



FUSS VERKEHR

FUSSWEGNETZPLANUNG

Die Fusswegnetzplanung braucht neuen Schwung

Die Kantone sind dafür verantwortlich, dass Fusswege geplant, gebaut und unterhalten werden. Sie müssen untereinander vernetzt sein, und die Wegetze sind in Plänen festzuhalten. So will es das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, das vor 30 Jahren verabschiedet wurde. Doch der Vollzug der gesetzlichen Vorgaben ist vielerorts unbefriedigend. Mit einem neuen Leitfaden für die Fusswegnetzplanung wollen Fussverkehr Schweiz und das Bundesamt für Strassen dem Anliegen Nachachtung verschaffen. — Seite 2

Die Fachtagung 2015 zur Fusswegnetzplanung im Rückblick
— Seite 4

Der Kanton Aargau hat seine Fachstelle für den Fuss- und Radverkehr reorganisiert
— Seite 6



Der Schlüssel zum guten Fusswegnetz ist die gute Planung

Fusswege bilden zusammenhängende Netze, die nach dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) in Plänen festzuhalten sind. Seit nunmehr 30 Jahren steht diese Forderung im Raum, doch der Vollzug des FWG ist vielerorts unbefriedigend. Ein neues Grundlagenwerk soll der Fusswegnetzplanung neuen Schwung verleihen.

Das Zufussgehen ist in der öffentlichen Wahrnehmung noch immer eine Randerscheinung des Verkehrsgeschehens; die grundlegendste Form der Fortbewegung wird oftmals nicht als Verkehr wahrgenommen. Dabei wird fast jede zweite Wegetappe zu Fuss zurückgelegt, und jede Person ist täglich über eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs – länger als mit irgendeinem Fahrzeug. Dennoch wird die Bedeutung des Zufussgehens massiv unterschätzt: Rund ein Drittel der Bevölkerung, insbesondere Kinder und Betagte, bewegt sich vorwiegend zu Fuss und ist in erhöhtem Masse auf sichere und direkte Wegverbindungen angewiesen. Auch wer öffentliche Verkehrsmittel, das Auto oder das Velo benützt, legt vor, nach oder zwischen den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück. Das Zufussgehen ist der Kitt des Verkehrsgeschehens.

Unsere Gesellschaft misst Verkehrsleistung in Kilometern. Angesichts der 125 Milliarden Personenkilometer, die die Schweizer Bevölkerung jährlich zurücklegt, sind die rund 6 Milliarden Kilometer zu Fuss offenbar eine Quantité négligeable. Die Verkehrsplanung orientiert sich nicht an der Zeit, die wir unterwegs sind, sondern an den Distanzen, die zurückgelegt werden, und richtet das Verkehrssystem

danach aus. Entsprechend werden die Prioritäten gesetzt: Statt kurzer Wege, die uns unsere Bedürfnisse zu Fuss erledigen lassen, werden Strassen für den

motorisierten Verkehr gefördert. Das bringt die nahen, in Fussdistanz liegenden Ziele unter Druck. Es entsteht Zwangsmobilität, weil das Dorflädeli nicht mehr rentiert.

Das FWG braucht neuen Schub

Die Bedürfnisse der Zufussgehenden werden bis heute den Ansprüchen des fahrenden Verkehrs untergeordnet. In Planungsprozessen geht die Fusswegnetzplanung nicht selten vergessen und erfolgt erst am Schluss, wenn richtungsweisende Entscheide längst gefällt sind. Die Folge sind zerschnittene Wegbeziehungen, Wartezeiten an Querungsstellen, unpassierbare Strassen oder Gleisanlagen; Fusswege, die wenig attraktiv sind, zu Umwegen zwingen und Lücken aufweisen. Die Mobilitätsoption, die uns in die Wiege gelegt wurde, hat einen schweren Stand.

