



# FUSS VERKEHR

MIWO

## Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Wenn sich eine ÖV-Haltestelle vor dem Haus befindet, der nächste Laden um die Ecke liegt und attraktive, direkte Wegverbindungen zum Ortszentrum bestehen, hat der Fussverkehr in der wohnbezogenen Mobilität einen hohen Stellenwert. Doch auch bei weniger günstigen Bedingungen kann das Mobilitätsverhalten von Bewohnerinnen und Bewohnern beeinflusst werden. Die Bauträger von Wohnsiedlungen haben es – zusammen mit den Gemeinden – in der Hand, einen wesentlichen Beitrag zu leisten. — Seite 2

---

Sitzen im öffentlichen Raum:  
Die neue Publikation von Fussverkehr Schweiz widmet sich dem Strassenmobiliar — Seite 5

---

Fussverkehr Region Basel:  
Am Rheinknie gilt seit Anfang Jahr ein neues, fussgängerfreundliches Verkehrsregime — Seite 6

---



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

# Kurze Wege dank Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (MIWO)



Die Veloparkierung sollte nah beim Hauseingang liegen. Siedlung Letten/Wasserwerkstrasse, Zürich. – Foto: BEP

**Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, die Mobilität effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten – sprich mehr Fuss- und Veloverkehr, mehr öffentlicher Verkehr und weniger motorisierter Verkehr. Der Ansatz wird bei Unternehmen, namentlich im Pendlerverkehr, schon seit einigen Jahren erfolgreich angewendet. Neu ist die Ausdehnung des Ansatzes auf die wohnbezogene Mobilität.** — Thomas Schweizer

Fussverkehr Schweiz hat in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS) das Projekt MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen lanciert und nun mit einem Handbuch für die Praxis die Aufbauphase abgeschlossen. Im Zentrum des Projekts standen nicht Neubauten, sondern grössere bestehende Siedlungen mit der Analyse des Mobilitätsverhaltens der aktuellen Mieterschaft. Die Resultate zeigen einen Handlungsbedarf, aber auch ein ungenutztes Potenzial.

In zehn Pilotsiedlungen in den Städten Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich wurde das Instrumentarium erarbeitet und getestet. Es liegt nun in einem Handbuch vor, das den Ablauf eines MIWO-Projekts von der Analyse bis zu den Massnahmen zeigt. Die Analyse hilft, die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner besser zu verstehen. Mit der Umsetzung geeigneter Massnahmen ist es möglich, mehr Aktivitäten zu Fuss oder mit dem Velo auszuführen. Im Rahmen der Umsetzung des Mobilitätsmanagements werden Informationen

bereitgestellt, Dienstleistungen angeboten und Anreize geschaffen. Damit liefert das Projekt auch einen Beitrag zu einer attraktiveren Umgebung mit weniger Luft- und Lärmbelastung. Die Dominanz des motorisierten Verkehrs wird reduziert.

Einige Aspekte des wohnbezogenen Mobilitätsmanagements verdienen eine vertiefte Betrachtung:

## Mobilität als Thema der Liegenschaftsverwaltung

Traditionellerweise wird der Bereich Mobilität der Mieterschaft mit dem Bereitstellen eines Abstellplatzes pro Wohnung abgehakt. Alles Weitere wird als Sache der Mieter betrachtet. Das Mobilitätsmanagement setzt genau hier an: Wohnsiedlungen generieren Verkehr. Fortschrittliche Liegenschaftsverwaltungen sind sich bewusst, dass sie hier steuernd einwirken können. Sie sind bereit, einen Beitrag zur Reduktion des motorisierten Verkehrs zu leisten. Viele Bauträger verpflichten sich, ökologisch oder energetisch vorbildlich zu bauen. Diese Vorgabe soll sich nicht nur auf die Gebäudehülle beschränken, sondern auch das Thema Mietermobilität umfassen. Als Handlungsmöglichkeit kann beispielsweise die nachhaltige Mobilität in einem Leitbild und auf der Website aufgenommen werden. Bei der Ausschreibung von Wohnungen kann ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mieter als (zusätzliches) Auswahlkriterium für die Wohnungsvergabe einfließen. In Gesprächen mit den Liegenschaftsverwaltungen zeigte sich, dass der Autobesitz bei der Mieterauswahl durchaus Berücksichtigung findet, aber noch nicht als offiziell deklariertes Kriterium aufgeführt wird.

