

«Fussverkehr»

4/12



Liebe Leserin, lieber Leser

«Fussverkehr Schweiz» hat einen neuen Präsidenten. Thomas Hardegger ist Nationalrat und Gemeindepräsident von Rümlang ZH. Wir portraituren seine Wohngemeinde und haben ein Gespräch mit ihm geführt. Darin sagt Thomas Hardegger, warum er sich für das Zufussgehen einsetzt. (Seiten 2–3).

Die Behörden haben den verfassungsrechtlichen Auftrag, für «zumutbare» Schulwege der schulpflichtigen Kinder zu sorgen. Was heisst das im juristischen Sinne? Wir haben einen Rechtsanwalt dazu befragt (Seite 4). Ausserdem haben wir ein Beispiel aus der Praxis aufbereitet: Die Gemeinde Ebikon LU wurde nach einer Entscheidung des Bildungs- und Kulturdepartements des Kantons Luzern dazu angehalten, Massnahmen für zumutbare Schulwege zu treffen. (Seiten 5–6).

In Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Fahrlehrerverband hat «Fussverkehr Schweiz» kürzlich eine Verkehrssicherheitskampagne lanciert, die sich an JunglenkerInnen richtet. Das junge Publikum soll mit Kurzfilmen auf eine freche, humorvolle Art dazu angehalten werden, das eigene Verkehrsverhalten zu reflektieren. Machen Sie sich auf Seite 7 ein Bild von den «Dummies in Danger».

Viel Vergnügen beim Lesen des letzten Bulletins dieses Jahres.

Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Rümlang ZH reagiert auf die Herausforderungen der Siedlungsentwicklung

Von Pascal Regli

Thomas Hardegger, der neue Präsident von «Fussverkehr Schweiz», ist nicht nur SP-Nationalrat sondern auch Gemeindepräsident von Rümlang. Grund genug sich mit der Gemeinde, die als eine der ersten Mitglied von «Fussverkehr Schweiz» wurde, näher auseinanderzusetzen.



Der attraktive Dorfkern von Rümlang ist weitgehend vom Verkehr befreit.

Bilder: Fussverkehr Schweiz

Titelbild:

Der Dorfplatz von Rümlang, direkt beim Gemeindehaus gelegen, wird im Alltag, aber auch für Veranstaltungen rege genutzt.

Bild: Fussverkehr Schweiz

Für Auswärtige ist Rümlang vielleicht kein Ort zum Flanieren. Es gibt nur wenige Plätze oder Strassencafés, die zum Aufenthalt und Erholung einladen. Befasst man sich aber mit dem Ort, findet sich viel Interessantes.

Die Flughafennähe ist prägend

Wer mit dem Zug in Rümlang ankommt, erkennt in der Talebene im Osten den Flughafen Kloten, von wo aus tagsüber immer wieder Flugzeuge starten und der Rümlianger Bevölkerung über die Köpfe fliegen. In der Ebene befinden sich auch ausgedehnte Industrie- und Gewerbegebiete, die wahrlich nicht für FussgängerInnen gebaut wurden: Flughafennahe Logistik- und Verteilzentren, Hotels und Fast-food-Drive-Ins, Industrie- und Baubetriebe, Fachmärkte und ein Aldi, säumen die mehrspurige Flughafenstrasse. Der Weg zu Fuss vom Bahnhof an die lauschige Glatt, wo ein Wanderweg dem Fluss entlang führt, quert dieses

Gebiet. Er ist mithilfe eines Fussgänger-/Velo-stegs über die Flughafenstrasse sicher ausgebaut.

Dorfidentität und Wohnqualität bewahrt

Zwischen 1940 und 2010 ist die Bevölkerung von Rümlang von 1'000 auf rund 7'100 EinwohnerInnen angestiegen. Dieses Wachstum lässt sich in der Siedlungsstruktur gut nachverfolgen. Ausgehend vom Dorfkern ist – wie bei einer Zwiebel – Schale um Schale hinzugekommen.

Der historische Kern, mit Wegverbindungen und engen Strässchen durchzogen, strahlt heute noch die Ruhe eines verschlafenen Bauerndörfchens aus und lässt sich gut zu Fuss entdecken.

