

# «Fussverkehr»

2/13



*Liebe Leserin, lieber Leser*

*In Zusammenarbeit mit der Fachstelle für behindertengerechtes Bauen veranstaltet «Fussverkehr Schweiz» die diesjährige Fachtagung am 21. Juni 2013 in Olten zum Thema «Hindernisfreier Verkehrsraum». Der Tagungsort – die Stadt Olten – wird uns auf den Seiten 2-3 vorgestellt. Am Beispiel Olten lernen wir, dass Stadtentwicklung mit einer Förderung des Fussverkehrs einhergehen soll. Unter anderem wird eine neue Fussgängerbrücke über die Aare den Bahnhof bald besser mit der Innenstadt verknüpfen.*

*«Wer nichts wagt, der nichts gewinnt!» sagten sich die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle von «Fussverkehr Schweiz» und beschlossen mit «Meet the Street» ein Game im Dienste der Verkehrssicherheit von FussgängerInnen zu lancieren. Das Wagnis hat sich gelohnt: Das Spiel ist erfolgreich gestartet und hat zeitweilig die Charts im App Store angeführt. Mehr zu «Meet the Street» erfahren Sie im Interview auf den Seiten 4 und 5 mit dem zuständigen Projektleiter Dominik Bucheli.*

*Neu ist im Strassenverkehrsgesetz festgehalten, dass der Bund in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen erlässt. Dies ist eine Chance für die Verbesserung der Situation des Fussverkehrs, muss jedoch noch Niederschlag in einer dazugehörenden Verordnung finden. Damit tatsächlich bessere Sicherheitsstandards bei Fussgängerstreifen entstehen, plädiert «Fussverkehr Schweiz» auf Seite 6 für eine differenzierte Betrachtungsweise, die die Optik der Zufussgehenden ins Zentrum rückt.*

*Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen.*

*Pascal Regli  
Redaktion «Fussverkehr»*



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Olten: Wachsen mit Qualität

von Daniel Grob\*

**Olten hat sich eine schrittweise Aufwertung des Stadtraumes, die Steigerung der Lebensqualität und ein besseres Image zum Ziel gesetzt. Dabei wird einerseits die Wohnpolitik der Stadt neu definiert, andererseits auch eine neue Qualität der Stadträume, insbesondere der Verkehrsräume angestrebt. Basis dafür bilden die Grundsätze der Wohnpolitik und eine Mobilitätsstrategie der grössten Gemeinden im Kanton Solothurn.**

Für das Stadtgebiet von Olten ist die Zäsur durch die Aare einerseits und die Bahnlinie andererseits prägend. Dadurch entstanden zwei Stadtteile, die nur mit fünf Verbindungen unter der Bahn und drei Aareübergängen verbunden sind. Die Teile unterscheiden sich auch in ihrer städtebaulichen Form: Olten West mit der Altstadt und dem politischen, historischen und kulturellen Zentrum sowie Olten Ost mit der eher industriell geprägten Herkunft, dem grossen Cluster mit Hochschul- und Publikumsnutzungen im Säli und den Gartenstadtquartieren.

In diesem Umfeld vollzieht sich nun ein Aufbruch. Olten strebt bis 2021 ein Bevölkerungswachstum von derzeit gut 17000 (Stand: Ende 2011) um rund 3000 EinwohnerInnen an. Im Entwicklungsgebiet Olten Südwest soll beispielsweise auf den Brachflächen der ehemaligen Zement- und Kieswerke ein neues Stadtquartier entstehen. Die Verkehrssituation verändert sich zudem grossräumig durch die

*Aufwertung des Aareraumes und neue Fussverkehrsbrücke.  
Bild:  
Werk1 Architekten*

### **Titelbild:**

*Die Alte Brücke verbindet für den Fuss- und Veloverkehr die historisch gewachsene Innenstadt mit dem industriell geprägten Olten Ost.  
Bild:  
Werk1 Architekten*



Schaffung einer weiteren Aarequerung für den motorisierten Verkehr (Entlastung Region Olten ero), welche insbesondere die bisherige Hauptachse am Rande der Innenstadt, die Bahnhofbrücke und den Bahnhofvorbereich entlastet.

