



FUSS VERKEHR

30 JAHRE FWG

Der lange Weg zu kurzen Wegen

Vor 40 Jahren wurde die Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF) gegründet, die heute unter dem Namen Fussverkehr Schweiz bekannt ist. Und vor 30 Jahren hat das eidgenössische Parlament das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) verabschiedet. Seine Geschichte ist ein Schulbeispiel dafür, wie weit der Weg ist von der politischen Vision über eine Volksinitiative bis zur Umsetzung auf dem Boden der Realität. Wir werfen einen nostalgischen Blick zurück und einen kritischen auf die Gegenwart. — Seite 2

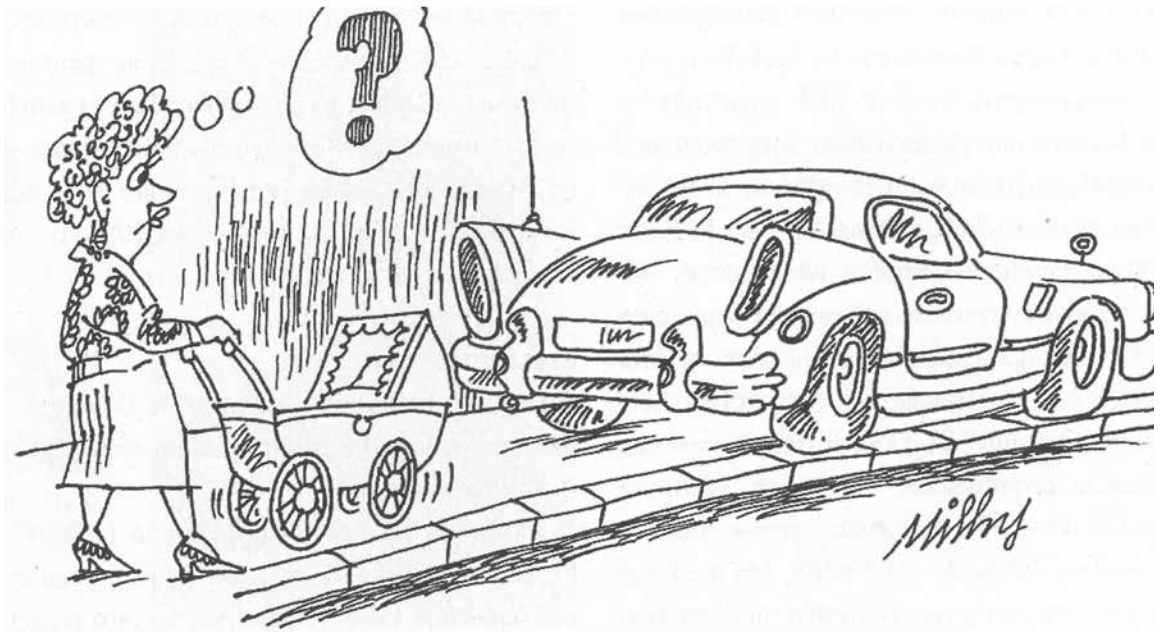
Im Auftrag des ASTRA hat Fussverkehr Schweiz die Umsetzung des FWG in den Kantonen unter die Lupe genommen. Nicht überall erfährt das Gesetz die gleiche Achtung. Eine Bilanz nach 30 Jahren. — Seite 5

Thomas Hardegger, Präsident von Fussverkehr Schweiz, erklärt, warum die Veloinitiative unsere Unterstützung verdient. — Seite 6



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Von der Vision zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege



Liebe Automobilistin
Lieber Automobilist

Seit dem 1. Juli 1989 ist das Parkieren von Autos auf den Trottoirs verboten. Ihr Fahrzeug behindert mich auf meinem sonst sicheren Weg als Fussgänger. Bitte belassen Sie mir doch den bescheidenen Raum auf dem Trottoir zu meiner Sicherheit.