Neueren Datums sind die daran anschliessenden Siedlungen bis zur Glattalstrasse. Hier befinden sich die meisten Geschäfte des täglichen Bedarfs, und wichtige Gemeindeeinrichtungen, wie das Alterszentrum. Die Strassenzüge sind grosszügig für die Belange des Motorfahrzeugverkehrs dimensioniert. In den Knotenbereichen trennen vielerorts Rabatten die Fussverkehrsflächen vom übrigen Verkehrsgeschehen und führen dazu, dass die FussgängerInnen Umwege und lange Querungsdistanzen in Kauf nehmen müssen. Trotzdem ist ein gewisser Charme vorhanden, und in Details ist erkennbar, dass dem Fussverkehr durchaus Bedeutung zugemessen wird. Der Dorfplatz beim Gemeindehaus dient als informeller Treffpunkt für Gross und Klein. Zudem sorgen verschiedene Wegverbindungen, die konsequent signalisiert sind, für eine angenehme Durchlässigkeit.

Die Glattalstrasse, welche als übergeordnete Strasse durch den Zentrumsbereich der Gemeinde führt, ist grosszügig dimensioniert. Am Knoten Glattal-/Oberdorfstrasse wurde eine Unterführung gebaut. Nachdem der Knoten heute als Kreisel ausgestaltet ist, wirkt die Unterführung eher wie ein Relikt einer vergangenen Ära. An anderen Stellen wurde die Glattalstrasse mit provisorischen Elementen neu gestaltet, mit dem Ziel, Querungsmöglichkeiten für die Zufussgehenden zu verbessern.

Die Strassen in den neuesten Wohnquartieren sind so gestaltet, dass sie für den motorisierten Verkehr nur langsam befahrbar sind. Für die FussgängerInnen sind so Strassenräume entstanden, die manchmal nicht sehr belebt wirken, aber dank der geringen Verkehrsbelastung und des tiefen Tempos genügend Sicherheit bieten.

Der kommunale Verkehrsplan soll es für die Zukunft richten

Der Bauboom ist in Rümlang ungebrochen. Mit neuen planerischen Grundlagen versucht die Gemeinde die Entwicklung bewusster zu steuern. Nach langen Vorarbeiten und intensivem Einbezug der Bevölkerung wurde 2012 der kommunale Verkehrsplan in Kraft gesetzt. Damit steht nun ein zeitgemässes Instrument zur Verfügung, das es erlaubt nachhaltigen Mobili-

tätsformen mehr Gewicht zu geben. Nach dem Willen der Gemeinde stellt die Attraktivierung des Dorfzentrums ein Schwerpunkt der künftigen Entwicklung dar. Im Verkehrsplan sind auch die Gebiete aufgezählt, in denen Begegnungszonen denkbar sind: Das Zentrum, der Bahnhofsbereich und das Gebiet der Schul- und Sportanlagen.

«Fussverkehr mit Nachdruck fördern»

Thomas Hardegger über seine Motivation, sich für das Zufussgehen einzusetzen, welche Themen den neuen Präsidenten von «Fussverkehr Schweiz» interessieren, und wo er Handlungsbedarf ortet.

Glückwunsch zum neuem Amt als Präsident von «Fussverkehr Schweiz». Was ist die Motivation eines vielbeschäftigten Mannes, sich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen?

Ich bin gerne zu Fuss unterwegs. Lieber hätte ich noch mehr Gelegenheit dazu. Die Umwelt, die Veränderungen im Lebensumfeld, die sinnlichen Eindrücke der Natur, der Lebensrhythmus, alles ist viel direkter fühlbar – und oft kommt es zu schönen Begegnungen und Gesprächen.

Ich engagiere mich für den Fussverkehr, weil sein Potential gross ist und nicht selten verkannt wird. Wir ärgern uns über die überfüllten Busse und S-Bahnen, über die Umweltbelastung des motorisierten Verkehrs, doch bei der Planung trennen wir ausserhalb der Städte die Wohngebiete von den Einkaufs-, Arbeitsplatz- und Freizeitgebieten. Leider wird in den Gemeinden bei der Planung vieles den Investoren überlassen und die Behörden reagieren erst, wenn sie Fehlentwicklungen für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr hautnah zu spüren bekommen.