### **Qualität durch mehr Fuss- und Veloverkehr**

Erste Schritte für die nachhaltige Veränderung der Verkehrssituation und den städtebaulichen Aufbruch bilden verschiedene Langsamverkehrsprojekte: Das Fuss- und Veloverkehrskonzept mit einem ausführlichen Problemstellenkataster führt zu einer laufenden Behebung von einzelnen Konfliktstellen. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren war eine wichtige Basis für die Verbesserung der Lebensqualität in den Quartieren und für die aktuellen städtebaulichen Veränderungen. Die davon noch ausgenommene Innenstadt kann nun nach verschiedenen gescheiterten Anläufen in eine Begegnungszone umgewandelt werden. Bereits realisiert wird im Moment das Kernstück dieser Veränderung, die Umgestaltung der Kirchgasse in eine weitgehend motorfahrzeugbefreite und hindernisfreie Einkaufs- und Erlebnisgasse.

### **Eine neue Fussgängerbrücke soll es richten**

Mit dem Projekt «andaare», das Ende 2011 von der Stimmbevölkerung angenommen wurde, geht es als nächstes darum, den Flussraum zugänglich zu machen und mit erweiterten Fussverkehrsflächen entlang dem östlichen Aareufer einen Erholungs- und Erlebnisraum mitten in der Stadt zu schaffen. Gleichzeitig ist es aber auch ein Ziel des Projektes, die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und insbesondere zwischen Bahnhof und Altstadt zu verbessern und damit die Innenstadt für die Kundschaft besser erreichbar zu machen.

«andaare» beinhaltet deshalb eine neue Fussverkehrsbrücke über die Aare, welche von der Bahnhofterrasse eine direkte, hindernisfreie Verbindung zur Innen- und Altstadt schafft. Der Steg macht zudem die Naherholungsräume aus allen Richtungen optimal erreichbar.



## Bahnhofgebiet, die Drehscheibe

Direkt an den Aareraum angrenzend liegt das Bahnhofgebiet Olten, die lokale und regionale Drehscheibe der kombinierten Mobilität und der Schnittpunkt verschiedener anstehender Projekte. Die Platzverhältnisse, sowohl ober- als auch unterirdisch, sind eng. Viele Teile der Anlagen sind unübersichtlich und teilweise ästhetisch ungenügend. Die komplexen Verhältnisse werden mit einem stufenweisen Vorgehen angegangen. In einem Betriebskonzept wurden zunächst die Nutzungs- und Erschliessungsansprüche für die Zukunft definiert. Im Rahmen einer Testplanung erarbeiten die SBB zusammen mit Stadt und Kanton derzeit einen Masterplan für die kurz- bis langfristige Entwicklung des Bahnknotens Olten. Das Projekt «Neuer Bahnhofplatz» als erste Ausbaustufe soll im laufenden Jahrzehnt vollendet werden. Für den Fussverkehr sind längerfristig drei Querungsmöglichkeiten des Bahnhofgebietes mit komfortablen Unterführungen als Mindestziel definiert.

## Wo sich Wohn- und Verkehrsqualität treffen

Neben den Projekten an den Kristallisationspunkten der Stadt werden im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur Entlastung der Region Olten und zur Qualitätssteigerung des Wohnortes Aufwertungen von Strassenräumen in den Quartieren angegangen. In Olten Ost ist im Rahmen der Stadtteilentwicklung und dem Ausbau des Campus zur «learning area» ein Szenario mit einer Langsamverkehrsachse als «soziale Mitte» angedacht. Begleitend sollen die Plätze und Raumfolgen aufgewertet und dabei auch die vorhandenen Ansätze von Einkauf- und Gastronomienutzung gefördert werden.