**Denken Sie auch an die Kinder,
an die Gehbehinderten und
Betagten !!**

Herzlichen Dank



Arbeitsgemeinschaft
Recht für Fussgänger
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 01 / 383 62 40

Die Geschichte des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) ist die Geschichte des Engagements weniger Menschen, die über viele Jahre hinweg unermüdlich und unbeirrt auf ein Ziel hinarbeiteten und andere für ihre Idee zu begeistern vermochten. — *Christian Keller*

In den 1960er und 1970er Jahren wurden Mittel zur Förderung von Land- und Forstwirtschaft in beträchtlichem Masse für den Ausbau einfacher Feldwege zu befestigten Güterstrassen eingesetzt. Landauf, landab wurden Wege asphaltiert, die Teil des ausgedehnten Wanderwegnetzes waren. Was den Bauern die Arbeit erleichtern sollte, erschwerte Spaziergängern und Wanderern das Leben, denn Hartbeläge sind zwar gut für Räder, für die Fortbewegung zu Fuss aber ungeeignet. Auch in Siedlungsgebieten fielen Fusswege dem Ausbau zu Strassen zum Opfer.

Der Verlust sicherer und direkter Wegbeziehungen für das Zufussgehen wurde lange als Preis für die zunehmende Motorisierung hingenommen, die man

damals als Segen empfand. Einer der ersten, die sich der fortschreitenden Zerstörung von Fusswegen mit politischen Mitteln widersetzen, war Professor Hugo Bachmann, der am Institut für Baustatik und Konstruktion der ETH Zürich lehrte und sich auf den sonntäglichen Ausflügen mit seiner Familie über die zunehmende «Verstrassung» von Fuss- und Wanderwegen ärgerte. «Die Wege waren schutz- und rechtlos, jedermann konnte daraus eine Strasse machen», schrieb Bachmann später.

Im damaligen Zürcher Stadtpräsidenten Sigmund Widmer fand er einen Verbündeten. Dieser hatte auf einer Ferienwanderung von Zürich nach Bern mit den eigenen Füssen erlebt, welche Folgen der unablässige

Strassenbau für die überregionalen Wanderwege hatte. Das markierte Wegnetz war auf weiten Strecken asphaltiert, was das Wandern monoton und unangenehm machte. In einer Kolumne forderte er, dass der Bund wie für die im Bau befindlichen Nationalstrassen auch für die Anlage und rechtliche Sicherung von Wanderwegen ein Expropriationsrecht erhalten solle, um zusammenhängende überregionale Wanderrouten zu fördern.

1972 sprang der Funke. Bachmann nahm Kontakt zu Sigmund Widmer auf. Sie waren sich einig, dass etwas gegen die fortschreitende Zerstörung von Fusswegen unternommen werden musste. Es brauchte rechtliche Grundlagen, um sichere, direkte und attraktive Wege zu erhalten und auf gesamtschweizerischer Ebene zu fördern. Ihr Vorsatz lautete: «Wir setzen uns dafür ein, dass dem Menschen zu Fuss die Wege erhalten bleiben und dass er sie wieder vermehrt bekommt: menschenwürdige, sichere Fuss- und Wanderwege, ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase, damit wir die Umwelt nicht nur als Automobilist befahren, sondern auch als Fussgänger erleben können.» Bald stiess Hans Ehrismann, Mitglied der Technischen Kommission der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege SAW, dazu. Gemeinsam gründeten sie die informelle «Arbeitsgruppe zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege», um gegen die Zerstörung der Wege anzutreten. Bald gesellten sich weitere Engagierte zur Gruppe, doch blieben diese drei über längere Zeit die treibende Kraft.

Volksinitiative für ein Menschenrecht

Es begann ein langer, zäher Kampf um die Anerkennung des Zufussgehens in einem politischen und gesellschaftlichen Umfeld, das damals sehr autoorientiert war. In diesem Klima der Technologiegläubigkeit und der Fortschrittseuphorie Anfang der 1970er Jahre waren die Promotoren Rufer in der Wüste. Im Siedlungsraum drohte unter den Anstrengungen, ihn autogerecht auszubauen, die Aufenthaltsqualität die für Menschen zu Fuss buchstäblich unter die Räder zu kommen. Es war das Thema des Schriftstellers und Ingenieurs Hans Boesch, der an der ETH Zürich als Verkehrsplaner wirkte und sich in der ARF für die Fussgänger in der Stadt engagierte. Mit Schriften wie «Die Langsamverkehrs-Stadt» leistete er wichtige Grundlagenarbeit im Spannungsfeld zwischen Geist und Technik und wies den Weg zur verkehrsberuhigten, menschenfreundlichen Stadt, in der die Fussgängerinnen und Fussgänger im Zentrum stehen.

