessante Fussverkehrsprojekte
www.flaneurdor.ch

Dezember 2019 – November 2020
Schwerpunktreihe «Zukunft zu Fuss»
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure
13 Veranstaltungen in der ganzen Schweiz: www.svi.ch

15. & 16. Mai 2020
Spielkonferenz «Bespielbare Städte» & Spielfest
Pro Juventute
Bern, Haus der Religionen, www.pro-juventute.ch

27. Mai 2020
Fachtagung Fussverkehr Schweiz
«Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr»
Langenthal, Stadttheater
www.fussverkehr.ch/tagung

27. Mai 2020, ab 17.15 Uhr
Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Langenthal, Stadttheater
www.fussverkehr.ch/events/mv20

Fussverkehr Schweiz