Mit der Eröffnung der «ero» wird ausserdem die bisherige Hauptverkehrsachse Solothurnstrasse-Ziegelfeldstrasse für die Umgestaltung und Aufwertung zum vielfältigen innerstädtischen Raum verfügbar. Damit verschwindet ein wesentliches Hindernis im Netz des Langsamverkehrs.

## Der Aufbruch findet statt!

Wachstum und Veränderung in Olten erschöpfen sich nicht nur in Konzepten und Plänen, der Wandel ist auch sichtbar, aktuell zum Beispiel am laufenden Umbau der Kirchgasse. Die Arbeiten werden noch vor dem Sommer 2013 soweit sein, dass dannzumal die neue Atmosphäre der aufgewerteten Innenstadt erlebbar ist. Andere Teile der Verwandlung brauchen noch etwas Zeit. Die soeben lancierte Mobilitätsstrategie wird die Bemühungen um die Aufwertung der Qualität Olten als Wohn-, Lebens- und Bewegungsraum noch weiter voranbringen. Zur Zeit sind in Olten einige wichti-

\* Daniel Grob ist Verkehringenieur und Raumplaner. Als Inhaber der GrobPlanung GmbH hat er verschiedene Projekte in der Stadt Olten bearbeitet. Unter anderem ist er Verfasser des städtischen Fuss- und Veloverkehrskonzepts.

ge Verbindungen für den Fussverkehr durch die Folgen dieses Aufbruches tatsächlich «aufgebrochen» und Olten ist etwas weniger hindernisfrei, die momentanen Einschränkungen zeigen aber auch: Olten ist auf dem Weg zu mehr Wegen zu Fuss!

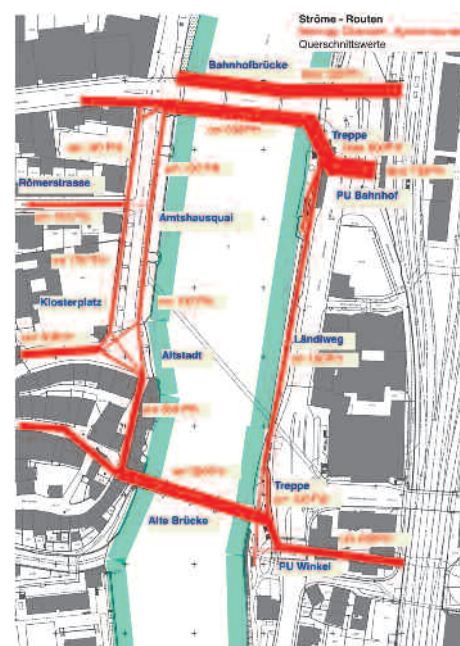
*Ansprechend gestaltete öffentliche Verkehrsräume im Sali-parkbereich laden zum Aufenthalt ein und erlauben es der Bevölkerung, die ersten Frühlingstage zu geniessen.  
Bild: Daniel Grob*



## Was gezählt ist, zählt:

### Fussverkehrszählungen im Aareraum

Im Oktober 2010 wurde als Grundlage für die Erarbeitung des Vorprojektes «andaare» und für die Vorlage an das Stimmvolk das Fussverkehrsaufkommen im Tagesverlauf und in der Spitzenstunde erhoben. Flussquerend wurden auf den beiden Trottoirs der Bahnhofbrücke in den Spitzenstunden je über 500 Personen gezählt, auf der alten Brücke waren es ebenfalls rund 500 FussgängerInnen. Insgesamt querten damit über 1500 Personen zu Fuss die Aare, obwohl die Verbindungen nicht optimal sind, weil in jedem Fall eine Treppe zu überwinden ist. Mit der Zählung konnte deutlich belegt werden, dass das Potential für eine attraktivere Verbindung über den neuen Aaresteg vorhanden ist.