Seit 30 Jahren gibt es das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG (siehe «Fussverkehr» 2/2015). Es verlangt, dass Fusswegnetze errichtet, erhalten und in Plänen festgehalten werden. Dem FWG verdankt die Schweiz ihr ausgedehntes, gut unterhaltenes Wanderwegnetz. Das Gesetz gilt aber nicht nur in Wald und Flur, sondern auch innerhalb der Siedlungsgebiete, wo der Fussverkehr für die alltägliche Mobilität von zentraler Bedeutung ist. Hier, wo der Fussverkehr vom fahrenden Verkehr bedrängt und besonders schutzbedürftig ist, sind die Bestimmungen des FWG allerdings noch bei weitem nicht erfüllt. Bezeichnend für diesen Missstand sind die permanenten Diskussionen um die Sicherheit von Schulwegen. Sie führen vor Augen, wo es mit der Umsetzung hapert, denn Schulwegplanung ist immer auch Fusswegnetzplanung.

Einheitliche Standards für die Fusswegnetzplanung

Zuständig für die Umsetzung des Gesetzes sind die Kantone, die die Planung und Realisierung der innerörtlichen Fusswegnetze in der Regel an die Gemeinden delegiert haben. Weil das FWG nur das Ziel, nicht aber den Weg vorgibt, wie sie das Gesetz umsetzen sollen, gibt es eine Vielzahl uneinheitlicher Lösungen. Es gibt 26 kantonale Fachstellen, die sich in Erfüllung ihrer Aufgaben auf kantonale Anschlussgesetze und Verordnungen stützen. Ihnen obliegen Aufgaben wie die Aufsicht über den Stand der kommunalen Fusswegnetzplanung, doch fehlen die Mittel und die personellen Ressourcen, um diese Aufsichtspflicht wahrzunehmen und die Entwicklung der Wegnetze voranzutreiben. In gewissen Kantonen stehen für Fussverkehrsfragen gerade einmal fünf Stellenprozent zur Verfügung.

Mit dem neu erschienenen «Handbuch Fusswegnetzplanung» (siehe Kasten Seite 4) unternehmen das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Fussverkehr Schweiz einen neuen Anlauf, dem FWG mehr Nachachtung zu verschaffen. Die zeitgemässe Verkehrsplanung hat die Bedeutung des Zufussgehens erkannt, doch fehlen anerkannte Grundlagen und Methoden zur Fussverkehrsplanung. Das Handbuch, das in der Schriftenreihe «Vollzugshilfe Langsamverkehr» des ASTRA erschienen ist, will Behörden und Planer in der Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben unterstützen, indem es Empfehlungen ausspricht und

«Das Zufussgehen ist der Kitt des Verkehrsgeschehens.»

Die Praxis der Fusswegnetzplanung – drei Beispiele

«Lesen Sie das Kamasutra der Fusswegnetzplanung!» Mit dieser überraschenden Metapher fand Hans Kaspar Schiesser, der die Fachtagung 2015 von Fussverkehr Schweiz moderierte, ein einprägsames Bild für die Bedeutung des neuen Handbuchs zur Fusswegnetzplanung. Er legte dem Publikum nahe, sich lustvoll und intensiv mit dem Grundlagenwerk auseinanderzusetzen. Drei Beispiele aus der Veranstaltung zeigen, wie unterschiedlich die Praxis in der Schweiz heute ist.

Nach der Vergabe der Agglomerationsprogramme der ersten Generation war man im Kanton St. Gallen ernüchtert: Für den Massnahmenplan zur Optimierung des Langsamverkehrs gab es kein Geld aus dem Fördertopf, da konkrete Infrastrukturmassnahmen fehlten.

St. Gallen hat aus diesem Paukenschlag gelernt: Heute ist der Kanton ein Musterschüler in Sachen Fussverkehrsplanung. Für die zweite Generation der

Agglomerationsprogramme hat er grosse Anstrengungen unternommen, um die sanfte Mobilität zu fördern. Dazu gehören Schwachstellenanalysen und die Erarbeitung von Massnahmenpaketen im Infrastrukturbereich, um die Attraktivität von Fuss- und Radverkehr zu steigern, aber auch eine Kommunikationsoffensive. 2013 glänzte St. Gallen unter den Finalisten für den Transport Achievement Award der OECD, und 2014 floss über ein Viertel der Bundesgelder des Agglomerationsprogramms für den Langsamverkehr in den Kanton St. Gallen. Bis 2019 können nun 200 Millionen Franken für den Fuss- und den Veloverkehr investiert werden.