## **Mobilitätsinformationen**

Die Liegenschaftsverwaltung soll Mobilität in der Kommunikation mit der Mieterschaft regelmässig thematisieren. Sie kann neue oder veränderte Mobilitätsangebote auf der Website oder in Briefen ankündigen oder bewerben. Beispielsweise können ÖV-Fahrpläne im Treppenhaus ausgehängt werden. Die Transportunternehmen bieten vielerorts Online-Fahrpläne an. So lässt sich die Abfahrt des nächsten Busses auf einem Bildschirm mit Echtzeit-Informationen anzeigen.

## **Zugänglichkeit und Spezialräume**

Der Zugang zum Hauseingang soll zu Fuss auf möglichst direkten Wegen und frei von motorisiertem Verkehr erfolgen. Der Plural ist hier bewusst gesetzt, denn der Zugang soll von allen Seiten bequem und einfach möglich sein. vielerorts zeigen Trampelpfade, dass die Wegführung nicht optimiert ist. Hauseingänge sollen nach Möglichkeit stufenlos für Kinderwagen und Rollstuhl erreichbar sein. Im Bereich des Eingangs sind Aufenthaltsflächen und eine Sitzbank vorzusehen, wo man kurz absitzen oder eine Tasche abstellen kann, ohne dass sie nass oder schmutzig wird. Der Vorplatz des Eingangs soll überdacht und gut gestaltet sein. Das erlaubt, in angenehmer Atmosphäre mit Nachbarn und Bekannten ein Gespräch zu führen. Diese öffentlich nutzbaren Bereiche direkt vor der Tür sind mit besonderer Sorgfalt zu planen und wo nötig zu verbessern. Zu berücksichtigen sind namentlich auch die Anforderungen für kleinere Kinder, welche direkt vor der Tür einen sicheren Spielbereich finden sollen.

Kinderwagen und Aussenspielgeräte sollen nicht immer in die Wohnung mitgenommen werden müssen. Dafür sind bei den Hauseingängen geeignete Abstellräume vorzusehen. Die Erfahrung zeigt, dass

es für das Abstellen von Velos und Kinderwagen verschiedene Räume braucht. Die Räume sind geeignet auszurüsten, damit auch Gegenstände auf Tablaren oder in Kästen aufbewahrt werden können. Mehrere kleinere Einheiten sind sinnvoller und besser bewirtschaftbar als grosse, unstrukturierte Räume.

## **Infrastruktur für das Velo**

Bei der Veloparkierung zeigte sich in den meisten Siedlungen grosser Handlungsbedarf. So finden sich Veloräume, die nur über Treppen zugänglich sind und keine Vorrichtungen aufweisen, um ein Velo anzulehnen. Chaotische Zustände mit vielen nicht mehr fahrtüchtigen Velos sind eher die Regel als die Ausnahme. Das Handbuch gibt Hinweise und Ideen, wie die Velordnung verbessert und die Nutzung gefördert werden könnte. Für den Einkauf in der Nähe ist das Velo ideal. Für grössere Einkäufe kann ein Leih-Anhänger, ein Transport- oder Elektrovelo zur Verfügung gestellt werden. Damit lassen sich auch grössere Einkäufe problemlos ohne Auto bewältigen. Der Verleih und der Unterhalt dieser gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen muss geregelt werden.

## **Parkierung**

Aussenparkplätze, Parkplätze in Sammelgaragen oder Garagenboxen sind heute oft nicht kostendeckend vermietet. Die Preise basieren vor allem auf der Ortsüblichkeit und berücksichtigen die realen Erstellungs- und Unterhaltskosten nur ungenügend. Steuerungsmassnahmen aus ökologischen Überlegungen sind unbekannt. Im Wissen darum, dass die Preise für die Abstellplätze ein hoch emotionales Thema sind, muss die Liegenschaftsverwaltung eine Erhöhung mit Bedacht angehen.