*Das Fussverkehrsaufkommen im Aareraum und über die Aarebrücken ist erstaunlich gross.*

*Bild: GrobPlanung GmbH*

## «Meet the Street» – Verkehrssicherheit auf Platz 1

**Das Verkehrssicherheitsspiel «Meet the Street» für iPhone und iPad, das «Fussverkehr Schweiz» im April 2013 lanciert hat, animiert spielerisch, FussgängerInnen sicher über die Strasse zu bringen. Zur Zielgruppe gehören nicht nur junge Erwachsene. Projektleiter Dominik Bucheli zieht im Interview mit Pascal Regli eine erste positive Bilanz.**

Beim Spiel «Meet the Street», das von der Zürcher Agentur FEINHEIT entwickelt wurde, müssen Bremswege von Traktoren, Lastwagen oder Trams sowie das Verhalten von Fussgängerinnen und Fussgängern realistisch eingeschätzt werden. Mit der simultanen Kontrolle von rasenden Polizeiautos und schlurfenden Teenies mit Kopfhörer verbindet das Spiel auf realistische Weise die Perspektive von FussgängerInnen und FahrzeuglenkerInnen. Das kostenlose Spiel «Meet the Street» für iPhone und iPad vermittelt auf unterhaltsame Art die wichtigsten Verkehrsregeln. Damit setzt Fussverkehr Schweiz in der Verkehrssicherheitsarbeit erstmals auf ein Mobile-Game.

### Was war der Ausgangspunkt der Kampagne beziehungsweise des Spieles?

Dominik Bucheli: Wir stehen vor dem Problem, dass die schweren Verkehrsunfälle in den letzten zehn Jahren abgenommen haben, aber die Zahl der verunfallten FussgängerInnen mit rund 2500 pro Jahr gleich hoch bleibt. Heute ist jede vierte im Verkehr getötete Person ein/e FussgängerIn.

### Verkehrstote und Schwerverletzte sind ein ernstes Thema. Lässt sich das in ein Spiel packen?

In der Art und Weise, wie das Thema umgesetzt wurde, hatten wir keinerlei Bedenken. Bei «Meet the Street» wird ja belohnt, wenn Verkehrsunfälle vermieden werden und FussgängerInnen sicher ans Ziel gelangen.

### Warum hat «Fussverkehr Schweiz» keine Plakat-Aktion gestartet?

Verkehrssituationen sind sehr komplex und lassen sich mit herkömmlichen Kampagnenmitteln, wie zum Beispiel Plakaten, nur schwer einfangen. Deshalb haben wir mit einem Handy-Spiel auf «Gamification» gesetzt. Als edukatives Spiel fördert «Meet the Street» sicheres Verkehrsverhalten, das über die Befolgung strikter Verkehrsregeln hinausgeht.

### Was verstehst Du unter «Gamification»?

Dahinter steckt die Idee, die Mechanik von Spielen für Sensibilisierungskampagnen zu nutzen. Der Spass-Faktor schafft die nötige Aufmerksamkeit, um gezielt Inhalte zu verbreiten. Gerade Handy-Games versprechen eine hohe und andauernde Interaktion, was die Gesamtwirkung der Kampagne erhöht. Die Idee dahinter ist kurz gesagt: Mit einer durchschnittlichen Gamezeit von einer Stunde erzielt man viel mehr Wirkung auf das Verhalten als mit einer durchschnittlichen Betrachtungszeit eines Plakates von einer Sekunde zum gleichen Thema. Voraussetzung ist jedoch, dass wir einerseits genügend und andererseits die richtigen Leute erreichen.

### Welche Zielgruppe wolltest Du denn erreichen?

Wir wollten ein eher männliches und jüngeres Publikum ansprechen. Als Risikogruppe sind sie überdurchschnittlich oft in Unfälle verwickelt und mit konventionellen Kampagnen schwer zu erreichen.

### «Meet the Street» ist seit einigen Wochen im iTunes Store erhältlich. Wie sieht die Zwischenbilanz aus?

Wir hatten einen Raketenstart: Innerhalb weniger Stunden belegten wir den ersten Platz bei den Downloads in der iTunes-Kategorie «Free».