Daniel Schöbi von der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons stellte an der Fachtagung das «Menu Fussverkehr» vor. Es zeigt, wie sich Situationsanalysen, bauliche Massnahmen, Information und Kommunikation zu einer Fussverkehrsstrategie ergänzen können.

Ein vielbeachtetes Projekt ist «Gemeinde bewegt», das mit Eingriffen an der Infrastruktur auf strukturelle Bewegungsförderung setzt. Doch das Projekt ist weit mehr als Fussverkehrsförderung im baulichen Bereich: Durch Partizipation der Bevölkerung werden Betroffene zu Beteiligten, und kommunikative Schritte schulen das Bewusstsein und schaffen so Anreize für die Mobilität aus eigener Muskelkraft.

Kanton Zürich: Von der Schwachstelle zum Fusswegnetzplan

Der Kanton Zürich hat zwei Planungsbüros beauftragt, die Schwachstellen auf dem Fusswegnetz in den Agglomerationen rund um Zürich, sowohl auf dem Kantonsstrassennetz als auch auf dem Gemeindestrassennetz, zu erheben. Die Erhebung erfolgte nicht flächendeckend, sondern umfasste nur sogenannte Attraktorengebiete, also die Bereiche mit den höchsten Fussgängerfrequenzen (Kernzonen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, publikumsintensive Einrichtungen).

Auslöser dieser Aktivitäten des Kantons Zürich war eine kritische Beurteilung der Zürcher Agglo-







Hilfsmittel für die Planung von Fusswegnetzen

Das im Juni an der Fachtagung von Fussverkehr Schweiz in Bern vorgestellte Handbuch Fusswegnetzplanung vermittelt praxisnahe Grundlagen, wie bestehende Fusswege und zu behebbende Lücken als zusammen-

hängendes Netz konzipiert, auf welche Weise dieses Netz in Plänen dargestellt und wie es rechtlich gesichert werden soll. Die in der Reihe Vollzugshilfe Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen erschienene Publikation richtet sich an Behörden in Kantonen, Städten und Gemeinden, an Ingenieur- und Planungsbüros und an weitere interessierte Kreise. Es ist

ein Hilfsmittel für Behörden und Planer, das aufzeigt, wie das Fuss- und Wanderweggesetz im Siedlungsraum korrekt umgesetzt werden kann.

Inhalt:

-  Bedeutung und Charakteristik des Fussverkehrs
-  Kriterien für gute Fusswege
-  Grundlagen der Netzplanung
-  Elemente des Fusswegnetzes
-  Sicherung des Fusswegnetzes
-  Projektierung, Unterhalt und Orientierung

Bezug: fussverkehr.ch/handbuch



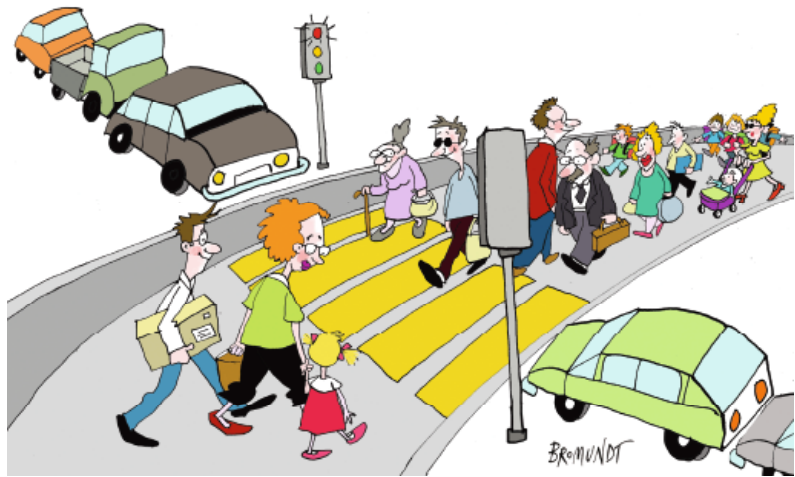
merationsprogramme der zweiten Generation durch den Bund, in der die Berücksichtigung des Fussverkehrs als «gering» moniert wurde. Die Fachstelle Fussverkehr des Kantons wurde neu konzipiert und ist seit April 2014 beim Amt für Verkehr angesiedelt. Sie hat nun mit einer einheitlichen systematischen Analyse die Grundlage geschaffen, damit in den Agglomerationsprogrammen der dritten Generation der Fussverkehr angemessen berücksichtigt wird und Gelder auch für die Sanierung von Schwachstellen im Fussverkehr fließen können. Die zahlreichen Netzlücken und Schwachstellen mit Planungsbedarf, welche nun in einer Datenbank vorliegen, können aber vom Bund nur mitfinanziert werden, wenn die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung auf kommunaler Stufe geschaffen sind, das heisst, wenn sie im Fusswegnetzplan der kommunalen Richtplanung aufgenommen werden.