> Fortsetzung Seite 5

## **Der Nutzen für Bewohnerinnen und Bewohner**

Zusätzliche Mobilitätsoptionen steigern die Attraktivität der Wohnsiedlung. Die Lebensqualität und Sicherheit, insbesondere für spielende Kinder, werden erhöht. Die Bewohnenden profitieren von geringeren Umweltbelastungen in der Siedlung und der Umgebung. Die individuellen Mobilitätskosten können gesenkt werden. Die Bewohnenden können ihre eigene Mobilität einfacher mit ihren Werthaltungen punkto Umweltschutz in Einklang bringen.

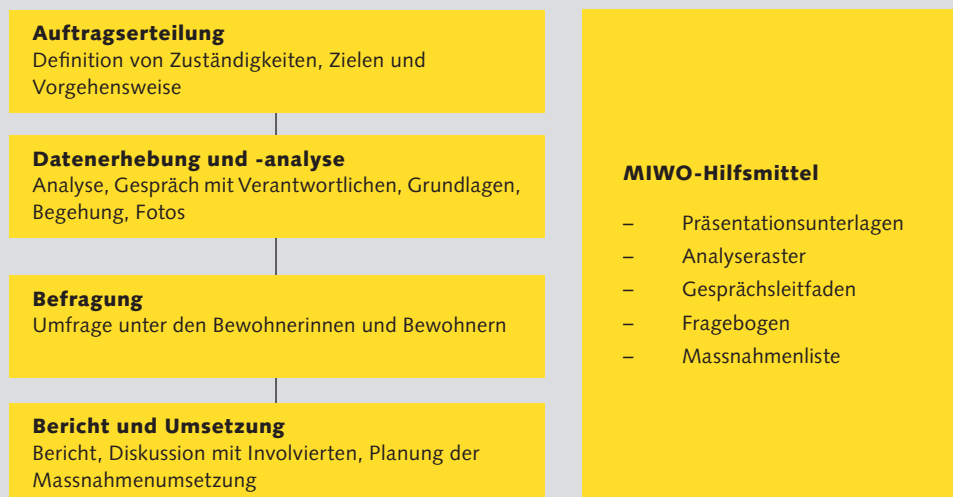
## **Der Nutzen für die Wohnbauträger**

MIWO bietet Hilfsmittel zur Analyse sowie zur Planung und Umsetzung eines verbesserten Mobilitätsangebotes. Mit MIWO können Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur benutzergerecht und effizient geplant werden. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot steigert die Attraktivität der Siedlung. Der Wohnbauträger stärkt sein Image als fortschrittlicher Anbieter. Die Zufriedenheit, der Zusammenhalt und die Identifikation der Mieterschaft mit der Siedlung werden erhöht. Damit können die Mieterwechsel reduziert werden.

## **Der Nutzen für die Standortgemeinde**

Mobilitätsmanagement fördert den Fuss- und Veloverkehr und trägt damit zur Belebung der Quartiere bei. Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot reduziert den Druck auf das Strassennetz und schafft damit kostengünstige Alternativen zum Infrastrukturausbau. Das Energiesparpotenzial der wohnbezogenen Mobilität wird besser ausgeschöpft und trägt zu einer innovativen Energiepolitik (Energistadt) bei. Die ÖV-Nachfrage wächst. Lokale Läden und Einrichtungen werden vermehrt genutzt. Mobilitätsmanagement-Angebote für Private positionieren die Gemeinde als fortschrittlich und verschaffen einen Imagegewinn.

## Wie läuft ein MIWO-Projekt ab?



**In einem MIWO-Projekt übernimmt ein Wohnbauträger (zum Beispiel eine Genossenschaft, eine private oder städtische Liegenschaftsverwaltung) die Federführung. Involviert sind sowohl die Verantwortlichen in der Geschäftsleitung als auch die Mieterverwalterin oder der Abwart. Der Einbezug von Bewohnerinnen und Bewohnern liefert zusätzliches Wissen über Probleme, Bedürfnisse und Wünsche. Das hilft, Massnahmen nutzergerecht auszugestalten, und erhöht die Akzeptanz bei der Umsetzung.**

Idealerweise wird auch die Gemeinde involviert. Sie ist für das Mobilitätsangebot im Quartier zuständig und kann mit geeigneten Projekten die Quartierentwicklung in die gewünschte Richtung lenken. Zudem kann sie private Akteure beratend unterstützen.