Die Arbeitsgruppe dokumentierte die Ursachen des raschen Zerfalls der innerörtlichen Fusswegbeziehungen und der Wanderwege und unternahm den Versuch, die Wegnetze im eidgenössischen Raumplanungsgesetz zu verankern, was zunächst zu gelingen schien. Nachdem die Gesetzesrevision an der Urne scheiterte, entschlossen sich die Mitglieder, den Weg über eine Verfassungsinitiative einzuschlagen. Dieser Weg war zwar beschwerlich; er hatte aber den



Vorteil, dass nicht nur die Anlage neuer Wege erleichtert würde, sondern auch das eigentliche Anliegen, der Schutz des bestehenden Wegnetzes, integriert werden konnte. Im August 1973 lancierte die Arbeitsgruppe die «Eidgenössische Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege» mit folgendem Wortlaut:

1. Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Planung, die Errichtung und den Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes sowie die Koordination, die Errichtung und den Unterhalt regionaler Fuss- und Wanderwegnetze in der ganzen Schweiz sicherstellen.
2. Er fördert die Anlage und den Ausbau lokaler Fusswegnetze.
3. Fuss- und Wanderwege sind abseits befahrbarer Strassen zu führen.

Ohne Geld und ohne Infrastruktur begannen die Mitglieder der Arbeitsgruppe mit dem Sammeln der Unterschriften. 50 000 waren damals nötig, damit eine Initiative zustande kam. Mit über 123 000 Unterschriften reichten sie die Initiative im Februar 1974 ein.

1 | Als die Schweiz 1989 das wilde Parkieren auf Trottoirs verbot, machten Mitglieder der ARF mit Steckkarten auf die neue Regelung aufmerksam, die sie unter die Scheibenwischer falsch abgestellter Fahrzeuge steckten.

2 | Dank emotionaler Bildsprache und guten Argumenten errang die Initiative der ARF mit 78 Prozent Ja-Stimmen einen historischen Abstimmungssieg. — Bilder: Archiv Fussverkehr Schweiz

Lobbying und Öffentlichkeitsarbeit

Nach diesem ersten Erfolg begann die Arbeit erst. Die Arbeitsgruppe erweiterte sich nach einer Verschnaufpause zu einem Vorstand und gründete am 28. November 1975, also vor 40 Jahren, den Verein «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege» (ARF).

Es galt, sich auf das absehbare Seilziehen mit Bundesrat und Parlament vorzubereiten. Das Anliegen irritierte. Der zuständige Bundesrat Hans Hürliemann stellte dem Komitee gar eine jährliche finanzielle Unterstützung für den Erhalt der Wanderwege in Aussicht, wenn es die Initiative zurückziehe; ein be-



Die Via Poschiesa in Pura (TI) war ursprünglich ein Fussweg, dann während Jahren eine Erschliessungsstrasse. Seit der Umgestaltung 2011 ist der Weg wieder ausschliesslich den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. (Auszeichnung Flâneur d'Or 2014) – Foto: flaneurdor.ch

merkenswerter Versuch, eine querliegende Forderung aus der Welt zu schaffen. «Die SAW wankte, doch wir von der ARF als ursprüngliche Initianten und unermüdete Zugpferde liessen uns selbstredend nicht auf einen Kuhhandel ein», erinnert sich Hugo Bachmann. Stattdessen betrieb die ARF intensive Lobbyarbeit; sie suchte das persönliche Gespräch mit Volksvertretern und gründete die Parlamentarische Gruppe für Fuss- und Wanderwege, der schliesslich rund 90 Angehörige des eidgenössischen Parlaments angehörten. Ein Pressedienst versorgte die Medien der deutschen und der französischen Schweiz periodisch mit Artikeln und Bildmaterial. In der Experten-Gruppe, die der Bundesrat einsetzte, engagierte sich die ARF massgeblich beim Entwurf eines Gegenvorschlags, der weniger bundeslastig sein sollte.