Als Vizepräsident der Wohnbaugenossenschaften Zürich versuche ich, den autoarmen Wohnformen Auftrieb zu geben, als Stiftungsrat von Alterswohnen Rümlang den mobilitätseingeschränkten Einwohnerinnen und Einwohnern gute Wohnbedingungen anzubieten. Das Engagement beim Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich dient dem Kampf gegen übermässigen Fluglärm, noch lässt sich der Luftverkehr leider nicht durch den Fussverkehr ersetzen.

Welche Themen müssen konkret angegangen werden?

Das Milizsystem in den mittleren und kleinen Gemeinden führt dazu, dass die Ortsplanung reaktiv ist. Erst wenn die Einkaufsmöglichkeiten an den Dorfrand ins Industriegebiet gezügelt sind, wenn die Bau- und Zonenordnung die Zersiedlung provoziert, die Querungen der überlasteten Ortsdurchfahrt gefährlich sind, überlegen sich die FreizeitpolitikerInnen mögliche Massnahmen. Mit der Sensibilisierung der Gemeindebehörden und -verwaltungen kann



Signalisierte Fusswege bieten im Zentrum kleinräumige Verbindungen an.



Eine Mittelinsel sorgt dafür, dass an der Bushaltestelle die Glattalstrasse sicher gequert werden kann.

guten, sicheren und direkten Fusswegverbindungen bei der Planung mehr Beachtung geschenkt werden. Wenn wir gute Bedingungen schaffen, können auch ausserhalb der städtischen Zentren bewusst und selbstgewählt mehr Wege zu Fuss gegangen werden.

Als Gemeindepräsident und Nationalrat bist Du sowohl auf der nationalen als auch der lokalen Ebene politisch aktiv. Zur lokalen Ebene: Wie wird der Fussverkehr in Rümlang gefördert?

Gerade weil ich in meiner Gemeinde verpasste Chancen und Fehlentwicklungen hautnah miterlebe, ist ein verstärktes Engagement notwendig. Zuerst gilt es halt immer, Mehrheiten zu finden für die Massnahmen, die Veränderungen und allenfalls Finanzen erfordern. In unserem kürzlich verabschiedeten kommunalen Verkehrsplan hat der Fuss- und Veloverkehr immerhin ein gleich grosses Gewicht erhalten wie der motorisierte Strassenverkehr und der öffentliche Verkehr. Im Massnahmenplan ist verankert, dass alle Querungen der Hauptstrassen überprüft und die Gebiete, die sich für Tempo-30-Zonen und/oder als Begegnungszonen eignen, festgesetzt werden.

Zur nationalen Ebene: Wie kann dem Fussverkehr im Bundeshaus mehr Gehör verschafft werden?

Auf nationaler Ebene geht es vor allem darum, dass dem Fussverkehr als eigenständige Mobilitätsform nicht nur mit Lippenbekenntnissen Anerkennung zukommt, sondern dass er mit Nachdruck gefördert wird, zum Beispiel indem in den Agglomerationsprogrammen Massnahmen zu Gunsten des Fussverkehrs zwingend Bestandteil der Projekte sein müssen.

Das Gespräch führte Pascal Regli.

Was sind zumutbare Schulwege?

Der Luzerner Rechtsanwalt Sandor Horvath*, der sich juristisch mit der Zumutbarkeit von Schulwegen auseinandersetzt, gibt Auskunft. Die Fragen stellte Pascal Regli.



*Übermässig lange oder gefährliche Schulwege überfordern die Kinder schnell einmal.
Bild: Fussverkehr Schweiz*

Eltern bringen ihre Kinder immer häufiger in die Schule, weil sie sich verantwortlich für deren Sicherheit fühlen. Was viele nicht wissen: Die Gemeinden stehen ebenfalls in der Verantwortung. Die Behörden haben den verfassungsrechtlichen Auftrag, für zumutbare Schulwege der schulpflichtigen Kinder zu sorgen.

Stimmt es, dass Kinder einen verfassungsrechtlichen Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg haben?

Artikel 19 der Bundesverfassung garantiert einen Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesgerichts wird daraus auch der Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg abgeleitet. Das heisst, das Gemeinwesen muss die Grundschulung nicht nur anbieten; es muss auch sicherstellen, dass Kindergarten und Schule sicher und in zumutbarer Distanz erreichbar sind.

