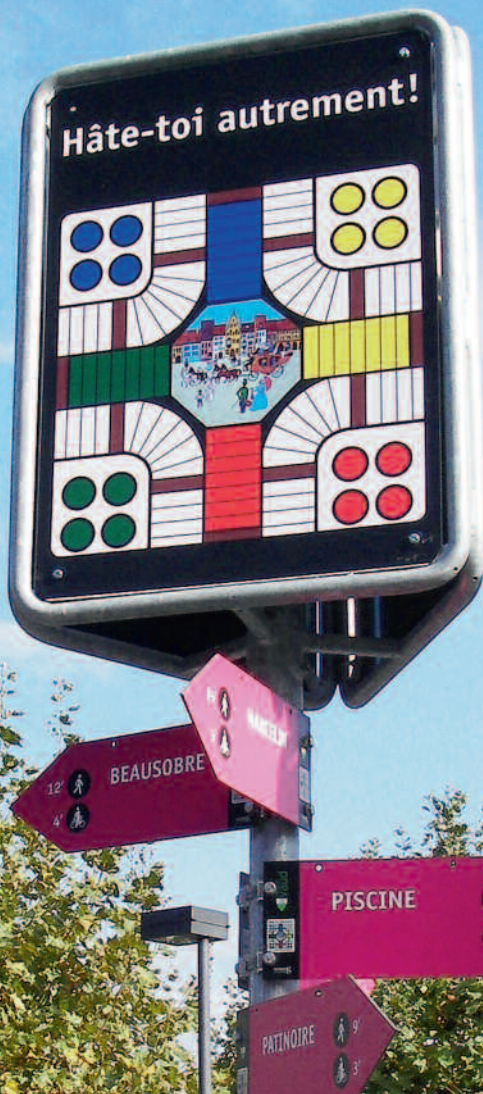


«Fussverkehr»

2/11



Liebe Leserin, lieber Leser

Zufussgehen wird neu entdeckt – in der Schweiz und in Europa. Lange Zeit als Nebensächlichkeit unbeachtet rücken heute die Bedürfnisse der FussgängerInnen wieder vermehrt ins Bewusstsein der Planerinnen und Politiker. Mehr Mobilität zu Fuss ist gut fürs Klima, sie ist gesund, und sie trägt dazu bei, dass die Lebensqualität in den Städten steigt.

Bei der Förderung des Zufussgehens spielen die Bedürfnisse der FussgängerInnen eine zentrale Rolle. Von 2006 bis 2010 befassten sich im Projekt Pedestrians' Quality Needs – Qualitätsbedürfnisse von FussgängerInnen (PQN) 70 ForscherInnen aus 20 Ländern mit der Frage, welche Auswirkungen die Qualität des Gehens auf diese Fortbewegungsart hat, und was es braucht, damit die Menschen wieder vermehrt zu Fuss unterwegs sind. An einer Tagung an der ETH Lausanne (EPFL) wurden das Projekt und die Resultate vorgestellt. Diese Ausgabe des Bulletins ist eine Gemeinschaftsarbeit von «Fussverkehr Schweiz» und unserer Partnerorganisation in der Romandie, «Rue de l'Avenir». Im ersten Artikel (Seiten 2–3) wird das Projekt PQN vorgestellt, im folgenden Artikel (Seiten 4–8) werden einige Themen herausgegriffen und vertieft betrachtet.

Wir wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Die (Wieder)Entdeckung des Zufussgehens in Europa

Von Marlène Butz und Mathieu Pochon

Gehen ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Zu Fuss unterwegs zu sein kann jedoch sehr unterschiedlich erlebt werden. Die wahrgenommene Qualität hat einen direkten Einfluss darauf, ob ein Weg zu Fuss oder mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt wird.