Dass der Bundesrat die Initiative im November 1976 ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfahl, war für die Initianten ein Tiefschlag, der sie zu neuen Anstrengungen antrieb. Schliesslich gelang es, in den vorberatenden Kommissionen der eidgenössischen Räte eine Mehrheit für das Anliegen zu schaffen. 1977 stimmte der Nationalrat einem Gegenvorschlag zu, der auch die Radwege mit einschloss, wie es aktuell die Veloinitiative verlangt. Im Differenzbereinigungsverfahren fielen die Radwege jedoch wieder aus

der Vorlage heraus. Nachdem der Gegenvorschlag im Nationalrat grosse Zustimmung gefunden hatte, lenkte schliesslich auch der Bundesrat ein. Am 18. Februar 1979 stimmten Volk und Stände dem neuen Verfassungsartikel mit überwältigendem Mehr zu: Fast 78 Prozent hiessen die Vorlage gut; von den Ständen lehnte sie einzig der Kanton Wallis ab.

Der lange Weg zu einem fortschrittlichen Gesetz

Der Abstimmungssieg war ein wichtiger Meilenstein; gesichert war das Anliegen damit noch nicht. Nun galt es, dafür zu sorgen, dass der Geist des Verfassungsartikels auch in den Gesetzestext einfluss, um Wirkung entfalten zu können. Hartnäckige Gegner, vor allem Kreise aus der Landwirtschaft und aus dem rechten politischen Spektrum, brachten sich in Stellung und suchten das Anliegen zu verwässern. «Während mehrerer Jahre waren nochmals grosse Anstrengungen von Seiten der ARF nötig, um die Kernanliegen der Initiative zu retten und weitere Verwässerungen zu vermeiden», erinnert sich Hugo Bachmann, der in der Arbeitsgruppe mitarbeitete, die im Auftrag des Bundesrates die Grundlagen für ein Bundesgesetz erarbeitete.

Am 4. Oktober 1985 verabschiedete das eidgenössische Parlament das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege, am 1. Januar 1987 trat das FWG in Kraft. Nach 15 Jahren war die Phase der Erarbeitung der Rechtsgrundlagen abgeschlossen. Folgerichtig änderte die ARF 1985 ihren Namen von «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege» zu «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger» und legte den Schwerpunkt ihrer Arbeit in Arbeitsteilung mit den Schweizer Wanderwegen auf das Siedlungsgebiet, wo Fusswege eine wichtige Rolle im Alltagsverkehr spielen.

1999 erfolgte die Umbenennung in «Fussverkehr Schweiz – Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger». Die Bezeichnung «Recht für Fussgänger» wollte nicht mehr so recht zum Zeitgeist passen. Der heutige Name trägt selbstbewusst der Tatsache Rechnung, dass das Zufussgehen ein Teil unserer Alltagsmobilität ist, dem ein vollwertiger Platz in der Verkehrspolitik zusteht. —

Der Text folgt Hugo Bachmanns Bericht in der Zeitschrift «Wege und Geschichte» von Via Storia, Heft 2013/2, «Organisationen des Langsamverkehrs». fussverkehr.ch/ueber-uns/geschichte/

Vollzug FWG

Bei der Umsetzung bestehen noch Lücken

Seit 30 Jahren existiert das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege. Was hat die Rechtsgrundlage für die Fusswegplanung in der Schweiz bewirkt, und wo stehen wir heute?

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 regelt Planung, Bau und Erhalt zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze. Die Umsetzung obliegt den Kantonen. Sie müssen dafür sorgen, dass bestehende und vorgesehene Wegnetze in Plänen erfasst und diese aktuell gehalten werden. Sie haben für den Bau, den Unterhalt und die Kennzeichnung der Wege, für ihre freie Begehbarkeit und ihre Sicherheit zu sorgen. Für den Fall, dass die Aufhebung eines Wegs unumgänglich ist oder ein Weg seinen Charakter als Fuss- oder Wanderweg verliert, besteht eine Ersatzpflicht. Ferner müssen die Kantone eine Fachstelle für Fuss- und Wanderwege bezeichnen.

