



# FUSS VERKEHR

## BEGEGNUNGSZONEN

### Rücksicht statt Vorsicht

**Tempo 20 und Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger:** Die Schweiz ist das Pionierland der Begegnungszone. 1996 im Zuge der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf als «Flanierzone» eingerichtet und getestet, wurde sie 2002 als neues Verkehrsregime in die Strassenverkehrsgesetzgebung aufgenommen.

Seitdem gab es zahlreiche Umsetzungen in Schweizer Städten und Gemeinden.

Fussverkehr Schweiz sammelt und dokumentiert sie auf der Website [begegnungszonen.ch](http://begegnungszonen.ch). Jetzt wurde das Portal überarbeitet und neu lanciert.

— Seite 2

---

**Begegnungszonen in Österreich:**  
Aufbruchstimmung  
im Land der Fussgeher

— Seite 5

---

**Neue Norm Fussgängerstreifen:**  
Die Hoffnung ruht  
auf der Fusswegnetzplanung

— Seite 6



# Echte Begegnungen sind nur zu Fuss möglich

**Der Mensch zuerst: Die Begegnungszone stellt die Ordnung auf der Strasse vom Rad auf die Füsse. Seit das Verkehrsregime 2002 eingeführt wurde, sind in der Schweiz hunderte dieser Zonen geschaffen worden. Sie werten den öffentlichen Raum auf und sorgen für mehr Sicherheit und Lebensqualität in den Dörfern und Städten. Heute braucht es neue Impulse, um das Potenzial der Begegnungszone für attraktive Ortszentren und lebenswerte Wohnquartiere zu verwirklichen.**

Die Begegnungszone kann überall dort zum Einsatz kommen, wo eine Mischung der Verkehrsteilnehmenden besser funktioniert als eine getrennte Verkehrsführung. Sie gibt den Menschen zu Fuss Vorrang vor Fahrzeugen; es entsteht ein Klima des rücksichtsvollen Miteinanders, die Aufenthaltsqualität steigt. Besonders geeignet ist die Begegnungszone für Bereiche, wo sich viele Menschen auf der Strasse aufhalten und der Strassenraum auch Ort zum Spielen oder für Begegnungen ist, der motorisierte Verkehr aber nicht ganz verbannt werden kann.

In einer Begegnungszone dient der Strassenraum nicht nur dem Verkehr, sondern auch angrenzenden

Nutzungen. Sie kann unter vielfältigen Voraussetzungen die richtige Lösung sein; sie eignet sich für ruhige Wohngegenden, wo es darum geht, der Quartierbevölkerung die Strasse als Lebensraum und Spielplatz zurückzugeben, aber auch für stark belebte Innenstadtbereiche, wo viele Menschen zu Fuss unterwegs sind und ein flächiges Querungsbedürfnis besteht, etwa Bahnhofsvorplätze, Einkaufs- und Vergnügungsmeylen, Altstädte. In der Umgebung von Schulen, Alterseinrichtungen und Spitälern sind eine erhöhte Sicherheit und eine hohe Aufenthaltsqualität wichtig. Das beruhigte Verkehrsklima trägt wesentlich zu einer guten Atmosphäre bei. An die Stelle des Vorsichtgebots für Fussgänger tritt das Gebot der Rücksichtnahme für den fahrenden Verkehr.





Die Einrichtung einer Begegnungszone ist fast immer ein Kraftakt. Sie setzt gute Kommunikation und Überzeugungsarbeit voraus, denn die Zustimmung der Anrainer und ein Konsens über Nutzung und Gestaltung sind unabdingbar. Um Bedenken der verschiedenen Anspruchsgruppen bereits in einer frühen Planungsphase aufnehmen zu können, sind partizipative Verfahren nötig. Für mehrheitsfähige Lösungen braucht es Kompromisse, die ohne Mitwirkung kaum zu erzielen sind. Zu den administrativen Hürden zählen das obligatorische Verkehrsgutachten und die öffentliche Ausschreibung mit entsprechenden Einsprachemöglichkeiten. Ein Stolperstein kann schliesslich die Finanzierung sein, weil oft gestalterische Anpassungen nötig oder erwünscht sind.