Unterwegssein und Aufenthalt im öffentliche Raum: Zu Fuss in der Stadt heisst auch sitzen, sich treffen, sehen und gesehen werden. (Limmatquai, Zürich)

Bild: Daniel Sauter

Titelbild:

Eile mit Weile: Beim Zufussgehen kommt es nicht einfach darauf an, möglichst rasch von A nach B zu gelangen, vielmehr ist oft der Weg das Ziel.

Bild: Dominique von der Mühl

Das Projekt Pedestrians' Quality Needs PQN – eine Premiere auf europäischer Ebene

2005 wurde das Projekt PROMPT – New means to PROMote Pedestrian Traffic in cities abgeschlossen. Unterstützt von der EU widmeten sich 6 Länder der Frage, wie das Zufussgehen gefördert werden kann. Mit dem EU-Forschungsprojekt Pedestrians' Quality Needs – Qualitätsbedürfnisse von FussgängerInnen (PQN) wurde nun eine weitere europäische Studie durchgeführt, in deren Zentrum die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger stehen. Dieses Mal waren 20 Länder beteiligt. Zwischen 2006 und 2010 untersuchten Forscherinnen und Forscher, welche Faktoren für eine angenehme und sichere Mobilität zu Fuss nötig sind. Hierzu wurde der aktuelle Wissensstand über Qualitätsansprüche von FussgängerInnen gesammelt und aufbereitet mit dem Ziel, nicht bloss Probleme aufzuzeigen, sondern vor allem die Qualität für den Fussverkehr zu verbessern.

Mit dem Projekt sollte das Wissen über Zusammenhänge zwischen Qualitätsbedürfnissen von FussgängerInnen und öffentlichem Raum bzw. Verkehrssystemen verbessert und die Zusammenarbeit der verschiedenen AkteurInnen unter Einbezug der sozialen, gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen im Bereich Fussverkehr gestärkt werden. Weiter sollten einfach zu verwendende Beurteilungsinstrumente (Audit-Werkzeuge) erarbeitet und die Planerinnen und Entscheidungsträger motiviert werden, im Sinne der FussgängerInnen zu handeln.

In der Überzeugung, dass zur Förderung des Fussverkehrs ein gesamtheitlicher Ansatz nötig ist, beteiligten sich gegen 70 Forscherinnen und Forscher von 49 Organisationen aus 20 Ländern am Projekt PQN / COST358. Rob Methorst vom Ministry of Infrastructure and the Environment in Delft, Niederlande, hielt als Projektleiter die grossangelegte Studie und die zahlreichen AkteurInnen zusammen. Vier Projektgruppen arbeiteten an den Themen funktionelle Bedürfnisse, wahrgenommene Bedürfnisse, Beständigkeit und Zukunftschancen sowie Zusammenhänge und Vernetzung.

Der Schlussreport wurde im November 2010 an der «walk21» in Den Haag vorgestellt. Am 8. April 2011 fand an der EPFL in Lausanne an der Tagung «renouveau de la marche, en Suisse et en Europe» eine weitere Veranstaltung zu PQN statt. In den Beiträgen auf den folgenden Seiten wird ein Überblick über die Referate gegeben, in welchen diverse Resultate des Projektes vertieft beleuchtet wurden.

Rob Methorst stellte die Resultate und die daraus hervorgehenden Empfehlungen an die verschiedenen AkteurInnen (Regierungen, Lokalbehörden, PlanerInnen, Organisationen) vor. Er betonte die Notwendigkeit eines ganzheitlichen Forschungsansatzes und zeigte auf, dass eine sektorielle Betrachtungsweise dem Phänomen

Fussverkehr mit seinen diversen Facetten (u.a. Mobilität, Wirtschaft, Gesundheit etc.) nicht gerecht werden kann.