Die Aktivitäten des Kantons sind also eine Steilvorlage für die Gemeinden, ihre Fusswegnetzpläne anzupassen und die gefundenen Mängel darin aufzunehmen. Die Gemeinden sind gut beraten, wenn sie diese Aufgabe rasch angehen und nicht nur die «kantonal» erhobenen Schwachstellen aufnehmen, sondern eine Fusswegnetzplanung im notwendigen Detaillierungsgrad vornehmen und die Erhebung der Schwachstellen für das übrige Gemeindegebiet ergänzen. Gespräche des Kantons mit den Gemeindeverantwortlichen zeigten, dass die Sensibilisierung für die Belange des Fussverkehrs noch verbesserungsbedürftig ist. Die vorgelegte systematische Analyse hat aber das Sensorium der Gemeinden geschärft.

Fachtagung 2015: Fusswegnetze planen und realisieren

Das Thema Fusswegnetzplanung ist seit Jahren ein Schwerpunkt der Tätigkeit von Fussverkehr Schweiz. Mit der Fachtagung im Juni dieses Jahres erreichte das Engagement einen Höhepunkt. Nach langer Arbeit konnte das Handbuch Fusswegnetzplanung vorgestellt werden, das Planer und Behörden in ihrer Arbeit unterstützt. *Die Tagungsunterlagen sind erhältlich unter fussverkehr.ch/tagung.*

PERSPEKTIVENWECHSEL



Ein Wechsel der Blickrichtung kann helfen, die Realität mit anderen Augen zu sehen. – Grafik: Kanton St. Gallen / Corinne Bromundt

Region Lausanne-Morges: Diagnoseinstrument für Schwachstellen

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme konnte in der Region Lausanne-Morges ein neuer Ansatz für eine gemeindeübergreifende Fusswegnetzplanung entwickelt werden. Ergebnis ist ein Wegnetz mit drei Ebenen, die sich durch ihre Funktion und ihre Zugänglichkeit unterscheiden: Die lokalen Fusswegnetze in den Ortszentren und an Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs sind durchgehend hindernisfrei und genügen höchsten Ansprüchen. Die gemeindeübergreifenden Verbindungen der Ortszentren sind normgerecht ausgebaute Fusswege ohne Anspruch auf hindernisfreien Zugang für alle. Die dritte Ebene ist das Freizeitnetz mit Spazier- und Wanderwegen, die keine baulichen Mindeststandards erfüllen müssen.

Das beauftragte Planungsbüro entwickelte als Teil des Projekts ein Analyseinstrument, mit dessen Hilfe Schwachstellen im regionalen Fusswegnetz erhoben und bewertet werden können. Da qualitative Analyseresultate oft wenig fassbar sind und einen subjektiven Charakter haben, soll mit dem digitalen Werkzeug ein «quantitatives» Resultat erzeugt werden. Es wertet die erfassten Parameter aus und kategorisiert die Netzelemente nach einem einfachen Schema mit den Ampelfarben grün, orange und rot. Zwar liegen dem Tool und den erfassten Parametern genauso Annahmen subjektiver Natur zugrunde wie einer qualitativen Bewertung. Das quantitative Ergebnis wirkt aber objektiver und damit glaubwürdiger. Es liefert Planern, Behördenmitgliedern und Politikern Daten, die in politischen Prozessen besser verwertbar sind.