Im Bereich der Wanderwege sind die Ziele des FWG erreicht. Im Siedlungsraum hingegen, wo Zufussgehen Teil des Alltagsverkehrs ist, gibt es vielerorts ungelöste Probleme. Die Aufgaben sind komplex und von grosser Dynamik; die Fusswegplanung hinkt dem Wachstum des Verkehrs stets hinterher. Fussverkehr wird zwar verwaltet, aber kaum gestaltet.

Eine grundlegende Voraussetzung, damit die Anliegen des Fussverkehrs im Rahmen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung konsequent mitberücksichtigt werden, ist die Festsetzung von Fusswegnetzen in rechtsverbindlichen Plänen, wie es das FWG vorsieht. 25 Jahre nach Ablauf der gesetzlichen Frist zur Erstellung der Fusswegnetzpläne zeigt ein Blick auf die Vollzugspraxis in den Kantonen ein heterogenes Bild, sowohl was den Stand als auch was die Qualität der Umsetzung betrifft.

Unterschiedlich, uneinheitlich, ungenügend

Der Stand der Umsetzung ist je nach Kanton sehr unterschiedlich. Da das Gesetz es den Kantonen überlässt, das Verfahren für Erstellung und Aktualisierung zu regeln und die Rechtswirkung der Pläne festzulegen, ist die Vollzugspraxis sehr unterschiedlich und steht auf unterschiedlichem Niveau. Manche Kantone haben für die Fuss- und Wanderwegplanung ein eigenes Gesetz erlassen, andere haben das Thema in das kantonale Raumplanungs- oder Baugesetz integriert oder ordnen das Verfahren rein auf Verordnungsstufe.

Sämtliche Kantone haben die Umsetzung der Fusswegnetzplanung an die Gemeinden delegiert. Nach FWG obliegt den Kantonen die Oberaufsicht und die Kontrolle, doch nicht alle Kantone nehmen ihre Aufsichtspflicht wahr. Wo die Regierung die

Fusswegnetzpläne genehmigen muss, ist die Zahl der Gemeinden mit Fusswegnetzplanung grösser als in Kantonen ohne entsprechende Vorschriften. In den meisten Kantonen variiert zudem der Stand der Umsetzung von Gemeinde zu Gemeinde stark; vielerorts steht die Erstellung von Fusswegnetzplänen noch aus oder ist qualitativ ungenügend. Die Probleme bei der Schulwegsicherheit sind symptomatisch dafür, dass das Thema Fusswege vielfach zu wenig detailliert angegangen wurde, denn eine gute Fusswegplanung umfasst auch die Schulwege und macht Aussagen zur Schulwegsicherung.

«Fussverkehr wird zwar verwaltet, aber kaum gestaltet.»

Unterstützung für die Kantone

Um der Umsetzung des Regelwerks neuen Schwung zu verleihen, hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Fussverkehr Schweiz beauftragt, den Stand der Umsetzung in den Kantonen zu untersuchen. Dabei hat unser Projektteam die Vollzugspraxis in den sechs Kantonen Aargau, Bern, Basel-Landschaft, Genf, St. Gallen und Zürich durchleuchtet. Es hat die Grundlagen zusammengetragen und im Gespräch mit den Fussverkehrsverantwortlichen der Kantone Abläufe, Strukturen und Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung geklärt. In Workshops mit Fachleuten der kantonalen Verwaltung, die in Entscheide zur Fussweginfrastruktur involviert sind – Personen aus den Bereichen Siedlungs- und Raumplanung, Verkehrspolizei, Tiefbauamt, Gesamtverkehrsplanung etc. – wurden Umsetzungsprobleme diskutiert und Best-Practice-Beispiele vorgestellt. Die Auswertung ist im Herbst letzten Jahres in Form eines Schlussberichts erschienen.

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse hat das Projektteam für die mit der Umsetzung betrauten Stellen in den Kantonen ein Pflichtenheft erarbeitet. Die Dokumentation «Kantonale Fachstellen Fussverkehr – Aufgaben und Organisation» klärt den gesetzlichen Auftrag und gibt den Verantwortlichen einen Leitfaden in die Hand, der sie in ihrer täglichen Arbeit unterstützen soll.