## Die Stadt Bern fördert Begegnungszonen

In städtischem Umfeld sind Begegnungszonen häufiger anzutreffen als in ländlichen Regionen. Ein besonderes Beispiel ist die Stadt Bern. Die Begegnungszone Untere Altstadt zählt mit einer Ausdehnung von knapp 700 mal 200 Metern zu den grössten der Schweiz, und ihre Lage zwischen Zytgloggenturm und Nydeggbücke macht sie zu einer der prominentesten. Überhaupt ist Bern ein Vorbild, wenn es um Begegnungszonen geht. Die Stadt gestaltet deren Einführung so einfach wie möglich und begleitet die Anwohnerinnen und Anwohner, die in ihrem Wohnumfeld eine Begegnungszone realisieren möchten, mit Informationen und einem Beratungsangebot.

## Rahmenbedingungen in der Schweiz

Die Details für die Begegnungszone sind in Art. 22b der Signalisationsverordnung SSV festgelegt. Es gelten folgende Regeln:

-  In Begegnungszonen dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen.
-  Sie haben Vortritt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.
-  Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
-  Parkieren ist nur an entsprechend bezeichneten Stellen erlaubt.

**Bewilligung:** Begegnungszonen können in Wohn- und Geschäftsbereichen auf Nebenstrassen innerorts eingerichtet werden. Für die Einrichtung einer Begegnungszone muss ein Gutachten (Art. 108 SSV) erstellt werden, das von der zuständigen Signalisationsbehörde (in der Regel der Kanton, bei grösseren Städten auch die Stadt) bewilligt werden muss.

**Gestaltung:** Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht (Art. 5 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen). Weitere Vorgaben bestehen nicht.

**Spielen:** Das Spielen auf der Fahrbahn ist in der Schweiz auf verkehrsarmen Nebenstrassen gestattet – also unabhängig vom jeweiligen Regime. (Art. 46 VRV)

[www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)

# Der Weg zur Begegnungszone

## 1960er Jahre

Das holländische Delft richtet als Massnahme zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren versuchsweise niveaulose Strassen ein; Verkehrsregeln werden durch Pflanzen, Sitzbänke und Poller ersetzt. Das daraus entwickelte Konzept Woonerf (Wohnhof) definiert Strassenraum als Mischverkehrsfläche, es gilt das Prinzip der Rücksichtnahme. Der motorisierte Verkehr verliert damit den Vorrang.

## 1970er Jahre

In den Niederlanden entstehen tausende solcher Wohnhöfe; das «Delfter Modell» findet in der Folge internationale Beachtung. 1979 schafft der Bund die Möglichkeit, in der Schweiz «Wohnstrassen» nach niederländischem Vorbild einzurichten.

## 1980er Jahre

In der französischen Stadt Chambéry gewinnt ein Politiker die Stadtratswahlen mit dem Versprechen, die Stadt den Fussgängerinnen und Fussgängern zurückzugeben. Er lässt an Stellen mit grossem Querungsbedarf – mitunter auf der Hauptstrasse, die die Stadt zerschneidet – sogenannte «aires piétonnes» einrichten, räumlich eng begrenzte Zonen, wo Fussgänger Vortritt geniessen.

## 1990er Jahre

Der Verkehrsplaner Hans Monderman entwickelt in den Niederlanden das Prinzip Shared Space, eine Planungsphilosophie, wonach der Strassenraum allen Verkehrsteilnehmenden mit gleichen Rechten zur Verfügung stehen soll; Fussgänger haben nicht explizit Vortritt. Gemischt genutzte Flächen und eine geplante Unsicherheit zwingen die Verkehrsteilnehmenden zu Aufmerksamkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme. Die Regeln sind auf das Rücksichtsgebot und den Rechtsvortritt reduziert, der Strassenraum wird als vielfältig nutzbare Fläche gestaltet.