«Ja, wir werden gehört.»

Vor etwas mehr als einem Jahr hat der Kanton Aargau seine Fachstelle Fuss- und Radverkehr reorganisiert und ihrer Arbeit ein zukunftsweisendes Strategiepapier zugrunde gelegt. Wir haben mit den beiden Stelleninhaberinnen gesprochen.



Isabelle Zutter (links) und Mirjam Hauser von der Fachstelle Fuss- und Radverkehr. |

Ihr habt seit eurem Stellenantritt die kantonale Fachstelle Fuss- und Radverkehr neu aufgebaut. Was sind eure zentralen Aufgaben?

Der Richtplan gibt uns konkrete Planungsgrundsätze vor: Für die täglichen Wege wollen wir für Leute, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sichere und attraktive, möglichst direkte und zusammenhängende Wegnetze bereitstellen. Neben der Alltagsmobilität fördern wir auch das Zufussgehen und das Radfahren in der Freizeit. Hier befinden wir uns erfreulicherweise bereits auf einem guten Stand. Auf dem Aargauer Kantonsgebiet besteht ein engmaschiges und gut signalisiertes Wanderwegnetz.

Wem steht euer Dienst zur Verfügung?

Wir sind für die Behörden zuständig, das heisst, wir arbeiten für alle kantonalen Stellen und für die Aargauer Gemeinden. Teilweise erreichen uns auch Anfragen von Privatpersonen.

Wie sieht euer Angebot aus?

Der Kanton Aargau hat ein Konzept Fuss- und Radverkehr erarbeitet, das verschiedene räumliche und strategische Massnahmen formuliert. Die Fachstelle hat zum Ziel, diese umzusetzen. Dieses Jahr widmen wir uns vertieft dem Thema «Netzplanung Fussverkehr» und dem Aufbau eines permanenten Monitorings für den Radverkehr. Zusätzlich werden wir – sozusagen als unser Tagesgeschäft – bei den kantonalen Projekten beigezogen und können so die Fuss- und Radverkehrssicht einfließen lassen. In unserem Arbeitsalltag beschäftigen wir uns oft mit Planungsdetails. Gerade beim Fussverkehr können kleine Massnahmen – etwa eine Gehwegabsenkung – eine grosse Wirkung entfalten.

Ihr seid Teil einer grossen Verwaltung, die jedes Jahr für einen dreistelligen Millionenbetrag Strassen baut. Werdet ihr überhaupt gehört?

Ja, wir werden gehört. Wir treffen auf ein Bewusstsein, dass Fuss- und Radverkehr gefördert werden müssen. Wir treffen aber auch auf Interessenskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Hier bringen wir uns ein und vertreten die Interessen des Fuss- und des Radverkehrs in den Projekten.

Wo sind die Widerstände gegen fussverkehrsfreundliche Lösungen?

Es sind nicht eigentlich Widerstände, die wir antreffen. Vielmehr fehlt es manchmal an Fachwissen und an Erfahrung bei den Planern, wie man die Anliegen des Fussverkehrs, aber auch des Radverkehrs konkret in die Projekte einbinden kann. Hier braucht es auch zukünftig fachliche Informationen und die Bereitschaft, den Fussverkehr gezielt zu fördern.

Der Kanton Aargau hat Fuss- und Radverkehr in einer einzigen Fachstelle vereint. Birgt das nicht die Gefahr, dass die beiden Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden?

Wenn der Fuss- und der Radverkehr gemäss ihren Stärken eingesetzt werden, sind Synergien möglich. Das kann bedeuten, dass zum Beispiel der Fussverkehr als wichtigster Verkehrsträger in einem hochfrequentierten Stadtzentrum festgesetzt wird und deshalb Fahrräder ein Fahrverbot erhalten. —

Kantonale Fachstelle Fuss- und Radverkehr Aargau

Isabelle Zutter und Mirjam Hauser führen seit Mai 2014 die Fachstelle Fuss- und Radverkehr des Kantons Aargau im Jobsharing. Die verwaltungsinterne Kompetenzstelle ist dem Bereich Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) angegliedert. Sie soll dazu beitragen, die in der Gesamtverkehrsstrategie festgelegte Förderung des Fuss- und Radverkehrs zu gewährleisten.