Bessere Datengrundlagen im Fussverkehr nötig

Der Fussverkehr hält das ganze Verkehrssystem zusammen. Um seine Bedeutung und die Notwendigkeit seiner Förderung deutlich zu machen, braucht es jedoch Datengrundlagen. Als eines der Hauptresultate des Projektes wurde aber festgestellt, dass gerade im Bereich Fussverkehr nach wie vor systematische Datengrundlagen fehlen. Es gibt weder einheitliche Begrifflichkeiten noch Erfassungsmethoden, und es fehlen Systeme, mit denen die Daten erfasst, gespeichert und ausgewertet werden können. Soll jedoch der öffentliche Raum den Bedürfnissen der FussgängerInnen angepasst werden braucht es Kenntnisse sowohl über das Gehen als auch über den Aufenthalt sowie über weitere Faktoren wie die Multimodalität, subjektive Sicherheit, Zufriedenheit, Stolpergefahren etc.

Um etwas zu verändern braucht es also Wissen und Bewusstsein. Hier besteht weiterhin grosser Forschungs- und Handlungsbedarf. Es bedarf internationaler Leitlinien für das Erfassen, Analysieren und Verbreiten quantitativer und qualitativer Daten. Hierzu können Workshops und Konferenzen dienen, z.B. die internationale Fussgängerkonferenz «Walk21». Ausserdem müssen weitere nationale und internationale Forschungsprogramme folgen, welche koordiniert und systematisch neue Forschungsansätze entwickeln. Angesichts der anstehenden Herausforderungen – Klimawandel, Peak Oil, steigende Gesundheitskosten, alternde Gesellschaft etc. – muss der Fussverkehr als natürlichste Fortbewegungsart endlich (wieder) den entsprechenden Stellenwert erhalten – in Forschung, Politik und Planung.

Die Schweiz – eine Musterschülerin?

Für jedes Land wurde ein eigener Bericht verfasst, in welchem der aktuelle Stand im jeweiligen Land dokumentiert wurde. Von der Schweiz waren Urban Mobility Research (Daniel Sauter, Melanie Kunz) und die ETH Lausanne EPFL, Laboratoire Chôros (Dominique von der Mühl, Sonia Lavadinho) am Projekt beteiligt.

Es bestätigte sich, dass die Situation für Zufussgehende in der Schweiz verglichen mit anderen europäischen Ländern relativ gut ist. Insbesondere in grossen und mittelgrossen Städten der Deutschschweiz wurde in den letzten Jahren viel für die FussgängerInnen unternommen. Obschon aber in immer mehr Städten und Gemeinden auch die Bedürfnisse der FussgängerInnen bei den Planungen berücksichtigt werden, fehlt es vielerorts nach wie vor an Fachpersonen, die diesen spezifischen Blickwinkel einnehmen und vertreten. Es braucht daher eine massive Stärkung der Fussgängerlobby, welche Verbesserungen für die FussgängerInnen einfordert, auch in den grossen Städten.



Zudem besteht in der Romandie und im Tessin sowie in kleineren Gemeinden grosser Nachholbedarf. Insbesondere in Vorortsgemeinden ist die Situation oft alles andere als attraktiv und sicher. Dinge des alltäglichen Lebens sind oft nicht mehr in Gehdistanz erhältlich und z.B. Poststellen an Orten zentralisiert, die primär auf die Erreichbarkeit mit dem Auto ausgelegt sind. Gerade angesichts der alternden Gesellschaft und der grossen Umweltprobleme ist diese Abhängigkeit vom Auto aber ein grosses Risiko für die Zukunft.

In der Schweiz gibt es zahllose Erholungsmöglichkeiten an Seen, auf Plätzen, in Parks, in Wäldern oder in den Bergen, und das Netz des öffentlichen Verkehrs ist hervorragend. Dennoch müssen die Gehwege, insbesondere für Alltagswege besser vernetzt und unterhalten werden. Verkehrsberuhigte Zonen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen) haben in den letzten Jahren einen Boom erlebt, und v.a. in Wohnquartieren werden Verkehrsberuhigungen allmählich zum Standard. Kantonsstrassen hingegen sind noch in den allermeisten Fällen nicht anwohner- und fussgängerfreundlich ausgestaltet.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Probleme mittlerweile weitgehend erkannt sind; nun müssen Massnahmen umgesetzt werden. Die Schweiz steht verglichen mit anderen Ländern gut da. Betrachtet man aber das Potential, wird klar, dass es auch hier noch viel zu tun gibt.