## 1996

Im Rahmen der Fuss- und Velomodellstadt Burgdorf, einem vom Bund begleiteten Pilotprojekt, wird das Verkehrsregime Wohnstrasse auf einen belebten Innenstadtbereich übertragen. Unter dem Begriff «Flanierzone» wird in der Bahnhofstrasse ein Mischverkehrsbereich eingerichtet, wo Fussgänger den ganzen Strassenraum frei benutzen dürfen und die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h beträgt.

## 2002

Aufgrund des Erfolgs der Flanierzone nimmt der Bund die Begegnungszone als neues Verkehrsregime in die Signalisationsverordnung auf.



1 | Die Stadt Bern ist Vorreiterin der Begegnungszone. Die Untere Altstadt zählt zu den grössten der Schweiz.

2 | Beliebter Quartiertreffpunkt: Die Begegnungszone Mittelstrasse im Berner Länggassquartier gibt es seit 2009.

So ist das Verkehrsregime in Berner Wohnquartieren weit verbreitet; inzwischen gibt es gegen 90 Begegnungszonen. Doch könnte ihre Zahl schon bald wieder abnehmen – nicht weil Aufhebungen drohen, sondern weil die zahlreichen kleinen Zonen verknüpft und zu grösseren zusammengeschlossen werden.

### Sich bietende Chancen nutzen

Einige bemerkenswerte Begegnungszonen sind entstanden, weil die Eröffnung einer Umfahrung die Chance für eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt bot. Manchmal braucht es Druck in Form flankierender Massnahmen, damit sich Gestaltung und Betrieb der Strassen so verändern, dass ein fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entsteht. Ein Beispiel dafür ist Grenchen, das nach Eröffnung der Autobahn im Jahr 2002 den Zentrumsbereich seiner Hauptachse umgestaltet hat und dafür den Hauptpreis des Flâneur d'Or 2004 erhielt.

Unter den Preisträgern dieses Wettbewerbs für fussgängerfreundliche Infrastrukturen finden sich weitere derartige Beispiele, etwa der Bullingerplatz in Zürich (Flâneur d'Or 2014), einst Teil der Transitachse, die nach Eröffnung der Westumfahrung zurückgebaut wurde. Dabei wurde der Platz als

Begegnungszone mit einer hohen Aufenthaltsqualität neu gestaltet und ist heute ein attraktiver Quartiertreffpunkt. Ebenfalls 2014 wurde Martigny für die Neugestaltung seiner Place Centrale (Titelbild) ausgezeichnet. Der historische Platz war im Laufe der Jahrzehnte vom zentralen Identifikationsort zur zuparkierten Durchfahrtsachse verkommen. In einem Befreiungsschlag wurde er für den motorisierten Verkehr gesperrt und als Begegnungszone neu gestaltet. Das Konzept erlaubt es, den Platz bei Bedarf zu sperren und als Fussgängerzone zu nutzen, was in den Sommermonaten auch genutzt wird.

Begegnungszonen werden in der Regel auf Gemeindestrassen eingerichtet. Doch es gibt Ausnahmen. Beispielhaft ist die Begegnungszone Kreuzplatz beim Bahnhof Rotkreuz in der Gemeinde Risch. Als Eigentümer der angrenzenden Luzerner- und Buonaserstrasse, beides Nebenstrassen mit Verbindungscharakter, hat der Kanton Zug

2015 die Begegnungszone realisiert, weil sich in diesem Bereich mehrere publikumsintensive Nutzungen befinden. Beidseits der Strasse befinden sich Dienstleistungs-, Einkaufs- und Gastronomieangebote, so dass ein flächiges Querungsbedürfnis besteht, das sich mit Fussgängerstreifen nicht befriedigend lösen liess. Die Begegnungszone trägt dem Sicherheitsbedürfnis der Fussgänger Rechnung; die Konflikte zwischen motorisiertem Verkehr und Fussgängern wurden entschärft.