«Meet the Street» läuft auf iPhone, iPad und iPod touch. Das Spiel kann gratis im App Store geladen werden.  
Bild: FEINHEIT



Games». Das ist ein prima Resultat für ein Spiel, das mit einem Verkehrsquiz auch edukative Elemente eingebaut hat.

### Wie kommt man auf Platz 1 in den iTunes-Charts?

Gezieltes Online-Marketing ist ein Must. Wir hatten aber auch viel Schub dank der Medienarbeit. So stellte die Gratiszeitung «20Minuten» das Spiel vor und verschiedene Fernseh- und Radiosender berichteten über unsere Lancierungsaktion am Zürcher Limmatquai. «Meet the Street» hat es sogar in die Kronen Zeitung, die grösste Zeitung Österreichs, geschafft und damit in Österreich eine Top 10 Platzierung bei den Downloads erreicht.

### Was waren Stärken und Schwächen der Kampagne?

Wir waren mutig und haben mit einem Handy-Game Neuland betreten. Das hat sich gelohnt, wie die Downloads und die zahlreichen Medienberichte zeigen. Wirkliche Schwächen sehe ich bis jetzt keine.

### Wie war bisher das Feedback intern?

Die Reaktionen waren durchwegs positiv. Was mich besonders freut: Andere Verkehrsverbände, aber auch befreundete Organisationen haben den Ball aufgenommen und interessieren sich sehr für unsere «Gamification»-Erfahrungen.

### Für welche Themen wird «Fussverkehr Schweiz» in Zukunft auf das Mittel Spiel setzen?

Grundsätzlich eignen sich die meisten Themen. Games lassen sich ganz unterschiedlich einsetzen. Wichtig ist allerdings, dass man nicht nur ein Thema, sondern eine gute Spielidee hat. Ohne diese macht «Gamification» keinen Spass.

### Stichwort Spass: Was spielst Du gerade?

Im Moment steht bei mir die gelungene iPad-Umsetzung des Brettspiels «Carcassonne» ganz oben auf der Liste. Toll finde ich auch «Road Trip», obwohl es ein totales Autspiel ist.

Mehr Informationen zu Meet the Street finden sie unter: [www.meet-the-street.ch](http://www.meet-the-street.ch)



Die Verkehrssituationen werden immer schwieriger, von der Landstrasse ...



... bis in die Grossstadt, wo eine Vielzahl von störenden Einflüssen zu berücksichtigen sind, um die Fussgänger/innen sicher über die Strasse zu bringen.

Von der Game-Lancierung haben verschiedene Fernseh- und Radiosender berichtet. Dominik Bucheli im Interview mit Tele Züri.  
Bild: Fussverkehr Schweiz

# Wie können Fussgängerstreifen sicherer gemacht werden?

Von Thomas Schweizer

**Das Strassenverkehrsgesetz SVG wurde im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogrammes «via sicura» um den Absatz Art. 6a ergänzt: «Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.»**

Angesichts der Häufung von Unfällen auf Fussgängerstreifen hatte SP-Nationalrat Matthias Aebischer, Präsident von «Fussverkehr Kanton Bern», den Vorstoss im Parlament eingebracht. Das Thema Zebrastreifen wird nun künftig Sache des Bundes sein. «Fussverkehr Schweiz» ist bestrebt, dass einige wichtige Aspekte in die Ausführungsbestimmungen der dazugehörigen Verordnung einfließen können.

## Fuss- und Wanderweggesetz als wichtige Grundlage

Der Fussgängerstreifen ist nicht nur ein Element, das im SVG geregelt ist, sondern auch Bestandteil der Fusswegnetzplanung, welcher im Fuss- und Wanderweggesetz FWG enthalten ist. Die neuen Bestimmungen zum Thema Fussgängerstreifen müssen somit auch die Anforderungen an ein zusammenhängendes, feinmaschiges und sicheres Netz erfüllen. Die Positionierung des Fussgängerstreifens ist für die Sicherheit von grosser Bedeutung. Entsprechen Fussgängerstreifen nicht den Wunschlinien oder fehlen Fussgängerstreifen, queren die Leute vermehrt an ungeeigneten Orten mit möglicherweise fatalen Folgen.