Was bedeutet dieses Recht auf einen zumutbaren Schulweg konkret. Welche Pflichten haben die Eltern, welche Pflichten haben die Gemeinden?

Artikel 19 der Bundesverfassung ist ein justiziales, soziales Grundrecht. Auch wenn die kan-

tonale Gesetzgebung keine Bestimmungen zu Schulwegen vorsieht, kann der Verfassungsartikel direkt angerufen werden. Wenn der Schulweg unzumutbar ist, muss das zuständige Gemeinwesen Massnahmen ergreifen. Im Rahmen ihrer Autonomie ist die Gemeinde aber bei der Entscheidung meist frei, welche Massnahmen sie ergreifen will. Das heisst, sie kann anstelle einer baulichen Massnahme oder Einrichtung eines Lotsendienstes auch einen Schulbus einrichten und über Mittag einen faktisch unentgeltlichen Mittagstisch anbieten, damit der Schulbus über Mittag nicht fahren muss. Den Eltern kann zugemutet werden, die Schulwege in den ersten Schultagen einzüben. In gewissen Fällen (lange Schulwege, wenige Kinder) werden den Eltern Fahrdienste zugemutet, die aber finanziell entschädigt werden müssen. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Eltern, die Kinder täglich auf gefährlichen Schulwegen zu begleiten; in diesen Fällen muss das Gemeinwesen handeln.

Können Sie uns einige Beispiele geben, wann ein Schulweg im juristischen Sinne als unzumutbar gilt?

Die Verwaltungsinstanzen und Gerichte beurteilen Schulwege nach drei Kriterien:

1. Person (Alter, Gesundheit, Entwicklungsstand);
2. Art des Schulwegs (Länge, Höhenunterschied, evtl. Exponiertheit und Begehbarkeit im Winter);
3. Gefährlichkeit des Schulwegs (Trottoir- und Fusswegsituation, Verkehrsaufkommen, signalisierte Geschwindigkeit, Art und Anzahl der Querungen, Übersichtlichkeit, Beleuchtungssituation etc.).

Massgebend ist immer der konkrete Einzelfall. In Bezug auf die Länge gelten Schulwege bis 1.5 km in der Regel als zumutbar. Liegt der Schulweg darüber, muss man genauer hinschauen. Offensichtlich gefährliche Situationen werden in der Regel als unzumutbar beurteilt; kleinere Gefahren müssen aber meist in Kauf genommen werden.

Gibt es einen Unterschied zwischen der juristischen Bewertung von unzumutbaren Schulwegen und der Bewertung anderer Fachdisziplinen?

Die Gerichte sind in der Regel ziemlich streng und muten den Kindern oft hohe Hürden zu. Beispielsweise werden bis zu viermal pro Tag zu bewältigende Schulwege von ca. 1.5 km und das Überqueren von schwach befahrenen Strassen bereits Kindergartenkindern zugemutet. Experten beurteilen hingegen Schulwege von über 1 km im Kindergartenalter als sehr lang. Ausserdem sind vier- bis sechsjährige Kinder auch kaum in der Lage, einfache Querungen zu bewältigen, da sie Distanz und Geschwindigkeiten von Fahrzeugen nicht korrekt einschätzen können und Mühe haben, sich auf andere Verkehrsteilnehmende zu konzentrieren und einzulassen. Das sind aber elementare Voraussetzung für eine sichere Überquerung von Strassen.

Wen beraten Sie in ihrer juristischen Praxis in Zusammenhang mit Schulwegen? Gibt es typische Fälle?

Ich berate vorwiegend Familien mit Kindergarten- und Schulkindern, die lange oder gefährliche Schulwege zu bewältigen haben und vertrete diese vor Verwaltungsinstanzen und Gerichten. Hauptproblem sind heute gefährliche Schulwege in Ballungsgebieten und zu lange Schulwege in ländlichen Gebieten. Aber auch auf dem Land gibt es immer wieder gefährliche Schulwege – beispielsweise bei der Überquerung von Überlandstrassen, auf welchen Tempo 80 signalisiert ist. Neue Wohngebiete ausserhalb der Dorfzentren werden nicht immer optimal durch Fusswege mit den zentralen Schulhäusern verbunden. Oft führen auch raumplanerische Versäumnisse zu unzumutbaren Schulwegen.