### Fussgänger- statt Begegnungszonen!

Seit der Einführung der Begegnungszone in der Schweiz haben andere europäische Länder das Modell adaptiert (Belgien 2005, Frankreich 2008, Luxemburg 2009). Österreich, wo die Begegnungszone seit 2012 angeordnet werden kann, erlebt zurzeit einen Boom (siehe folgende Seite). Verwandte Konzepte gibt es in den Niederlanden (Woonerf und Shared Space) und in Deutschland (Verkehrsberuhigter Bereich). Belgien kennt den «Code de la rue», ein Leitbild, das die Strasse als öffentlichen Raum definiert und auf den Schutz der Zufussgehenden besondere Rücksicht nimmt.

In ihrer Konzeption ist die Begegnungszone ein fussgängerfreundliches Regime. In der Realität ist sie das aber nur, wenn sie auch in diesem Geist umgesetzt ist. Nicht alle Beispiele können als gelungen gelten; Hintergrund problematischer Umsetzungen bildet meist der Interessenkonflikt um die Parkierung, der gerade in zentrumsnahen Bereichen mit gewerblichen Nutzungen regelmässig zum Thema wird. Geht er zugunsten der gewerblichen Interessen aus, steht schliesslich anstatt des Flanierens das Parkieren im Zentrum. Solcherart strapazierte öffentliche Räume machen dem Namen Begegnungszone keine Ehre. Ein weiteres Problem besteht darin, dass mitunter Begegnungszonen eingerichtet werden, wo eigentlich eine Fussgängerzone angezeigt wäre. Auch hier sind es meist Ängste des Gewerbes, die eine optimale Lösung verhindern. Damit wird die Chance verpasst, einen Innenstadtbereich autofrei zu gestalten. —

## Begegnungszonen 2.0

Das von Fussverkehr Schweiz betriebene Portal [begegnungszonen.ch](http://begegnungszonen.ch) versammelt gegen 500 Begegnungszonen in der ganzen Schweiz. Jetzt haben wir die Website zeitgemäss neu gestaltet und das Hintergrundwissen und die Best-Practice-Beispiele überarbeitet. Die Site ist benutzerfreundlicher geworden und bietet verschiedene Such- und Sortierfunktionen.

[www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)

Zu vielen Begegnungszonen sind nur Grundinformationen verfügbar. Um das Portal noch attraktiver zu machen, sind wir auf die Mithilfe von Projektplanern und der Bevölkerung angewiesen. Fehlende Objekte können Sie selbst erfassen; Ergänzungen wie Fotos und Detailinformationen senden Sie bitte per E-Mail an [begegnungszone@fussverkehr.ch](mailto:begegnungszone@fussverkehr.ch).

1 | Der Bullingerplatz wurde als Teil der flankierenden Massnahmen zur Zürcher Westumfahrung zu einer Begegnungszone mit hoher Aufenthaltsqualität (Flâneur d'Or 2014).  
– Foto: Mark Latzel

2 | Auf der Kantonsstrasse beim Bahnhof Rotkreuz liessen sich Konflikte zwischen Fussgängern und fahrendem Verkehr mit einer Begegnungszone lösen.



# Aufbruchstimmung im Land der «Fussgeher»

**Per 1. April 2013 hat Österreich die Begegnungszone als neues Verkehrsregime eingeführt. Während die Errichtung dieser fussgängerfreundlichen Zonen in der Schweiz etwas an Schwung verloren hat, werden ihre Vorzüge in unserem östlichen Nachbarland erst richtig entdeckt.**

Das Beispiel hat über die Landesgrenzen hinweg für Aufsehen gesorgt: Die Stadt Wien hat die durch motorisierten Verkehr einst stark belastete Mariahilfer Strasse den «Fussgehern», wie Menschen zu Fuss hier genannt werden, zurückgegeben. Ein Teil wurde als Fussgängerzone, der Rest als Begegnungszone neu gestaltet und am 1. August 2015 feierlich eröffnet.