*Fussgängerstreifen sind wichtige Elemente des Verkehrssystems und entsprechend sorgfältig zu planen, projektieren und realisieren.  
Bild: Fussverkehr Schweiz*



## Querungsstelle als Bauwerk

Fussgängerstreifen sind als Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen. Dies steht in der Norm Fussgängerstreifen SN 640 241. Das Bauwerk Fussgängerstreifen sollte also nach den «Regeln der Ingenieurskunst» so gestaltet werden, dass die Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. Eine Markierung mit gelber Farbe ist nicht ausreichend. Es braucht weitere Massnahmen, insbesondere auch solche, welche den motorisierten Verkehr beeinflussen.

## Geschwindigkeit als Parameter für die Sicherheit einbeziehen

Die Geschwindigkeit ist ein Schlüsselement für die Verkehrssicherheit. Bei tiefem Tempo des Motorfahrzeugverkehrs sind der Reaktions- und Bremsweg kürzer sowie die Kollisionsrisiken und -folgen kleiner. Sind im Bereich einer Querungsstelle die Geschwindigkeiten des Verkehrs zu hoch oder die Sichtdistanzen eingeschränkt und ist damit der Fussgängerstreifen als «gefährlich» einzustufen, so ist es sicherheitstechnisch folgerichtig, dass Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion ergriffen werden. Dieser Ansatz wird leider wegen der Gewährleistung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen immer noch als Tabu behandelt.

## Verkürzung der Querungsdistanz

Je kürzer die Querung desto geringer das Risiko. Die Fahrbahn soll im Bereich der Querung so schmal wie möglich gehalten werden. Dass kann durch Trottoirnasen oder durch den Einbau von Mittelinseln erfolgen. Mittelinseln haben den Vorteil, dass die Querung der Strasse besser in Etappen bewältigt werden kann – vor allem für Kinder und alte Menschen ist dies von grossem Nutzen.

## Mitsprache der Gemeinden

Viele Gemeinden fordern im Rahmen der Schulwegsicherung wirksamere Unterstützung durch den Kanton, sehen sich dann aber mit einer anderen Prioritätensetzung konfrontiert. Die Priorität einer möglichst flüssigen Bewältigung des Verkehrsablaufs steht dann einer sicheren Gestaltung der Schulwege gegenüber. Hier braucht es veränderte Zuständigkeiten, und Abläufe mit mehr Gemeindekompetenzen.

## Fazit

Der neue Gesetzesartikel Art. 6a SVG ist eine Chance für die Verbesserung der Situation des Fussverkehrs. Damit höhere Sicherheitsstandards bei Fussgängerstreifen nicht tote Buchstaben bleiben, muss eine umfassende Betrachtungsweise in die Ausführungsbestimmungen einfließen. In den letzten Jahren ist in einigen Kantonen die Tendenz zu beobachten, dass «vermeintlich gefährliche» Fussgängerstreifen aufgehoben werden. Dies ist eine falsche Reaktion zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, denn die Querungsbedürfnisse der Zufussgehenden bleiben weiterhin bestehen. Aus Sicht von «Fussverkehr Schweiz» gilt es deshalb auch zu verhindern, dass diese Praxis des ersatzlosen Weglassens von Fussgängerstreifen in der neuen Verordnung Eingang findet.