Beide Dokumente sind auf unserer Website verfügbar unter fussverkehr.ch/fachstellen.

Die Veloinitiative aus Fussgängersicht



Thomas Hardegger ist Nationalrat (SP/ZH) und Präsident von Fussverkehr Schweiz. – Foto: Gian Vaitl

Fussverkehr Schweiz unterstützt die nationale Veloinitiative, die Pro Velo im März lanciert hat. Thomas Hardegger, Präsident von Fussverkehr Schweiz, erklärt, warum das Begehren auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger eine gute Sache ist. — Interview: Christian Keller

Die Veloinitiative ist ein Anliegen der Radfahrerinnen und Radfahrer. Was geht das uns Fussgänger an?

Thomas Hardegger: Die Veloinitiative will den Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege (Art. 88 BV) um das Velo ergänzen. Die Initiative betrifft also in ihrer Substanz nicht nur das Velo, sondern ebenso die Fussgängerinnen und die Wanderer.

«Es braucht sichere Strassen und Wege für das Velofahren, denn das Trottoir gehört dem Fussverkehr.»

Sie wird helfen, nicht nur den Veloverkehr, sondern auch den Fussverkehr auf der nationalen politischen Bühne besser zu verankern, denn sie stärkt die unmotorisierte, nachhaltige Mobilität. Das ist im Interesse aller Zufussgehenden.

Schon heute fahren uns die Velofahrer in den Fussgängerzonen und auf Trottoirs um die Ohren. Mit der Veloinitiative wird alles noch schlimmer!

Fussverkehr Schweiz nimmt die zunehmenden Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängerinnen ernst. Die Veloinitiative ist ein wichtiger Schritt, um sie zu entschärfen. Der Grund für die heutige unbefriedigende Situation ist, dass für die Velos eine

vergleichbare rechtliche Grundlage wie für den Fussverkehr fehlt. Die Veloinitiative will das ändern: Sie verpflichtet den Bund, den Fahrradverkehr ebenso zu fördern wie den Fussverkehr und das Wandern. Die seit einiger Zeit verstärkte Veloförderung ging leider allzu oft auf Kosten der Fussgängerinnen und Fussgänger. Das kritisiert nicht nur Fussverkehr Schweiz, sondern auch Pro Velo.

Warum sollte die Veloinitiative daran etwas ändern?

Absatz 1 der Vorlage verlangt, dass eigenständige Netze für den Radverkehr angelegt werden. Das bedeutet faktisch eine Entflechtung von Radweg- und Fusswegnetz. Die Besserstellung des Velos im Strassenverkehr käme also ganz direkt auch den Zufussgehenden zugute. Wir wollen sichere Strassen und Wege für das Velofahren, denn das Trottoir gehört dem Fussverkehr.

Sieht die Initiative auch konkrete Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger vor?

Der überarbeitete Verfassungstext schafft eine Grundlage, damit der Bund den Fuss- und den Veloverkehr mit kommunikativen Mitteln fördern kann. Heute ist dies nur auf Umwegen möglich, etwa über Gesundheitskampagnen. Die Fortbewegung mit sanfter Mobilität aus eigener Muskelkraft soll nicht nur mit Infrastruktur unterstützt, sondern auch mit kreativen Ideen und emotionalen Botschaften beworben werden.

Weitere Informationen unter www.velo-initiative.ch

«Zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)»

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege

¹ Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze und über Netze für den Alltags- und Freizeit-Verkehr fest.

² Er fördert und koordiniert Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Netze und zur Kommunikation über diese; dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

³ Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Muss er dazugehörige Wege aufheben, so ersetzt er sie.

Fussverkehr Region Basel

Strasseninitiative BL

Die von Fussverkehr Region Basel unterstützte VCS-Initiative «Strassen teilen – mehr Platz und Schub für den umweltfreundlichen Verkehr», die eine gerechtere Verteilung des Strassenraums zugunsten der nachhaltigen Mobilität forderte, wurde am 8. März mit 72 % leider klar abgelehnt. Der Presse nach behindere die «Anti-Auto-Initiative» den Autoverkehr und verschlechtere damit die für die Wirtschaft zentrale Mobilität. Zudem sei die Initiative ungerecht, unverhältnismässig und unbezahlbar. Ein Umdenken findet derzeit im Kanton Baselland nicht statt. Um auf einer sachlichen Ebene argumentieren zu können, braucht es Fussverkehr Region Basel.