### **Analyse des Ist-Zustandes**

Für die Begutachtung vor Ort wurde ein Analyseraster erarbeitet. Es dient als Checkliste für alle wohnbezogenen Mobilitätsaspekte. Mit den darin enthaltenen Fragen und Abklärungen werden Probleme identifiziert und lokalisiert.

### **Befragung**

Für die Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner steht ein Fragebogen zur Verfügung, der sich an einer Erhebung des Bundes (Mikrozensus Mobilität und Verkehr) orientiert. Die Rückmeldungen liefern interessante Einblicke in die wohnbezogene Mobilität. Es werden Fragen zu Fahrzeugbesitz, zur Nutzungshäufigkeit und zur Zufriedenheit gestellt. Als Referenzgrösse können die Daten des Bundes herangezogen werden, die alle fünf Jahre erhoben werden.

Für grössere Siedlungen ist eine schriftliche Befragung sinnvoll. Die Bereitschaft der Bewohnenden, Auskunft über die Mobilität und Hinweise zu Mängeln und Unzulänglichkeiten zu geben, ist hoch. So haben in den untersuchten Siedlungen 20 bis 40 Prozent der Haushalte den Fragebogen zurückgesandt und teilweise mit ausführlichen Bemerkungen versehen. Auch die Zufriedenheit und die Dinge, welche gut gelöst sind, wurden abgefragt. Die Verwaltungen erhielten also nicht nur Feedback zu negativen, sondern auch zu positiven Aspekten.

### **Gespräch mit den Siedlungsverwaltungen**

Viele Aspekte zur Mobilität sind den Verantwortlichen in den Liegenschaftsverwaltungen bekannt. Selten werden sie aber systematisch abgefragt und mit Blick auf die Massnahmenplanung aufbereitet. Die Sensibilisierung für die Aspekte der wohnbezogenen Mobilität und der Handlungsspielraum müssen zuerst erkannt werden. Daher sind diese Gespräche eine zentrale Voraussetzung für den Erfolg in der Umsetzungsphase. Die Resultate der Befragung liefern die Basis für das zweite Gespräch und für erste Massnahmenvorschläge.

### **Massnahmenplanung**

Das MIWO-Handbuch bietet als Planungshilfe eine Liste mit 15 Bereichen an, in denen die Liegenschaftsverwaltung aktiv werden kann, und sieben Massnahmen, die auf Stufe Gemeinde/Quartier – in der Regel unter Federführung der Gemeinde – umgesetzt werden können. Es ist eine Sammlung von Ideen, die für die jeweilige Siedlung aufgenommen werden können und an die konkreten Verhältnisse angepasst werden müssen.

Dennoch darf sie das Thema nicht ausser Acht lassen, denn hier besteht ein starker Hebel für eine Verhaltensänderung. Namentlich der Besitz von Zweit- und Drittautos kann über den Preis beeinflusst werden.

In den untersuchten Siedlungen zeigte sich eine grosse Spannweite sowohl bezüglich der Verfügbarkeit als auch der Preise siedlungseigener Parkplätze. Entsprechend unterschiedlich sind auch die Massnahmen für eine Optimierung der Parkierung. Ältere Siedlungen, die noch aus den Vorkriegsjahren stammen, haben vielerorts gar keine Parkplätze. Hier geht es darum, den Bedarf möglichst gering zu halten und die Parkierung im öffentlichen Raum verträglich zu organisieren. Anstatt eigene Parkplätze auf Kosten von Grünflächen zu erstellen, sind Lösungen auf Quartierebene zu suchen (Quartierparkhäuser). Siedlungen aus den 70er und 80er Jahren haben oft zu viele Parkplätze erstellt beziehungsweise erstellen müssen. Sie weisen heute Leerstände bis zu 30 Prozent auf. Hier gilt es, geeignete Lösungen für die Umnutzung zu suchen. So wurden in zwei Siedlungen Garagenboxen zu Veloabstellplätzen umgenutzt.