## Kein Freipass für neue Motorfahrzeuge mit Elektromotor auf den Gehflächen

**Der Nationalrat hat im März 2013 beschlossen, Motorfahrzeuge auch auf den Gehflächen zuzulassen. Ein problematischer Entscheid, gegen den sich «Fussverkehr Schweiz» wehrt und sich dafür einsetzt, dass der Ständerat korrigierend eingreift.**

Fast monatlich erscheinen auf unseren Strassen und Plätzen neue mit Elektromotor betriebene Trottinets, Roller, Scooter, Segways oder andere Fun-Fahrzeuge. Nun sollen all diese Motorfahrzeuge unter dem Titel «elektrische Mobilitätshilfen» den E-Bikes gleichgestellt werden. Das bedeutet, dass überall dort, wo Fahrräder zugelassen sind, neu auch diese Motorfahrzeuge verkehren dürfen; eine Unterscheidung nach Gewicht, Masse oder Gefährlichkeit gibt es nicht mehr, einzig die Höchstgeschwindigkeit (20 km/h) und Breite (1m) sind begrenzt.

In den letzten Jahren wurden vielerorts Velos in Bereichen zugelassen, die eigentlich den FussgängerInnen vorbehalten sind. Immer mehr Velos sind deshalb auf «kombinierten Trottoirs» und in Fussgängerzonen anzutreffen. Mit der Gleichstellung von Velos und Motorfahrzeugen, welche «bauartbedingt maximal 20 km/h» fahren, werden nun zusätzlich Motorfahrzeuge in die Fussgängerbereiche drängen. Eine im Strassenverkehrsrecht bisher klare Regelung, dass Fussgängerflächen nur ausnahmsweise für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden, wird damit unterlaufen. Konflikte sind vorprogrammiert und die Attraktivität dieser Flächen wird beeinträchtigt. Es steht zu befürchten, dass diese Fahrzeuge, welche immer kleiner und handlicher werden, auch zunehmend in den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs mitgenommen werden und zu zusätzlichen Problemen an den Bahnhöfen und Haltestellen führen. «Fussverkehr Schweiz» setzt sich dafür ein, dass Motorfahrzeuge im Sinne von «Gehhilfen» nur von Menschen mit Behinderung uneingeschränkt gefahren werden sollen. (pr)



*Bereits heute Realität: Illegal verkehrender Segway auf Gehfläche am Neumühlequai in Zürich.*

*Bild:  
Fussverkehr Schweiz*

### Neu im Team: Jenny Leuba

Als Kind zeichnete ich kleine Karten und klemmte sie unter die Scheibenwischer der vor dem Haus auf dem Trottoir parkierten Autos. Mein frühes Interesse für die gerechte Verteilung des öffentlichen Raums hat sich seitdem noch verstärkt. Die Vielfalt der Stadt und ihrer BewohnerInnen haben mich während meines Studiums in Geographie und Kommunikation weiter beschäftigt. Ich bin überzeugt, dass ein besseres Verständnis für die Bedürfnisse der FussgängerInnen eine notwendige Voraussetzung dafür ist, um unsere Siedlungsräume wieder vermehrt im für uns alle fassbaren, menschlichen Massstab zu denken und zu planen.

Mit Begeisterung ergänze ich das Team von «Fussverkehr Schweiz» als Verantwortliche für die Romandie, um die Brücken zwischen der französisch- und deutschsprachigen Schweiz zu verstärken. Geboren in La Chaux-de-Fonds mit Stationen in Genf, Bern, Lausanne und Fribourg habe ich Schulen besucht, studiert und geforscht sowie anschliessend als Mobilitätsplanerin in einem Agglomerationsprogramm gearbeitet. Parallel dazu habe ich mich immer in Verbänden engagiert. Ich freue mich, jetzt voll auf die Anliegen derer konzentrieren zu können, die dem öffentlichen Raum erst seine Qualität verleihen: die Fussgängerinnen und Fussgänger.

### Nachrichten von «Fussverkehr Region Bern»

Am 25. April wurde die Sektion «Fussverkehr Kanton Bern» gegründet. Die bisher als Regionalgruppe aktive Gruppe von «Fussverkehr Schweiz» erhält somit eine definierte Rechtskörperschaft und kann sich so gestärkt für die Anliegen der FussgängerInnen im Kanton Bern einsetzen. Als Präsident wirkt Nationalrat Matthias Aebischer. Er wird unterstützt von Gisela Vollmer, welche als Geschäftsführerin die Aktivitäten koordinieren wird.