Das Strategiepapier «Konzept Fuss- und Radverkehr» findet sich unter www.bit.ly/fuss-radverkehr-aargau

Fussverkehr Region Basel**Runder Tisch Fuss- und Veloverkehr Basel-Landschaft**

Zweimal jährlich treffen sich Vertreter der Organisationen von Fuss- und Veloverkehr mit Verantwortlichen des Baselbieter Tiefbauamts zum Informationsaustausch. Beim Treffen Ende Mai kamen unter anderem folgende Themen zur Sprache:

Baustellen sind für Fussgängerinnen und Fussgänger Hindernisse. Fussverkehr Region Basel will vom Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft (TBA BL) wissen, was öffentliche und private Bauherren zu unternehmen haben, damit der Fussverkehr in Baustellenbereichen sicher geführt werden kann. Gemäss Tiefbauamt stellt sich bei jeder Baustelle eine Problematik; die jeweiligen Bauherren sind deshalb als Ansprechpartner zu kontaktieren. Dem TBA ist die Thematik zu wenig bewusst. Darum wird das Thema am nächsten Planeranlass des TBA im kommenden November traktandiert. Fussverkehr Region Basel stellt dazu Fotos mit guten und schlechten Beispielen zusammen.

Trottoirs sind für Velos tabu. Laut TBA BL wird eine offizielle Öffnung des Trottoirs für den Veloverkehr nur bei schwachen Frequenzen, ausserorts oder bergauf in Betracht gezogen. Trottoirs würden nicht nur aus Sicherheitsgründen benutzt, sondern auch um Staubereiche zu umfahren oder schneller voran

zu kommen. Aus Platzgründen könne die Strasse für den Veloverkehr nicht überall attraktiv gemacht werden. Fussverkehr Region Basel plädiert dafür, dass Velos auf dem Trottoir und in Gebieten mit Fahrverboten nicht geduldet werden.

Kantonales Fusswegnetz. Fussverkehr Region Basel erkundigt sich danach, inwiefern der Kanton Baselland seine Aufgaben gemäss Fuss- und Wanderweggesetz wahrnimmt. Das Amt für Raumplanung stellt fest, dass viele Gemeinden nicht wissen, dass der Kanton verbindliche Vorgaben gemacht hat, wie sie ihr Fusswegnetz im Strassennetzplan festhalten müssen. Die Fusswegnetze werden im Zuge der Vorprüfung und Genehmigung der Strassennetzpläne durch die Fachstelle geprüft; eine Kontrolle der Umsetzung gibt es nicht.

Verkehrspolitisches Leitbild Basel-Stadt

Der Regierungsrat hat das Verkehrspolitische Leitbild des Kantons Basel-Stadt verabschiedet. Fussverkehr Region Basel war als Fachorganisation am Prozess beteiligt und begrüsst den strategischen Schwerpunkt des Kantons, die Lücken im Fuss- und Veloverkehr zu schliessen und die Infrastrukturen sicher und nutzergerecht zu gestalten. Dazu sollen die im Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege aufgezeigten Massnahmen im Zeitraum 2015–2030 erarbeitet und umgesetzt werden.

WAHLPLATTFORM 2015**Fussverkehrsvertreter für den Nationalrat**

Um die Rechte der Fussgängerinnen und Fussgänger zu stärken, brauchen sie eine starke Vertretung im Parlament. Aus diesem Grund bieten wir kandidierenden Mitgliedern von Fussverkehr Schweiz eine Wahlplattform für die eidgenössischen Wahlen an. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf, wenn Sie kan-

didieren, und machen Sie fussverkehrsfreundliche Kandidatinnen und Kandidaten auf unser Angebot aufmerksam. Die Liste wird laufend nachgeführt.