*Die schlechte Anbindung eines Neubauquartiers ans Fusswegnetz kann zu gefährlichen Situationen führen.
Bild: Fussverkehr Schweiz*



Fussverkehr spielt auf allen Ebenen eine Rolle

Von Fabien Roland und Julie Barbey, Rue de l'avenir

Der Fussverkehr wird heute noch meistens als eine lokale Fortbewegungsart für kurze Distanzen wahrgenommen. Das Potenzial des Fussverkehrs in Bezug auf Umwelt und Gesundheitsaspekte muss heute aber auf allen Planungsstufen behandelt werden – auch auf Bundesebene.



Dank Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungs-massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wurde die Sägestrasse im alten Dorfkern Schlierens zum Aufenthaltsraum für die Bevölkerung aufgewertet. Hier treffen sich die NachbarInnen zum Spaziergang oder Kinder zum Spielen.

Bild: Stadt Schlieren

Obwohl Planungen und Umsetzungen, die den Fussverkehr betreffen mehrheitlich als Angelegenheit der lokalen Ebene betrachtet werden, zeigten die ReferentInnen, dass vom Thema Mobilität – und also auch der Mobilität zu Fuss – alle staatlichen Ebenen betroffen sind, allerdings je nach politischer Stufe mit verschiedenen Aufgaben und Kompetenzen. Die Empfehlungen der WHO, Bewegung in den Alltag einzubauen, um Gesundheitsproblemen, die durch das viele Sitzen entstehen vorzubeugen zeigen, dass dem Fussverkehr auch im internationalen Kontext eine grosse Bedeutung zukommt, namentlich in Form der Alltagsmobilität.

Zufussgehen ist auch in kleineren Städten und suburbanen Gebieten wichtig...

Die grossen Städte sind vergleichsweise fortschrittlich betreffend baulicher Massnahmen für FussgängerInnen. Verkehrsberuhigungen und Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs sind im Zusammenhang mit verkehrspolitischen und städtebaulichen Fragen seit den

80er-Jahren ein wichtiges Thema. Dominique von der Mühl wies jedoch darauf hin, dass nur 13% der Bevölkerung in den fünf grössten Schweizer Städten wohne, weshalb es genauso wichtig sei, die Fussverkehrsförderung in kleineren Städten und Gemeinden voranzutreiben. Dieses Potenzial müsse genutzt werden.

Die suburbanen Gemeinden, in denen zur Zeit die grössten Entwicklungen stattfinden, verfügen dank der nahen Stadtzentren über gute Anbindungen an die Verkehrssysteme, und sie profitieren von den Agglomerationsprogrammen. In diesen sich entwickelnden Räumen könnte der Fussverkehr eine grosse Rolle spielen. Neben den suburbanen Gebieten gibt es die zahlreichen mittleren und kleinen Städte. Deren Infrastruktur ist annähernd so gut wie jene in grösseren Städten, und die kleinräumlichen Dimensionen sowie die relativ hohe Baudichte liefern gute Voraussetzungen, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Neben den suburbanen Räumen liegt hier ein weiteres grosses Potential zur Entwicklung des Fussverkehrs. Die Stadt Yverdon wurde in diesem Zusammenhang als gutes Beispiel vorgestellt. John Aubert, Stadtplaner von Yverdon, zeigte, wie die Stadt das Agglomerationsprogramm als Anlass nahm, um eine wirksame Fussverkehrsstrategie umzusetzen. Weiter wies er auf die Notwendigkeit hin, je eigenständige Strategien für den Fussverkehr und den Veloverkehr zu entwickeln.