Die Mariahilfer Strasse zwischen Westbahnhof und Museumsbezirk ist für Wien das, was die Bahnhofstrasse für Zürich ist: eine Institution. Als Teil der Verbindung zwischen Hofburg und Schloss Schönbrunn, dem Westbahnhof und der City ist sie von historischer und städtebaulicher Bedeutung. Nachdem die zentral gelegene Einkaufs- und Flaniermeile zunehmend an die Kapazitätsgrenzen für den Fussverkehr stiess, brauchte die «Mahü» ein neues Konzept und eine neue Gestaltung. In einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren konnte die Bevölkerung ihre Vorstellungen und Ideen in den Planungsprozess einbringen. In einer Befragung wurden die Bedürfnisse der Anrainer eruiert. So entstand das Konzept einer weitgehend autofreien Flanierstrasse mit gut 400 Metern Fussgängerzone im Zentrum und angrenzend 1200 Metern Begegnungszone.

Sprach sich in einer Befragung vor Beginn der Neugestaltung im Frühjahr 2014 nur gerade eine knappe Mehrheit der Quartierbevölkerung für das Verkehrsberuhigungsprojekt aus, zeigte eine Nachbefragung im Rahmen einer Evaluation ein erfreuliches Bild: Ein halbes Jahr nach der Eröffnung hiessen 71 Prozent der Befragten das Projekt gut, von den Jungen unter 30 Jahren gar über 90 Prozent.

## Gelungende Koexistenz dank Aufwertung

Ein weiteres beeindruckendes Beispiel hat die Bezirkshauptstadt Ried im Innkreis im Bundesland Oberöster-



1 | Weniger Platz für Autos, dafür mehr Raum für die Menschen zu Fuss: neue Begegnungszone in der Mariahilfer Strasse in Wien.

2 | Für die Stadt Ried im Innkreis war die Begegnungszone ein goldener Weg aus einem städtebaulichen Dilemma.

– Fotos: walk-space.at, Dieter Schwab

reich realisiert. Auslöser war die Errichtung eines neuen Einkaufszentrums am Rande der Altstadt. Weil sie befürchtete, das lebendige Altstadtzentrum könnte wirtschaftlich und sozial an Attraktivität einbüßen, suchte die Stadt nach Wegen, um das neue EKZ in die Innenstadt zu integrieren. Dabei verfolgte Ried ein Shared-Space-Konzept, das den Autoverkehr nicht ausschliessen, sondern verträglicher gestalten sollte.

Durch die Neugestaltung der Räume zwischen dem Einkaufszentrum und der Altstadt als zusammenhängende Begegnungszone wurde eine attraktive Verbindung für den Fuss- und den Radverkehr geschaffen, die eine stark befahrene Ringstrasse einschliesst. Mit einer Ausdehnung von rund 400 auf 450 Meter ist die Begegnungszone von Ried die grossflächigste von ganz Österreich. Sie zeigt beispielhaft, wie dank Aufwertung des öffentlichen Raums als Lebens- und Aufenthaltsraum die Koexistenz mit dem Auto gelingen kann.

## Begegnungszonen auf Hauptstrassen

Unsere östlichen Nachbarn definieren die Begegnungszone etwas anders als wir. So ist das Verkehrsregime auch auf übergeordneten Landesstrassen möglich (umgesetzt zum Beispiel in Wolfurt bei Bregenz). Anders als in der Schweiz kann 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, wenn dies der Flüssigkeit des Verkehrs dient und keine Sicherheitsbedenken bestehen. Die Wohnstrasse, wo auch Kinderspiel möglich ist, wurde nicht abgelöst.

Der österreichische Verein für FussgängerInnen walk-space.at dokumentiert die neu entstehenden Begegnungszonen auf [www.begegnungszonen.or.at](http://www.begegnungszonen.or.at).

# Der Fussgängerstreifen im neuen Normenkorsett

**Im Januar 2016 ist die neue Norm Fussgängerstreifen veröffentlicht worden. Sie löst die bestehende Norm aus dem Jahr 2000 ab. Damit soll der Auftrag des Parlaments erfüllt werden, die Fussgängerstreifen sicherer zu machen.**