Fussverkehr Schweiz empfiehlt Ihnen insbesondere die folgenden zwei Kandidierenden zur Wahl in den Nationalrat:



Kanton Zürich
Thomas Hardegger, SP,
Präsident Fussverkehr
Schweiz, Nationalrat,
Gemeindepräsident
von Rümlang
www.thomashardegger.ch



Kanton Freiburg
Ursula Schneider Schüttel, SP,
Vorstandsmitglied Fussverkehr
Schweiz, Nationalrätin,
Vizegemeindepräsidentin
von Murten
www.ursulaschneider.ch

Weitere fussverkehrsfreundliche Kandidatinnen und Kandidaten finden Sie unter fussverkehr.ch/WahlCH15.

Der Ausweg aus der Sackgasse ist ein Fussweg

Die Schweizer Verkehrspolitik befindet sich in einer Sackgasse. Der Bundesrat hat nun die Zeichen der Zeit erkannt: In der revidierten Signalisationsverordnung eröffnet er eine Alternative zur Ausweglosigkeit und führt das Verkehrszeichen «Sackgasse mit Ausnahme» ein. Damit zeigt er einen naheliegenden Ausweg auf: Eine Fortsetzung der Verkehrspolitik setzt auf Fuss- und Veloverkehr.

Die Sackgasse (ohne Ausnahme) ist symptomatisch für die bisherige Politik, die die Regeln einzig aus der Windschutzscheiben-Optik formulierte. Eine Sackgasse ist per definitionem eine Strasse, die nicht durchgehend ist. Wo für Blechkutschen kein Durchkommen ist, haben die Behörden landauf, landab eine «Sackgasse» signalisiert. Damit haben sie das Fussvolk oft auf unnötige Umwege geschickt, denn längst nicht jede Sackgasse ist auch für Zufussgehende und Radfahrende ein «Dead End». Wo das Fahren für die Autos endet, beginnt das Leben für die Fussgänger erst interessant zu werden.

Fussverkehr Schweiz hat die Lücke in der Signalisation von Sackgassen schon vor zehn Jahren moniert und den Vorschlag, die Fortsetzung der Wege für den Fussverkehr anzeigen zu können, im Rahmen eines Pilotprojekt zuhanden des Bundesamts für



Freiheit für den Fussverkehr: Sackgasse mit Ausnahme.

– Foto: Fussverkehr Schweiz

Strassen lanciert. Die Idee wurde dann aber zuerst von der International Federation of Pedestrians (IFP) aufgegriffen und ist in einigen Ländern bereits seit Jahren umgesetzt. Wir freuen uns, dass mit der Einführung der «Sackgasse mit Ausnahme» nun auch die Schweiz nachzieht, und hoffen, der Verkehrspolitik mit guten Lösungen für den Fussverkehr noch aus weiteren Sackgassen helfen zu können. —

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

Redaktion und Layout: Christian Keller
Mitarbeit: Jenny Leuba, Thomas Schweizer, Andreas Stäheli

Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen
Titelbild: Begegnungszone in der Altstadt von Sion. Foto: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

SOCIAL NETWORK



Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne



Twitter: [@fussverkehr](http://www.twtitter.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

**Mobilité piétonne Suisse
Canton de Neuchâtel**
neuchatel@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr St. Gallen-Appenzell
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

17. September 2015

«Bauen für Kinder»

Die Tagung widmet sich der Bedeutung des Wohnumfelds für die kindliche Entwicklung und versammelt hochkarätige Referenten aus Pädagogik, Architektur und Planung. www.bauen-fuer-kinder.ch

25. September 2015

Journée Rue de l'Avenir

Die Jahrestagung unserer Partnerorganisation findet dieses Jahr in Lausanne statt. Thema: Espace public, santé, marchabilité. www.rue-avenir.ch/journees/journees/32e-journee-2015/

7. Oktober 2015

Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen

Die «Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO» vermittelt einen lebendigen Einblick in die grösste autoarme Siedlung der Schweiz, das Projekt «mehr als wohnen» in Zürich. wohnbau-mobilitaet.ch/netzwerk-veranstaltungen/veranstaltungen/fachseminar-7102015/

20. Oktober 2015

Walk21 Vienna 2015

Das globale Treffen der Fussgängerinnen und Fussgänger findet dieses Jahr in Wien statt. www.walk21vienna.com



**Fussverkehr
Schweiz**