In den ländlichen Gemeinden gibt es zwar weniger Potenzial für den Fussverkehr, dennoch muss die Qualität des öffentlichen Raumes insbesondere für Kinder und ältere Menschen gewährleistet werden. Ausserdem spielt hier die Verbindung zwischen den Dörfern sowie zur nächsten grösseren Stadt eine wichtige Rolle. Hierzu gilt es, auf den bisher primär auf den Autoverkehr ausgerichteten Routen attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr anzubieten.

... Zufussgehen ist aber auch eine Aufgabe des Bundes

Eine Abteilung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) widmet sich dem «Langsamverkehr». Die Abteilung wurde vor zehn Jahren geschaffen. Sie hat den Auftrag, das Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) umzusetzen. Gabrielle Gsponer, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern stellte in ihrem Referat ihre Tätigkeiten vor. Diese beinhalten unter anderem die Mitarbeit bei den Agglomerationsprogrammen, die Unterstützung von Forschungsprojekten im Bereich Fussverkehr und die Kommunikation über die verschiedenen Publikationen auf der Webseite www.langsamverkehr.ch. Auf der Website ist auch eine Analyse der Bildungslandschaft der Schweiz im Bereich Langsamverkehr zu finden. Diese ergab einen Mangel in der Ausbildung von PlanerInnen, mit den entsprechenden Folgen: Die Planung von Fussverkehr und Veloverkehr werden in den meisten Ausbildungen nach wie vor stiefmütterlich behandelt, und entsprechend fehlt es in der Praxis an Fachkenntnissen über diese beiden

Verkehrsarten (vgl. auch «Neue Publikationen im Bereich Fuss- und Veloverkehr», Seite 7). Um die Forschung im Bereich des Fussverkehrs zu fördern unterstützte die Abteilung Langsamverkehr den schweizerischen Teil des COST-Projektes.

Gehen ist Verkehr – aber nicht nur

FussgängerInnen sind zwar unterwegs, oft halten sie sich aber auch längere Zeit im öffentlichen Raum auf ohne sich fortzubewegen, z.B. um sich auszuruhen, etwas zu beobachten oder um sich mit dem Nachbarn zu unterhalten. Diese Eigenschaft, die den Fussverkehr grundsätzlich vom Fahrverkehr unterscheidet wurde von verschiedenen ReferentInnen erwähnt. Wer den öffentlichen Raum beplant, muss deshalb stets beide Dimensionen des Fussverkehrs miteinbeziehen, die bewegte und die statische, Fortbewegung und Aufenthalt. Zudem spielen Aspekte wie Bequemlichkeit, Qualität der Stadtmöblierung oder die Beleuchtung eine sehr wichtige Rolle. Dazu gibt es in manchen Gestaltungsprojekten auch eine poetische und spielerische Dimension. Als Beispiele erwähnte Sonia Lavadinho von der EPFL den Umbau des Stadtzentrums von Sankt Gallen (Stadtlounge von Pipilotti Rist) oder eine aus Pflanzen bestehende Mauer entlang einer Baustelle in Tokyo.

Zu Fuss unterwegs in der Nacht

Isabelle Corten rief in Erinnerung, dass FussgängerInnen nicht nur bei Tageslicht im öffentlichen Raum unterwegs sind. Im Gegenteil: Ungefähr während der Hälfte der Zeit, in welcher wir unterwegs sind, ist es dunkel. Entsprechend wichtig ist die Beleuchtung. Ihre Arbeit als Lichtplanerin besteht darin, öffentliche Räume so zu beleuchten, dass sich die Menschen darin wohl fühlen und sicher sind. Immer mehr Städte erarbeiten hierzu einen Plan Lumière. Mittels einheitlicher und guter Beleuchtung wird die Orientierung verbessert, und durch entsprechende Gestaltung werden das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöht. Der öffentliche Raum erhält mehr Lebensqualität, und den öffentlichen Einrichtungen wird mehr Sorge getragen. Durch den gezielten Einsatz der Beleuchtung kann zudem Strom gespart werden.