— Von Thomas Schweizer

Die neue Norm Fussgängerstreifen (SN 640 241) bringt viele sinnvolle Präzisierungen, verpflichtet sogar Mittelinseln einzubauen und nimmt explizit Bezug zur Fusswegnetzplanung. Die vielen Anforderungen, die erfüllt werden müssen, erhöhen aber die Hürden, um einen Fussgängerstreifen normgerecht markieren zu können. Nach wie vor dominiert die Lenkeroptik. Empfehlungen, die den Betrieb der Strassenanlage beeinflussen, um eine sichere Querung zu ermöglichen, fehlen. So sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung im Umfeld der Fussgängerstreifen nicht als Lösungsansatz erwähnt. Temporeduktionen, um die Sicht auf den Streifen sicherer zu machen, sind sogar explizit ausgeschlossen. Ob der Verzicht auf einen Fussgängerstreifen bei geringen Fussgängerfrequenzen immer eine bessere Lösung ist, bleibt aber fraglich.

## Anforderungen an die Sicht

Neu wird unterschieden zwischen Erkennbarkeit der Querungsanlage (Erkennungsdistanz) und Sichtbarkeit des Fussgängers (Sichtdistanz). Die Anforderungen sind detailliert beschrieben. Neu sind auch Anforderungen für Fussgängerstreifen in Kurven formuliert. Fussgängerstreifen dürfen nur signalisiert werden, wenn sowohl die signalisierte als auch die gefahrene Geschwindigkeit ( $V_{85}$ ) nicht mehr als 60 km/h beträgt. Eine Empfehlung, die Strassenanlage aus Sicherheitsgründen umzubauen und eine tiefere Geschwindigkeit anzustreben, fehlt.

## Fussgängerschutzinseln und Beleuchtung

Grundsätzlich sollen bei allen Fussgängerstreifen Mittelinseln angestrebt werden. Bei Fahrbahnen, die breiter sind als 8,50 Meter, ist der Bau einer Mittelinsel sogar Pflicht. Neu wird auch die Beleuchtung des Streifens Pflicht. Das ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status quo.

«Wo und wie viele vortrittsberechtigte Querungen dem Fussgänger angeboten werden sollen, ist eine politische Zielsetzung.»

## Fusswegnetzplanung und Frequenzen

Hundert Fussgänger in den fünf Spitzenstunden sollen erreicht werden, damit ein Streifen markiert werden darf. Bei geringeren Frequenzen wird aus Sicherheitsüberlegungen eine Querung ohne Fussgängerstreifen (beispielsweise die Anordnung einer Fussgängerschutzinsel) empfohlen. Abweichungen sind möglich bei Querungen, die Teil einer qualifizierten Fusswegnetzplanung sind, oder wenn besondere

Vortrittsbedürfnisse vorliegen (etwa bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulhäusern, Alters- oder Behindertenheimen).

Ob geringe Fussgängerfrequenzen überhaupt sicherheitsrelevant sind, bleibt unklar. Ob eine Querung mit oder ohne Vortritt sicherer ist, hängt nicht von den Fussgängerfrequenzen, sondern von den Fahrzeugmengen ab. Bei der Norm wurde ausser Acht gelassen, dass der Bedarf für eine vortrittsberechtigte Querung mit zunehmenden Fahrzeugmengen steigt. Nicht berücksichtigt wird auch die städtebauliche Situation bzw. die örtliche Lage, welche allenfalls auch bei geringen Fussgängerfrequenzen einen Fussgängerstreifen erfordert. Es ist nun Aufgabe der Gemeinden, in der Fusswegnetzplanung gemäss Fuss- und Wanderweggesetz FWG diejenigen Stellen zu bezeichnen, welche – unabhängig von den Frequenzen – mit einem Fussgängerstreifen versehen werden sollen.

## Joker für besondere Verhältnisse

Neu besteht die Möglichkeit, von der Norm abzuweichen, wenn ein verkehrstechnischer Bericht nachweist, dass die gewählte Lösung die Sicherheit gewährleistet. Hier wird den zuständigen Behörden ein Instrument zur Verfügung gestellt, um in speziellen Situationen Lösungen zu suchen, welche sicher, aber nicht normkonform sind.