### Finanzierung

Für die Umsetzung benötigte Mittel müssen gesichert werden. Während grössere Massnahmen über den ordentlichen Budgetprozess laufen, kann für kleinere ein Mobilitätsfonds geschaffen werden. Daraus kann beispielsweise die Anschaffung eines Bildschirms für die Echtzeit-ÖV-Information, eines Anhängers oder Transportvelos, die Ausrüstung und Optimierung von Abstellräumen für Kinderwagen und Velos usw. bezahlt werden.

Viele Mobilitätsmassnahmen sind eher günstig; dennoch werden sie als zusätzlicher Aufwand wahrgenommen. Oft ist es aber nur eine Frage der Prioritäten und der Betrachtung. Energiesparmassnahmen bei Gebäuden werden als ökologisch notwendig erachtet und umgesetzt. Es ist das Ziel, Massnahmen im Mobilitätsbereich als Energiesparmassnahmen zu begreifen und auf die gleiche Stufe zu stellen. Diese müssen mit der gleichen Selbstverständlichkeit umgesetzt werden, denn ein Drittel des Energieverbrauchs eines Haushalts wird für die Mobilität aufgewendet.

### Mobilitätskommission

Die Zuständigkeit für kleinere Verbesserungen kann einer Mobilitätskommission übertragen werden, die sich idealerweise aus Vertretern der Bewohnerschaft und der Liegenschaftsverwaltung zusammensetzt. Sie soll sicherstellen, dass die Umsetzung von Massnahmen den Bedürfnissen der Bewohner gerecht wird und regelmässig Verbesserungen an die Hand genommen werden. Die Aufnahme von Anliegen der Mieterschaft und die Arbeit in der Kommission fördern die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit der Siedlung und damit deren Zufriedenheit. Dies trägt zu einem geringeren Mieterwechsel bei, ein Aspekt, der durchaus auch eine ökonomische Seite hat.



### Aufgabe der Gemeinden

Viele Massnahmen können nicht allein innerhalb der Siedlung umgesetzt werden. Für Verbesserungen des Fuss- und Veloverkehrs, Verkehrsberuhigungen, die Organisation der Parkierung auf öffentlichem Grund usw. ist der Einbezug der Gemeinde nötig. Ein Austausch zwischen Gemeinde und Verantwortlichen der grösseren Siedlungen findet heute nur teilweise statt. Ein regelmässiger Austausch und eine Koordination von Massnahmen auf privatem Grund mit denjenigen auf öffentlichem Grund stärken die Wirkung.

### Fazit

Das Projekt MIWO – Mobilität in Wohnsiedlungen zeigt, dass im Bereich der wohnbezogenen Mobilität ein ungenutztes Potenzial besteht, den Verkehr ökologischer zu organisieren. Durch geeignete Massnahmen kann das Verhalten beeinflusst werden. Solange es nicht selbstverständlich ist, kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, besteht noch Handlungsbedarf.

*Die Website [www.wohnen-mobilitaet.ch](http://www.wohnen-mobilitaet.ch) bietet ausführliche Grundlagen und zahlreiche Beispiele. Hier finden Sie auch das Handbuch als Download.*

1 | Fahrverbote erhöhen die Sicherheit. Siedlung Maillefer, Lausanne.

2 | Verkehrsberuhigte Strassen sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität. Siedlung Murifeld, Bern.  
– Fotos: zVg.

# Sitzplatz für alle



**Baustellen-Bank:** Der junge Zürcher Produktdesigner Sebastian Marbacher stellt im öffentlichen Raum Sitzbänke aus Baustellenmaterialien auf. Seine Werke dokumentiert er auf der Website [www.sebastian.marbacher.com](http://www.sebastian.marbacher.com).