Drei Pfeiler für eine wirksame Politik

Anhand von London zeigte Jim Walker die Wirksamkeit einer Politik mit den drei Aspekten gestalten, informieren und fördern auf.

Gestalten heisst in einer Grossstadt wie London, ein strategisches Fusswegnetz mit Hauptachsen zu definieren und eine Infrastruktur für touristische Routen (wie z.B. die Uferwege entlang der Themse) zu bauen. Es heisst aber auch, auf Quartierstufe zu planen, zum Beispiel wenn es um Querungen oder Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr geht.

Informieren bedeutet vor allem, die Bevölkerung und TouristInnen über bestehende Möglichkeiten zu orientieren. Denn die grossen Städte sind nun gut ausgerüstet, um den FussgängerInnen Dienstleistungen zu Wegweisung und Routen anzubieten. Pläne in Papierform



*Eine aus Pflanzen bestehende Mauer entlang einer Baustelle in Tokyo bringt Leben in den Strassenraum.
Bild: Rue de l'avenir*



*Die Beleuchtung kann mittels Spezialeffekten in der Dunkelheit eine poetische Atmosphäre erzeugen.
Bild: © Luminacit *

COST (European Cooperation in Science and Technology) ist ein zwischenstaatliches europäisches Rahmenprogramm für internationale Kooperation zwischen diversen staatlich geförderten Forschungsaktivitäten. COST ruft wissenschaftliche Netzwerke ins Leben und ermöglicht es den WissenschaftlerInnen, in einem weiten Spektrum von Aktivitäten in Forschung und Technologie zusammenzuarbeiten.
<http://www.cost.esf.org>

Neue Fussgängerbrücke über den Bach Aire zwischen Grand- und Petit-Lancy: Der kleine gedeckte Steg schliesst eine Netzlücke im Fusswegnetz und bietet eine sichere Verbindung abseits der stark befahrenen Strasse. Die angrenzende Wohnsiedlung erhielt damit eine attraktive Verbindung zum Park auf der anderen Seite des Baches.

Bild: Stadt Lancy



werden durch interaktive Pläne und Routenplaner ergänzt, Smartphones ermöglichen eine Verbreitung dieser Dienstleistungen, die direkt auf der Strasse verfügbar sind.

Fördern heisst, verschiedene Kommunikationskanäle zu nutzen, um die Bevölkerung fürs Zufussgehen zu sensibilisieren. London kann die Olympischen Spiele dazu nutzen, um das «London 2012 active travel programme» mit neuen, olympischen Fuss- und Velorouten zu lancieren. Die PartnerInnen hierzu kommen aus den Bereichen Ausbildung, Verkehr, Gesundheit und Tourismus. In London ist die Förderung des Fussverkehrs zudem eng mit Argumenten betreffend Gesundheit, Sicherheit und Freizeit verbunden.

Gesundheit als Hebel

Brian Martin stellte ein neues Konzept mit dem Namen «7 best investments» (verfügbar auf www.globalpa.org.uk) vor, welches den Ge-

meinden sieben Strategien aufzeigt, um körperliche Aktivitäten zu fördern. Besonders wichtig sind:

- Schulprogramme, mit welchen sich Bewegung im Alltag und die Förderung des Zufussgehens auf dem Schulweg integrieren lassen
- eine Verkehrspolitik, welche die Förderung des Fussverkehrs, des Velofahrens und des öffentlichen Verkehrs unterstützt
- ein Städtebau, welcher die Nutzungsvielfalt, den Nahverkehr sowie Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Grünflächen fördert
- der Einbezug der ÄrztInnen bei der Förderung physischer Aktivitäten
- Kommunikations- und Öffentlichkeitskampagnen unter Einsatz von neuen und traditionellen Medien.