## Fazit

Wo und wie viele vortrittsberechtigte Querungen dem Fussgänger angeboten werden sollen, kann nicht in einer Norm festgelegt werden, sondern ist eine politische Zielsetzung. Die Förderung des Fussverkehrs ist zwar in kantonalen Leitbildern und Strategiepapieren festgeschrieben; die logische Konsequenz, die Fussgänger bei der Querung vermehrt zu priorisieren, ist aber in der Umsetzung noch nicht angekommen.

Es ist zu hoffen, dass die Fusswegnetzplanung als Chance erkannt wird, in Kombination mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen auch auf Hauptachsen vortrittsberechtigte Querungen anbieten zu können. Wer den Fussverkehr fördern will, muss die Bedingungen für das Zufussgehen verbessern. Dazu gehört ein dichtes, sicheres und attraktives Fusswegnetz – inklusive Fussgängerstreifen.

Zurzeit ist der Entscheidung noch offen, ob die Norm als Weisung des Bundes eine höhere Rechtsverbindlichkeit erhält.

**Fussverkehr Kanton Bern****Aare-Uferweg bleibt velofrei**

Die Gemeinde Bremgarten wollte mit dem Ausbau des Aare-Uferwegs neu auch Velos auf diesem Wanderweg zulassen. Fussverkehr Kanton Bern (FVBE) wehrte sich dagegen mit einer Einsprache und hat Recht bekommen. FVBE kritisierte die im Baugesuch vorgesehene Breite von 1,50 bis 2,50 Meter für Fussgänger und Velos, das Fehlen von Massnahmen zur Durchsetzung von Temporeduktionen («Wanderweg-Tempolimit») und den vorgesehenen Hartbelag.

Für Velos bleibt der Wanderweg gesperrt und auf einen Hartbelag wird verzichtet. Der Verband Schweizer Wanderwege und die Verbände der Behindertenorganisationen haben sich auf einen Belag aus einer Kiesdeckschicht geeinigt, der durch Beimischung eines Bindemittels stabilisiert wird. Der Belag ist ein Kompromiss mit den Verbänden der Behindertenorganisationen, die aufgrund der teilweise grossen Steigung auf dem Zugang zur Aeschenbrunnmattstrasse einen Hartbelag gefordert hatten.

**Keine «Haltestellenumfahrung» auf dem Trottoir**

Im Berner Stadtrat ist bei der Vorlage «Behindertengerechter Umbau von Haltestellen des öV» ein Antrag aus Velokreisen nur ganz knapp gescheitert. Er hatte verlangt, dass an allen rund 300 Haltestellen



1 | Der Wanderweg an der Aare bei Bremgarten wird dank einer Einsprache von Fussverkehr Kanton Bern nicht verbreitert und bleibt Menschen zu Fuss vorbehalten. – Foto: Gisela Vollmer

in der Stadt Bern sogenannte Veloumfahrungen auf dem Trottoir zu prüfen sind. Einige Wochen später beschloss der Stadtrat bei der Vorlage «Sanierung der Haltestelle Monbijoustrasse», dass stadtauswärts eine solche Veloumfahrung eingerichtet werden soll.

In Zukunft ist also auf den Trottoirs mit mehr Velos und E-Bikes zu rechnen. Ausgerechnet in den Haltestellenbereichen werden künftig noch weitere Fahrspuren entstehen. Das kann es eigentlich nicht sein. —

## FACHTAGUNG 2016

**Geh-sund! – Der Weg zu mehr Gesundheit**

Infrastrukturelle Bedingungen für ein gesundheitsförderndes Verhalten

**Donnerstag, 30. Juni 2016,  
Bildungszentrum 21, Basel**

Die Bewegung im Alltag gewinnt in der Gesundheitsförderung an Bedeutung. Der gesundheitliche Nutzen des Fussverkehrs ist grösser als die Kosten für die Infrastruktur. An der Tagung werden folgende Fragen diskutiert:

- 🚶 Wie können die Fachleute aus Public Health einerseits und Verkehrs- und Siedlungsplanung andererseits zusammenarbeiten, um die Bewegung zu Fuss im Alltag zu fördern?
- 🚶 Wie kann das Thema Gesundheit verstärkt in die Argumentation für eine fussgängerfreundliche Infrastruktur eingebracht werden?
- 🚶 Wie können umgekehrt die infrastrukturellen Rahmenbedingungen bei den Ansätzen zur Bewegungsförderung verstärkt thematisiert werden?