Neuausgabe des Leitfadens «Auf Augenhöhe 1,20 m»

Das Kinderbüro Basel hat Ende 2014 den Leitfaden für eine kinderfreundliche Stadtentwicklung (Auszeichnung Flâneur d'Or 2011) neu aufgelegt. Fussverkehr Region Basel hat «Auf Augenhöhe 1,20 m» auf seine Fussverkehrstauglichkeit hin geprüft. Kinder sollen ihre Spielorte sicher erreichen können. Bezug: www.entwicklung.bs.ch/kinderfreundlichestadtentwicklung

Aktualisierung des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt

Der Teilrichtplan wird im Sommer 2015 aktualisiert und soll nach den verschiedenen Vernehmlassungen im Herbst 2016 vom Regierungsrat erlassen werden. Fussverkehr Region Basel wird zu gegebener Zeit im Rahmen der externen Vernehmlassung zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege Stellung nehmen.

Fussverkehr im Baustellenbereich sichern

Anlässlich des Mobilitätsforums Basel-Stadt vom April 2015 mit Vertretern des Tiefbauamts und der Polizei wurden die Behinderungen des Fuss- und Veloverkehrs im Bereich von Baustellen moniert. Fussverkehr Region Basel zeigte mit zahlreichen Bildern die verschiedenen Behinderungen für den Fussverkehr. Die Vertreter der Verwaltung versuchen nun bei Bauarbeiten im Strassenbereich die Mängel zu beheben und bei Baustellen im Hochbaubereich die Architekten zu sensibilisieren.

Fussverkehr Kanton Bern

Ab 4 Jahren allein unterwegs

Am 7. Werkstattgespräch tauschten sich Eltern und Vertreter von Stadt und Kanton Bern über Schulwegprobleme und Aktivitäten zur Schulwegsicherung aus. — *Gisela Vollmer, Fussverkehr Kanton Bern*

Eltern warten mitunter jahrelang auf einen sicheren Schulweg. Massnahmen für mehr Sicherheit werden immer wieder verschoben oder gar nicht umgesetzt. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung betonte, dass raumplanerische Entschlüsse Ergebnis demokratischer Prozesse sein müssen. Bei der Schulwegplanung müssen Eltern, Schülerinnen und Interessenvertreter einbezogen werden. Unentgeltlicher Volksschulunterricht schliesst auch einen allfälligen Schülertransport mit ein, falls der Schulweg nicht zumutbar ist.

Im Rahmen der Überprüfung der Fussgängerstreifen hat das Tiefbauamt des Kantons Berns die Gemeinden aufgefordert, die Schulwege in einem Plan einzutragen. Die Rückmeldung war mit 98 % ausserordentlich hoch. Dies zeigt den hohen Problemdruck, aber auch, dass die Gemeinden die Schulwegplanung nicht als Teil der Fusswegnetzplanung auffassen; hier bestehen noch grosse Lücken. Die Stadt Bern hat unter Mitwirkung von Eltern und Schulleitungen alle Schulwege überprüft; über die Problembhebung informiert sie auf ihrer Website. Köniz setzt auf Temporeduktion und Koexistenz.

Es braucht den Dialog aller Beteiligten – Eltern, Schule und Gemeindebehörden –, um den Schulweg der Kinder sicher zu gestalten. In einem Punkt waren sich alle einig: Die Schulwegplanung ist eine Daueraufgabe und muss dringend angepackt werden.

Die Referate sind unter fussverkehr.ch/bern abrufbar.