### Nachrichten von «Fussverkehr Region Basel»

«Fussverkehr Region Basel» ist am 1. Juni 2013 mit einem Stand am Markt der Möglichkeiten an den Umwelttagen präsent. Auf Bildern werden gute und schlechte Verkehrssituationen für den Fussverkehr präsentiert. Das Publikum hat die Möglichkeit, Schwachstellen im Netz des Fussverkehrs in der Stadt und Region Basel mitzuteilen.

## Fachtagung 2013: Hindernisfreier Verkehrsraum – attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für Alle

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG müssen bei allen öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen der Zugang und die Sicherheit für Menschen mit Behinderung gewährleistet sein. Zurzeit wird eine neue Norm erarbeitet, in welcher die Grundlagen und Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum bei Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt definiert werden. Hindernisfreiheit ist bei den Infrastrukturen des Fussverkehrs von besonderer Bedeutung. Mit der von «Fussverkehr Schweiz» und der «Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen» organisierten und vom Bundesamt für Strassen ASTRA unterstützten Tagung soll deshalb aufgezeigt werden, wie und in welchem Rahmen die Hindernisfreiheit im Strassen- und Aussenraum als integrale Aufgabe angegangen und umgesetzt werden kann:

- Was versteht man unter Hindernisfreiheit und Zugang für Alle?
- Wie lassen sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen im Sinne der Hindernisfreiheit miteinander vereinbaren?
- Welches sind die zentralen Aspekte, die es im Hinblick auf hindernisfreie Fussverkehrsanlagen zu berücksichtigen gilt?
- Wo liegen die Grenzen bei der Umsetzung des hindernisfreien Bauens im Sinne der Verhältnismässigkeit?
- Mit welcher Herangehensweise muss die Hindernisfreiheit im Planungs- und Realisierungsprozess berücksichtigt werden?

Die Tagung findet am Freitag, 21. Juni 2013, in Olten statt. Das Anmeldeformular finden Sie auf unserer Website unter: [www.fussverkehr.ch/tagung](http://www.fussverkehr.ch/tagung).

*Der richtige Belag am richtigen Ort: Gerade in Altstadtbereichen sind Belagwahl, aber auch Einbauart, Einbauqualität und Unterhalt anspruchsvolle Aufgaben.*

*Bild: Fachstelle behindertengerechtes Bauen*



## Ministudienreise und GV 2013

Die Ministudienreise findet am Freitag, 20. September 2013, statt und ist den flankierenden Massnahmen zur Autobahn A4 gewidmet. Anschliessend findet die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» in Baar (ZG) statt.

## Journée Rue de l'Avenir

«La communication» ist das Thema der Journée Rue de l'Avenir, die am 27. September 2013 in Neuchâtel durchgeführt wird.

### Regionalgruppen

#### Fussverkehr Region Basel

Aeschenplatz 2, 4052 Basel  
basel@fussverkehr.ch

#### Fussverkehr Bern

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

#### Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen  
st.gallen@fussverkehr.ch

#### Fussgängerverein Zürich (FVZ)

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich  
fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch

#### Mobilité piétonne Genève

Case postale 45, 1213 Onex  
geneve@mobilitepietonne.ch

### Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

### Vorstand

Thomas Hardegger (Präsident), Daniel Grob, Marco Hüttenmoser, Hans Läubli, Christa Mutter, Eva Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, Konrad Willi

### Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Köbi Gantenbein, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Emil Steinberger, Ursula Ulrich-Vögtlin, Alec von Graffenried, Klaus Zweibrücken

### Impressum

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

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das Jahresabonnement.

#### Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger  
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich  
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch); [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

Redaktion: Pascal Regli

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Röthacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 2/13, Mai 2013