Müssen Sie manchmal auch vom Begehen des Rechtsweges abraten?

Ich bin der Ansicht, dass zuerst immer das Gespräch mit Vertretern der Gemeinde gesucht werden sollte. Diese sind nach dem Motto «wehret den Anfängen» nicht immer bereit, für Massnahmen auf dem Schulweg zu sorgen. Trotzdem sollte man nicht sofort aufgeben, sondern weiterhin das Gespräch suchen. Oft findet sich ein Gemeinderat, ein Schulleiter, ein Mitglied der Schulpflege oder eine Kaderperson der Gemeinde, welche Verständnis für das Anliegen aufbringt – vielleicht wegen eigenen Kindern. Sichere und kurze Schulwege sind heute auch ein Standortfaktor – genauso wie familienergänzende Betreuungsstrukturen. Erst wenn die Behörden wirklich nichts unternehmen und der Schulweg unzumutbar erscheint, sollte Beratung gesucht und der Rechtsweg beschritten werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auf dem Rechtsweg nicht alle gewünschten Massnahmen beantragt werden können. Auf dem Rechtsweg geht es meist um Transportdienste oder Transportkostenersatz – oft wären aber bauliche Massnahmen sinnvoller und nachhaltiger.

* Sandor Horvath ist Sozialwissenschaftler, Rechtsanwalt und dipl. Public-Relations-Berater. Er führt eine Anwaltskanzlei in Luzern und hat eine Arbeit zum verfassungsmässigen Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg publiziert. Er führt in der ganzen Schweiz Verfahren, in welchen er den Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg durchsetzt.

Beispiel: Departementsentscheid über die Zumutbarkeit von Schulwegen

Die Gemeinde Ebikon LU wurde nach einem Entscheid dazu verpflichtet, den Schulweg zu sichern. Mit einer neuen Fussgängerpasserelle wurde eine für alle Parteien befriedigende bauliche Lösung gefunden.

Im Jahr 2007 wandten sich BewohnerInnen der Quartiere Obfalken und Oberschachen mit einer Petition an den Gemeinderat Ebikon. Sie forderten eine neue und sichere Fusswegverbindung bis und über die verkehrsbelastete Luzernerstrasse. Der Gemeinderat antwortete den Petitionären, dass er keine solchen Massnahmen ergreifen könne, da er in Bezug auf Kantonstrassen nicht zuständig sei.

Die Betroffenen wehren sich

2009 legte der Kanton Luzern einen Plan zur Neugestaltung der Luzernerstrasse auf. Dieser sah die Aufhebung der mit Lichtsignalanlagen gesicherten Fussgängerüberquerungen über die Luzernerstrasse vor. Betroffene Eltern und der Gemeinderat Ebikon erhoben dagegen Einsprache, weil sie eine weitere Verschlechterung der Schulwegsituation befürchteten. Ein unabhängiges Gutachten stellte fest, dass die Überquerung der Luzernerstrasse Kinder im Kindergartenalter und aus der 1. und 2. Klasse aufgrund der Gefährlichkeit bereits jetzt nicht zugemutet werden könne und das kantonale Strassenprojekt in diesem Punkt keine Verbesserungen bringe. Dieser Befund wurde im Grundsatz von verschiedenen kantonalen Dienststellen bestätigt. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, dass der Gemeinderat für die Schulwegsicherheit zuständig sei und er geeignete Massnahmen ergreifen müsste.



Unabhängige Gutachten kamen zum Schluss, dass die Querung der stark belasteten Luzernerstrasse für Schulkinder unzumutbar ist.
Bild: Sandor Horvath



Mit der Passerelle Innerschachen kann die Luzernerstrasse in Ebikon zukünftig sicher gequert werden.
Bild: Rösli & Mäder Architekten

Gemeinde wird zu Massnahmen verpflichtet

Da die Verantwortung für die Volksschulbildung und Schulwege bei den Gemeinden liegt, müssen diese Vorkehrungen treffen, wenn die Unzumutbarkeit eines Schulwegs festgestellt wird. Trotz Gutachten ergriff der Gemeinderat keine adäquaten Massnahmen. Deswegen stellten die Eltern von zehn betroffenen Kindern – vertreten durch Rechtsanwalt Sandor Horvath – einen formellen Antrag an den Ebikoner Gemeinderat. Dieser trat nicht auf das Gesuch ein und lehnte seine Zuständigkeit in Bezug auf schulwegsichernde Massnahmen ab. Daraufhin gelangten die Gesuchstellenden an das Bildungs- und Kulturdepartement des Kantons Luzern. Dieses entschied, dass der Gemeinderat den Schulweg der Kinder beurteilen und allenfalls Massnahmen ergreifen müsse.