Fussverkehr Schweiz

Generalversammlung 2015

Donnerstag, 11. Juni 2015, 18 Uhr (Apéro ab 17 Uhr)
Naturhistorisches Museum, Bernastrasse 15, Bern
Kleiner Saal

Traktanden

1. Wahl der Stimmenzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2014
3. Jahresbericht 2014 (mit Ausblick 2015)
4. Jahresrechnung 2014 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen von Vorstand und Revisionsstelle
7. Finanzrahmen 2015
8. Diverses

Anmeldung aus organisatorischen Gründen erwünscht.
Tel. 043 488 40 30 oder E-Mail info@fussverkehr.ch.

Was geht und was fährt

Während wir Fussgängerinnen und Fussgänger das Wort, das unsere Fortbewegungsart beschreibt, mit einer Vielzahl anderer Bedeutungen teilen müssen, haben jene, die fahren, das ihre fast für sich allein. Ein Grund zur Unzufriedenheit ist das nicht.

— Christian Keller

Unser Wortschatz ist reich an Begriffen, die ihre Wurzeln im Gehen haben. Das Verb «gehen» – und ebenso sein substantivischer Verwandter, der «Gang» – sind universelle Träger von Bedeutungen in den verschiedensten Lebensbereichen, die mit seiner eigentlichen Bedeutung, dem Sichfortbewegen, meist gar nichts zu tun haben. Kaum ein Text, der ohne den einen oder anderen Sprössling dieses sprachlichen Chamäleons auskommt! Diese Vielseitigkeit widerspiegelt die Bedeutung des Gehens für das menschliche Sein. Wendungen wie «der Gang der Zeit» oder «der Lauf der Dinge», Worte vom Wohlergehen bis zum Untergang – sie verweisen auf Existenzielles.

Die wunderbare Flexibilität des Gehens in der Sprache hat eine Entsprechung in der unvergleichlichen Freiheit von uns Fussgängern, dass wir unsere Schritte dahin lenken können, wohin wir wollen. Wir



Freiheit für den Fussverkehr: öffentlicher Durchgang in Winterthur. – Foto: Thomas Schweizer

können jederzeit spontan die Richtung ändern und sind auch in der Lage, unseren Weg unter schwierigen Verhältnissen zu gehen. Und jene, die fahren? So unfrei und einsam sie in ihren Fahrzeugen sind, so eingeschränkt ist auch der Wortschatz. «Fahren» hat kaum semantische Tiefe und kennt nur wenige Variationen, die erst noch oft negativ belastet sind: Mit einer abgefahrenen Sache lässt sich kein Staat machen, eine fahrlässige Handlung kann schnell in eine verfahrenere Situation führen, und wer erst ins Fahrerwasser einer Sache gerät, dem droht Gefahr.

Wie viel besser haben es wir Fussgängerinnen und Fussgänger. Wir gehen aufeinander zu und fragen uns fröhlich beim Grüßen: «Wie geht's?» —

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, Jenny Leuba, Dominik Bucheli
Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen
Titelbild: Liebefeld Park, Köniz. Foto: Jenny Leuba
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recycling Papier

SOCIAL NETWORK



Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne



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

REGIONALGRUPPEN

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

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

Fussverkehr Region Luzern
6000 Luzern
luzern@fussverkehr.ch

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

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

Fussgängerverein Zürich (FVZ)
www.fussgaengerverein.ch

Mobilité piétonne Genève
Case postale 45, 1213 Onex
geneve@mobilitepietonne.ch

Team: Thomas Schweizer (TS),
Dominik Bucheli (bd),
Christian Keller (ck), Luci Klecak (lk),
Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR)

AGENDA

11. Juni 2015

Fachtagung von Fussverkehr Schweiz

Unsere Fachtagung findet dieses Jahr in Bern statt und widmet sich der Fusswegnetzplanung.
www.fussverkehr.ch/tagung

11. Juni 2015

Generalversammlung 2015

Im Anschluss an die Fachtagung findet die ordentliche Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz statt. (*Details siehe Seite 7*)

25. September 2015

Journée Rue de l'Avenir

Der Studientag unserer Partnerorganisation in der Romandie beschäftigt sich dieses Jahr mit der Gesundheit und findet in Lausanne statt.
www.rue-avenir.ch/journees/journees/

20. Oktober 2015

Walk21 Vienna 2015

Das globale Treffen der Fussgängerinnen und Fussgänger findet dieses Jahr in Wien statt.
<http://walk21vienna.com>