**Sich fortbewegen und verweilen sind zwei gegensätzliche Arten des Aufenthalts im öffentlichen Raum, die unterschiedliche, manchmal unvereinbare Bedürfnisse hervorrufen. Für beide wichtig sind Sitzgelegenheiten. Eine neue Publikation von Fussverkehr Schweiz geht dem Thema auf den Grund.** — Christian Keller

Nirgendwo sonst sind die beiden Aufenthaltsarten des Sichfortbewegens und des Verweilens so nah beieinander wie am Bahnhof. Er ist ein dezidierter Ort des Durchgangs; gleichzeitig ist das Warten, das meist unfreiwillige Verweilen, eine typische Aktivität. Dennoch wurden in den letzten Jahren vielerorts öffentliche Sitzbänke entfernt, vor allem an

«Die Sitzbank ist eine **Mobilitätsressource ihrer Benutzerinnen und Benutzer und gerade für ältere Personen von grosser Bedeutung.**»

grösseren Bahnhöfen, wo auch ein gastronomisches Angebot besteht. Wer zum Warten gezwungen ist und nicht lange Stehen kann oder will, dem bleibt meist nichts anderes übrig, als sich in ein Café zu setzen. Ob das Ausdünnen des Sitzangebots der «Wirtschaftsförderung», der Personenhydraulik oder der

Vergrämung unerwünschter Personengruppen geschuldet ist, bleibe dahingestellt. Tatsache ist: Das Sitzangebot im öffentlichen Raum wird zunehmend kommerzialisiert.

## Durcheilen und Verweilen

Jeder Raum hat eine spezifische Charakteristik. Ob er Durchgangsort oder Aufenthaltsort ist, hängt

## Sitzen im öffentlichen Raum

Die neue Publikation «Sitzen im öffentlichen Raum. Ein Überblick zum urbanen Aufenthalt» von Mathieu Pochon und Thomas Schweizer setzt sich mit der Bedeutung des Sitzangebots im öffentlichen Raum und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer auseinander. Die Studie ist im Downloadbereich unserer Website erhältlich unter [fussverkehr.ch/publikationen](http://fussverkehr.ch/publikationen).

von der Tätigkeit der Person ab, die ihn nutzt. Der Strassenraum dient nicht nur der Abwicklung des Fahrverkehrs, sondern ist immer auch Aufenthaltsort, von dem gewisse Qualitäten erwartet werden. Das Strassenmobiliar, zu dem auch das Sitzangebot zählt, ist von grosser Bedeutung für die Aufenthaltsqualität. Ist sie hoch, lädt dies zum Verweilen ein; der Ort belebt sich, weil die Menschen sich wohlfühlen.

Indem sie das längere Verweilen ermöglicht, ist die öffentliche Sitzbank Grundlage für eine Vielzahl von Aktivitäten: Sie dient der Rast und der Verpflegung, erleichtert das Warten, ist Ort der Begegnung und der Kommunikation. Weil sie den öffentlichen Raum, seine Plätze und Einkaufsstrassen beleben, tragen öffentliche Sitzbänke zur Stärkung kleiner und mittelgrosser Gewerbe bei. Die Sitzbank ist ein Kulturgut und in der öffentlichen Wahrnehmung ein wichtiges Symbol.

## Auch Durchgangsorte brauchen Sitzgelegenheiten

Eine öffentliche Parkanlage etwa ist dafür geschaffen, dass Menschen darin verweilen und sich wohlfühlen. Hier ist die Sitzbank ein wichtiges Element und meist in grösserer Zahl vorhanden. Ein Park ohne Sitzbank ist undenkbar; sie macht einen längeren Aufenthalt erst möglich. An Durchgangsorten, wo die reibungslose Fortbewegung im Vordergrund steht und die möglichst frei von Hindernissen sein sollten, fehlen Sitzgelegenheiten hingegen oft gänzlich. Für junge Leute ist das weniger problematisch; sie nutzen auch informelle Sitzmöglichkeiten, etwa ein Mäuerchen oder eine Abschränkung, oder lassen sich unkompliziert auf dem Boden nieder.





Für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist das Fehlen öffentlicher Sitzbänke an Durchgangsorten hingegen ein Problem, denn sie sind wichtige Inseln, die Momente der Erholung an einem von Hektik geprägten Ort ermöglichen. Die Sitzbank zählt zu den Mobilitätsressourcen ihrer Benutzerinnen und Benutzer und ist gerade für ältere Personen von grosser Bedeutung. Es gilt, ihr Sorge zu tragen. —