Der Ebikoner Gemeinderat beauftragte daraufhin die Luzerner Polizei, ein weiteres Gutachten zu erstellen. Auch dieses Gutachten kam zum Schluss, dass der Schulweg schwierig sei. Entgegen den Gutachten erklärte der Gemeinderat im Juli 2011 eine neue Schulwegvariante über die Luzernerstrasse für zumutbar. Gegen diesen Entscheid legten die Eltern beim Bildungs- und Kulturdepartement Verwaltungsbeschwerde ein. Die Beschwerde wurde im Januar 2012 teilweise gutgeheissen. Der Gemeinderat wurde verpflichtet, sichernde Massnahmen zu ergreifen. Ausserdem musste die Gemeinde die betroffenen Kinder bzw. deren Eltern für die Begleit- und Transportdienste in den vergangenen Jahren finanziell entschädigen. Letzteres hängt mit der Tatsache zusammen, dass die Gemeinde trotz unzumutbarem Schulweg unzureichende Massnahmen getroffen hatte. Da der Gemeinderat in diesem Verfahren das rechtliche Gehör verletzt und diverse Fehler begangen hatte, musste der Gemeinderat auch einen Grossteil der Verfahrenskosten tragen und den Beschwerdeführenden eine Parteientschädigung zahlen.

Ende gut alles gut: eine neue Fussgängerpasserelle

Der Ebikoner Gemeinderat musste auf diesen Entscheid reagieren. Er hat inzwischen ein Konzept für sichere Schulwege verabschiedet und im Februar 2012 einen provisorischen Lotsendienst über die Luzernerstrasse eingerichtet. Parallel dazu hat die Gemeinde das Projekt einer Passerelle vorangetrieben, deren Inbetriebnahme auf Beginn des nächsten Schuljahres geplant ist. Mit dieser Lösung kann die siedlungsplanerische Vernetzung gemeindeintern verbessert, die Trennwirkung durch die Kantonsstrasse wirksam überwunden und die Querungssicherheit zwischen den Bushaltestellen St. Klemens und Hünenberg gewährleistet werden. In Bezug auf den Schulweg wird mit diesem Bauwerk der Höhenunterschied zwischen den Quartieren Obfalken und Oberschachen zum Schulhaus elegant überwunden sowie die Schulwegdistanz markant verkürzt. Die Kinder werden ihren Schulweg also in absehbarer Zeit auf einer sicheren, direkten und attraktiven Route zurücklegen können.

Nachrichten von «Fussverkehr Bern»

Am von der Regionalgruppe «Fussverkehr Bern» organisierten Werkstattgespräch vom 22. Oktober 2012 in Biel wurden die rund 30 interessierten Gäste von einer hochrangigen Delegation von Stadt und Kanton begrüsst. Stadtpräsident Erich Fehr liess es sich nicht nehmen, persönlich über die stetige Entwicklung von Biel zu einer Fussgänger- und Velostadt zu referieren. Ein Vertreter des Amtes für öffentlichen Verkehr stellte die geplante Regio-Tramlinie vor, die von Ins über Biel nach Bözingen führen soll. In der Diskussion und im anschliessenden reichhaltigen Apéro wurde die Gelegenheit zum intensiven Gedankenaustausch rege genutzt.

Damit die Marktgasse ihre Funktion als multifunktionaler Raum und als wichtige Fussgängerbeziehung in Längs- und Querrichtung bewahren kann, hat «Fussverkehr Bern» gegen Teile der Gesamtsanierung Einsprache erhoben. Solche Flächen müssen möglichst eben ausgestaltet sein, da ansonsten die Stolper- und Unfallgefahr steigt. Die Einsprache richtet sich deshalb insbesondere gegen die geplante durchgehende Erhöhung der Haltekanten und gegen einen zusätzlichen Absatz von 4cm entlang der Tramschienen.