Weitere Informationen und Anmeldung unter [fussverkehr.ch/fachtagung](http://fussverkehr.ch/fachtagung)

**Fussverkehr Schweiz****Generalversammlung 2016**

**Donnerstag, 30. Juni 2016, 17.15 Uhr**

Bildungszentrum 21, Missionsstrasse 21, Basel.

**Traktanden:**

1. Wahl der Stimmzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2015
3. Jahresbericht 2015 (mit Ausblick 2016)
4. Jahresrechnung 2015 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Ersatzwahlen
7. Finanzrahmen 2016
8. Diverses

*Jahresbericht und Rechnung finden Sie online unter [fussverkehr.ch/jahresbericht](http://fussverkehr.ch/jahresbericht).*

# Gedankenspaziergänge

Von vielen kreativ tätigen Menschen ist bekannt, dass sie täglich spazieren gehen, nicht selten immer auf den gleichen Wegen. Das tun sie nicht, um Neues zu entdecken; der Spaziergang ist vielmehr eine Kreativtechnik, die dabei hilft, Gedanken zu ordnen oder ihnen freien Lauf zu lassen. Gehen an der frischen Luft regt den Kreislauf an, das Hirn wird mit mehr Sauerstoff versorgt, das rhythmische Schreiten bringt die Gedanken in Gang; es kann sich ein tranceartiger Zustand einstellen, der dem beim Tagträumen nahekommt und bei dem sich der Gedankenfluss der Kontrolle ein Stück weit entzieht. Bildgebende Verfahren haben gezeigt, dass beim Tagträumen ein Austausch zwischen Hirnregionen stattfindet, die sonst kaum miteinander zu tun haben. Es entstehen kreative Momente, die sich nutzen lassen.

Sicher ist das ein Grund, warum so viele schöpferisch tätige Menschen – Musiker, Maler, Schriftsteller und Philosophen, aber auch Wissenschaftler – den täglichen Spaziergang so hoch schätzen: Derweil sich die Beine vertreten, begibt sich auch der Geist auf einen Spaziergang, auf dem es oft Neues zu entdecken gibt. Dinge gehen einem durch den Kopf, die Gedanken kommen in Fluss, sie wandern



Der Spaziergang ist der Ort, wo uns die Muse küsst.

– Foto: Jenny Leuba

umher, umkreisen einander, geraten aneinander, verschmelzen miteinander. Dieses ziellose Denken ist eine Quelle der Inspiration.

Anders als im Schlaf sind wir im Tagtraum in der Lage, das Potenzial neuer Gedankenverknüpfungen zu erkennen und sie festzuhalten. Der Spaziergang ist, prosaisch ausgedrückt, eine Ideenmaschine, oder etwas poetischer: der Ort, wo uns die Muse küsst. —

## 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, Gisela Vollmer

Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen  
Titelbild: Place Centrale, Martigny. Foto: Gaël Cochand, TRIBUarchitecture  
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  
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](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

16./17. Juni 2016

**Österreichische Fachkonferenz für FussgängerInnen**  
Unter dem Titel «Gut zu Fuss – nahmobil aktiv und sicher» beschäftigt sich die Jahreskonferenz des österreichischen Vereins für FussgängerInnen mit aktuellen Fussverkehrsthemen. [walk-space.at](http://walk-space.at)

30. Juni 2016

### Fachtagung 2016

Die nationale Fachtagung 2016 von Fussverkehr Schweiz wird sich mit gesundheitlichen Aspekten des Fussverkehrs und struktureller Bewegungsförderung auseinandersetzen. Die Tagung findet in Basel statt.

30. Juni 2016

### Generalversammlung 2016

Im Anschluss an die Fachtagung findet in Basel die Generalversammlung 2016 von Fussverkehr Schweiz statt (siehe Hinweis auf Seite 7).

Weitere Informationen unter [fussverkehr.ch/agenda](http://fussverkehr.ch/agenda)