**Fussverkehr Region Basel**

## Die fussgängerfreundlichste Innenstadt der Schweiz

Seit dem 5. Januar 2015 ist in Basel das Verkehrskonzept Innenstadt in Kraft. Es stellt einen wichtigen Schritt zu einer fussgängerfreundlichen und damit attraktiven Innenstadt dar. Es hat die Förderung einer stadtgerechten Mobilität zum Ziel: Fussgänger erhalten mehr Platz, der Veloverkehr wird gefördert, der öffentliche Verkehr hat Vorrang, der Taxiverkehr wird privilegiert und der motorisierte Individualverkehr in der Innenstadt reduziert. Einheitliche Güterumschlagszeiten für die grundsätzlich motorfahrzeugfreie Kernzone der Innenstadt und eine restriktive Handhabung der ausnahmsweisen Zufahrt ausserhalb der Güterumschlagszeiten bilden die Eckpfeiler des neuen Verkehrskonzeptes.

In der Basler Innenstadt gibt es vier Grundregeln, sogenannte Regimes:

-  **Tempo 30:** Innerhalb des City-Rings wird die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden auf maximal 30 km/h beschränkt.
-  **Fussgängerzone:** In Einkaufsbereichen und in der historischen Altstadt haben Fussgänger Vortritt. Fahrverkehr ist nur ausnahmsweise gestattet und muss im Schrittempo verkehren. Velos sind nicht zugelassen.
-  **Begegnungszone:** Auch in diesen Zonen haben Fussgänger Vortritt. Auf drei Routen im Grossbasel und in weiten Teilen der Kleinbasler Innenstadt erlauben Begegnungszonen die Velodurchfahrt mit Tempo 20 km/h.
-  **ÖV-Achsen:** Wo Trams oder Busse verkehren, gilt Tempo 30 mit Teilfahrverboten sowie Vortritt für den Fahrverkehr. Je nach Abschnitt sind die ÖV-Achsen auch für Velos und Mofas sowie Taxis und Anlieferung geöffnet.



1 | Fussgängerfreundliche Basler Innenstadt: die verkehrsbefreite Streitgasse beim Barfüsserplatz ...

2 | ... und die Begegnungszone beim Marktplatz. – Fotos: Andreas Stäheli, Fussverkehr Region Basel

Neben diesen vier Grundregimes gelten Sonderregelungen für Anwohnerschaft, Taxis, Mobilitätsbehinderte, Notfalldienste etc.

Die Praxis zeigt für den Fussverkehr, dass das Verkehrsregime wohlwollend angenommen wurde, viele bauliche Barrieren (Trottoirs) aber die Fussgängerinnen und Fussgänger davon abhalten, die neuen Freiheiten zu leben. Deshalb sollen bis 2021 in der Innenstadt acht Strassen und zwei Plätze gänzlich umgebaut und mit einem Quarzsandstein im Plattenformat oder einer Pflasterung versehen werden. Asphalt wird nur eingesetzt, wo Tramschienen einen robusten Belag notwendig machen. —

**Fussverkehr Kanton Bern**

## Schulweg: Kinder ab 4 Jahren allein unterwegs

Im Kanton Bern gehen jeden Tag 100 000 Kinder in die Volksschule, die jüngsten gerade mal vier Jahre alt. Wie viel Raum steht ihnen für den Schulweg zur Verfügung? Wie kompliziert sind diese Wege? Wer denkt an diese Kinder bei der Strassenplanung? Derzeit werden in vielen Gemeinden Fussgängerstreifen eliminiert, bei Strassensanierungen die Trottoirs noch schmaler und dafür die Fahrbahnen noch breiter. Welche Qualität hat so ein Schulweg? Eltern, die ihre Kinder allein in die Schule schicken möchten, brauchen mitunter Jahre, bis endlich ein Fussgängerstreifen saniert oder eine Tempo-30-Zone eingeführt wird.

Wir setzen uns für die Partizipation der Eltern bei Schulwegfragen ein. Sind sie am Dialog interessiert? Dann kommen Sie zu unserem Werkstattgespräch am Montag, 20. April 2015, 17 Uhr, an der Technischen Fachschule Bern, Lorrainestr. 3, und diskutieren mit Fachleuten und Eltern.