Nachrichten von «Fussverkehr Region Basel»

Rund 30 Personen nahmen am 22. September 2012 am Rundgang zur Hafententwicklung Klybeck-Quai teil, der von «Fussverkehr Region Basel» organisiert wurde. Die Teilnehmerinnen genossen die Ausführungen des Stadtplaners Thomas Waltert zur Entwicklung des Basler Rheinhafens und konnten sich an den verschiedenen Stationen selber ein Bild von der heutigen Situation machen.

Anlässlich der Mitgliederversammlung von «Fussverkehr Region Basel», die am gleichen Tag stattfand, trat die Aktuarin Tonja Zürcher aus dem Vorstand zurück, ihr Engagement wurde gebührend verdankt. Schwerpunkt der Vorstandstätigkeit ist im nächsten Jahr die Mitgliederwerbung. Dazu wird eine Standaktion in der Innenstadt durchgeführt.



*In Zukunft könnte es im Hafbereich ganz anders aussehen.
Bild: Andreas Stäheli*

ProjektleiterIn / VerantwortlicheR Romandie gesucht

Bei Fussverkehr Schweiz ist eine Stelle neu zu besetzen.

Informationen: www.fussverkehr.ch.

«Dummies in danger»: die neue Kampagne von «Fussverkehr Schweiz»

Von Christian Thomas

Anfangs November hat «Fussverkehr Schweiz» die Kampagne «Dummies in danger» gemeinsam mit dem Schweizerischen Fahrlehrer-Verband (SFV) lanciert. Sie wird vom Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) und vom Schweizerischen Versicherungsverband (SVV) unterstützt.



Die «Dummies in danger»-Filme zeigen mit Witz, aber trotzdem anschaulich, dass bei Ablenkung im Verkehr schnell etwas passiert ist.

Bilder: Fussverkehr Schweiz

Zentraleres Element der Kampagne sind drei humoristische Filmchen von 1½ Minuten Länge, in denen animierte Crash-Test-Puppen («Dummies» – wobei das Wort auch «Dummköpfe» bedeutet) alltägliche Verkehrssituationen vor Augen führen: Telefonieren und Ablenkung, die Tücken beim Sichtkontakt und Geduld am Fussgängerstreifen.

Die meisten von uns tauschen immer wieder die Rollen im Verkehr

Wer Auto fährt, ist – sobald sie oder er aus dem Auto steigt – Fussgängerin oder Fussgänger. Im Verkehr tauschen wir immer wieder die Rollen. Wir ärgern uns über das Verhalten der Anderen, ohne zu realisieren, dass wir wenig später in vertauschten Rollen wieder aufeinander treffen und genau das tun, worüber wir uns zuvor geärgert haben. Dieser häufige Wechsel der Optik wird in drei Kurzfilmen mit Witz und Ironie umgesetzt. Die Protagonisten Albert und Betty sind Dummies und verhalten sich entsprechend, nämlich gedankenlos und unbedarft. Das Lachen bleibt aber immer wieder im Hals stecken, denn wir lachen auch über uns selber.

Die Kampagne von «Fussverkehr Schweiz» und vom Schweizerischen Fahrlehrer-Verband richtet sich speziell auch an NeulernerInnen, welche über die FahrlehrerInnen in idealer Weise angesprochen werden können. Die Inhalte gelten aber für alle Verkehrsteilnehmenden. Mit drei Kurzfilmen werden auf amüsante Weise Verhaltensweisen, welche bezüglich Verkehrssicherheit von besonderer Relevanz sind, sowohl aus der Perspektive der LenkerInnen als auch aus der Perspektive der FussgängerInnen, thematisiert.



- Beim Verhalten am Fussgängerstreifen geht es um mehr als nur um Vortritt. Es geht um Sichtverdeckung, durch tote Winkel und um die oft eingeschränkte Möglichkeit der Wahrnehmung. Nicht alles, was man sehen könnte, wird auch wahrgenommen.
- Smartphones und andere elektronische Geräte begleiten uns in jeder Lebenslage. Das Telefonieren absorbiert aber einen grossen Teil unserer Aufmerksamkeit, welche dann nicht mehr dem Verkehrsgeschehen gewidmet ist. Auch als FussgängerIn kann das gedankenversunkene Bedienen eines Smartphones zu gefährlichen Situationen führen.
- Ältere Leute oder Leute mit einer Behinderung brauchen mehr Zeit, sowohl zum Reagieren als auch zum Queren. Von einem entspannten Verkehrsklima profitieren alle – nicht zuletzt auch diejenigen, welche glauben, sie hätten zu wenig Zeit.

Ergänzt wird das Angebot durch weiterführende Informationen und einen Wettbewerb. Alle, die auf Facebook zur Weiterverbreitung der Kampagne beitragen, nehmen an der Verlosung von attraktiven Wettbewerbspreisen teil, die von Mobility car sharing gesponsert sind: Gratis Fahrstunden und Mobility-Abonnements. Wer die Filmchen gut findet und Teil der Kampagne werden möchte, ist eingeladen, eine E-Mail an Freunde und Bekannte zu senden.

Wir wünschen viel Spass!
Die Filme und weitere Informationen finden Sie hier:
www.dummies-in-danger.ch



Wechsel im Vorstand von Fussverkehr Schweiz

An der Generalversammlung vom 6. September 2012 wurde Nationalrat Thomas Hardegger zum neuen Präsidenten gewählt. Er übernimmt das Amt von Marlies Bänziger.



Zunächst wurden die TeilnehmerInnen der Ministudienreise auf einer spannenden Führung durch die Altstadt von Fribourg durch Gemeinderat Thierry Steiert und Fachleuten der Stadtverwaltung zu den Brennpunkten der neuen Projekte geführt und diskutierten über die Ziele und Hintergründe, aber auch über die Schwierigkeiten bei der Stadtraumaufwertung. Bei der anschliessenden Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» wurde die Präsidentin Marlies Bänziger verabschiedet. Sie hat den Verband während drei Jahren mit viel Umsicht und Engagement geführt und hat sich als Nationalrätin für die Fussgängerinnen und Fussgänger auf Bundesebene eingesetzt. Mit Lisette Müller trat auch die Vizepräsidentin zurück. Sie hat während sieben Jahren im Vorstand von Fussverkehr Schweiz mitgewirkt. Beide Rücktritte wurden mit einer Laudatio und warmem Applaus verdankt.

Mit Nationalrat Thomas Hardegger als Präsident und mit Kantonsrat Hans Läubli als Vorstandsmitglied konnten die Lücken wieder geschlossen werden.

Ein Interview mit unserem neuen Präsidenten Thomas Hardegger findet sich auf Seite 3. (TS)

Das neue Vorstandsmitglied Hans Läubli stellt sich vor

Mit achtzehn habe ich mich als rebellischer Nach-68iger der Überzeugung meines Vaters und meines sozialen Umfeldes widersetzt, dass ein Mann ein Auto braucht, um ein richtiger Mann zu sein. So bin ich bis heute ohne Fahrausweis geblieben und habe mich, weil das Sein ja bekanntlich das Bewusstsein bestimmt und zum Rebellischen noch ökologische Erkenntnisse gekommen sind, im steten Diskurs um die Mobilität auf die Seite der Verfechter des Langsamverkehrs geschlagen. Vor Augen habe ich eine Siedlungs- und Verkehrspolitik, die zum Ziel hat, dass der Weg zwischen Arbeiten und Wohnen ohne motorisierte Unterlage, am besten zu Fuss, zurück gelegt werden kann und die Gehenden ins Zentrum der Verkehrsplanung rückt. Dafür setze ich mich auch seit sechs Jahren als Vertreter der Grünen im Züricher Kantonsrat ein.

Als Geschäftsleiter der Suisseculture, dem Dachverband der professionellen Kulturschaffenden, ist mir das Verbandsleben vertraut und so hoffe ich, als Vorstandsmitglied von «Fussverkehr Schweiz» einen kleinen Beitrag zu einer fussgängergerichteteren Siedlungs- und Verkehrsplanung leisten zu können.



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), Mathieu Pochon (pom), 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, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Emil Steinberger, Ursula Ulrich-Vögtlin, 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; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 4/12, Dezember 2012