Weitere Infos unter [www.fussverkehr.ch/bern](http://www.fussverkehr.ch/bern)

**Fussverkehr Region Luzern**

## Zweites Treffen mit der VBL-Geschäftsleitung

Am Montag, 18. Mai 2015, findet ein weiteres Treffen mit der Geschäftsleitung der VBL statt. Thema des Gesprächs: Was kann alles verbessert werden? Interessierte reservieren bitte den Termin in ihrer Agenda. Details zur Anmeldung folgen im nächsten Bulletin.

# Umwege für das Fussvolk

**Der kürzeste Weg von A nach B ist nicht selten ein hindernisreicher Umweg, jedenfalls für uns Fussgängerinnen und Fussgänger. Das verursacht nicht nur volkswirtschaftliche Kosten, sondern ist auch absurd, wie ein Perspektivwechsel zeigt.** — Christian Keller

Der geltende Grundsatz auf der Strasse ist seit den 1950er Jahren die freie Fahrt fürs Automobil. Er gilt immer, sofern nicht zwingende Gründe für einen Fussgängervortritt bestehen – also fast überall. Das verkehrspolitische Dogma hat dazu geführt, dass die durchschnittliche Fussgängergeschwindigkeit im Siedlungsgebiet im Lauf der Jahrzehnte kontinuierlich gesunken ist und heute bei zwei Stundenkilometern liegt. Das Fusswegnetz ist zerschnitten, die trennende Wirkung der Fahrbahn zwingt zu Umwegen und zum Warten an Fussgängerstreifen, und wo ein Lichtsignal die Querung regelt, soll man mitunter sogar warten, ohne dass etwas kommt. Eine aktuelle Studie im Auftrag des Bundes zeigt, dass die Umweg- und Wartezeiten aufgrund der Trennwirkung von Strasse und Schiene beim Fuss- und beim Veloverkehr volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von rund 160 Millionen Franken jährlich verursachen.



**Um den Umweg führt oft kein Weg herum.**

– Foto: Fussverkehr Schweiz

Die Fünfzig-Meter-Regel, die das freie Queren der Fahrbahn im Umkreis von 50 Metern von einem Fussgängerstreifen untersagt, zwingt im äussersten Fall zu einem Umweg von 100 Metern. Bei einer Gehgeschwindigkeit von 5 Stundenkilometern bedeutet das einen Zeitverlust von gut 70 Sekunden. Man stelle sich vor, dasselbe würde dem Blechkutscher zugemutet: Er müsste bei einer Innerortsgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde einen Umweg von einem Kilometer in Kauf nehmen. Absurd! Eine Zumutung!

Doch wir Fussgängerinnen und Fussgänger können es gelassen nehmen. Denn wir wissen: Umwege erhöhen die Ortskenntnis. —

## 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: Thomas Schweizer, Luci Klecak


Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen

Titelbild: Siedlung Letten/Wasserwerk, Zürich. Foto: BEP

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

## SOCIAL NETWORK

 **Facebook:** [www.facebook.com/mobilite.pietonne](http://www.facebook.com/mobilite.pietonne)

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

## REGIONALGRUPPEN

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

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

**Fussverkehr Region Luzern**  
6000 Luzern  
luzern@fussverkehr.ch

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

**Fussgängerverein Zürich (FVZ)**  
[www.fussgaengerverein.ch](http://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

13.–15. März 2015

**BUVKO: Bewegte Innenstädte mit fairer Mobilität**  
Der Umwelt- und Verkehrskongress von Umkehr e. V. und Fuss e. V. findet in Erfurt statt. [www.buvko.de](http://www.buvko.de)

18.–19. Mai 2015

**Bodensee-Fachkonferenz für FussgängerInnen**  
Österreichs Fussgeher laden zur Fachkonferenz nach Bregenz. Schwerpunkte sind gesundheitliche Aspekte und räumliche Bedingungen der Mobilität zu Fuss. Fussverkehr Schweiz und der Kanton St. Gallen beteiligen sich an der Konferenz. [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

11. Juni 2015

**Fachtagung und Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz**

Unsere Fachtagung findet dieses Jahr in Bern statt und widmet sich der Fusswegnetzplanung. Detaillierte Informationen folgen in der nächsten Ausgabe von «Fussverkehr».

25. September 2015

**Journée Rue de l'Avenir**

Der Studientag unserer Partnerorganisation in der Romandie findet dieses Jahr in Lausanne statt.