(vgl. auch «Neue Publikationen im Bereich Fuss- und Veloverkehr», Seite 7).

Die zentrale Rolle der Kommunikation

Sonia Lavadinho zeigte mit einer Präsentation zahlreicher Beispiele, dass in der Autowerbung zunehmend mit Elementen des Fussverkehrs geworben wird. Dies weist darauf hin, dass Zufussgehen «trendy» ist. Autowerbung ist bisher aber immer einen Schritt weiter. Auch für die Fussverkehrsförderung müsste mehr über Vergnügen und Träume kommuniziert werden, und es bedarf origineller Werbung, um die neuen Medien und sozialen Netzwerke für sich zu gewinnen. Als Beispiel seien die Tower Bridge in London und die High Line von New York genannt, die jetzt auf Twitter populär sind.

Bewerten... und Erfolge teilen

Die Schlussfolgerungen des Projektes COST 358 zeigen die Wichtigkeit der Bewertung von Massnahmen auf. Das gemeinsame Programm «Measuring Walking» (www.measuring-walking.org), das im Rahmen des Projektes entwickelt wurde, beweist die Bedeutung einer internationalen, standardisierten und vergleichbaren Datensammlung. Entscheidend ist zudem die Begleitung der Umsetzung von Massnahmen und die Überwachung der Infrastruktur. Projektleiter Rob Methorst zeigte zum Schluss, dass Erfahrungen und Erfolge zwischen den Fachleuten und den Gemeinden über verschiedene Austauschplattformen geteilt werden müssen. Um das Zufussgehen zu fördern müssen auf alle Stufen Massnahmen geplant und organisiert werden. Die Koordination zwischen den verschiedenen Planungsebenen, von der internationalen bis zur lokalen aber auch zwischen dem öffentlichen und dem privaten Bereich ist entscheidend.



U-Bahn-Plan von London: Im Plan ist ersichtlich, wie viele Schritte zwei Stationen voneinander entfernt sind. Dadurch sollen die Leute animiert werden, kurze Strecken zu Fuss statt mit der «Tube» zurückzulegen.

Der Schlussbericht zum Projekt COST 358, die Berichte der vier Arbeitsgruppen, die Länderberichte (Country Reports) sowie weitere Unterlagen sind zu finden unter www.walkeurope.org.

Übersetzung und Bearbeitung:
Mathieu Pochon und Marlène Butz

Neue Publikationen im Bereich Fuss- und Veloverkehr

Die Reparatur von Siedlungsräumen rückt ins Zentrum **Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich**

Strassen im Innerortsbereich haben nicht nur Verkehrs- und Transportfunktion, sie sind auch Teil des Siedlungsraums und müssen vielfältige Bedürfnisse für die lokale Bevölkerung erfüllen. Die Strassengestaltung bestimmt dabei die Nutzbarkeit der Siedlungsräume. Die Publikation erläutert den Planenden, Behörden und Bauherren die wesentlichen Schritte für eine umweltverträgliche Gestaltung von Verkehrsräumen und hilft bei der Lösungsfindung bei Planung, Bau und Sanierung von Verkehrsräumen.

Künzler P., Dietiker J., Steiner R. 2011. *Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich. Grundlagen für Planung, Bau und Reparatur von Verkehrsräumen. Umwelt-Wissen Nr. 1110. Hrsg: Bundesamt für Umwelt (BAFU)*

Zufussgehen ist gesund!

Langsamverkehr, körperliche Aktivität und Übergewicht

In einer Literatursichtung hat das Institut für Sozial- und Präventivmedizin der Universität Zürich die gesundheitlichen Aspekte von körperlichen Aktivitäten zusammengestellt. Im Fokus steht der Zusammenhang zwischen dem Fuss- und Veloverkehr im Alltag und allgemeiner körperlicher Aktivität respektive Körpergewicht. Es wurden systematische Literaturübersichten bei Kindern und Erwachsenen durchgeführt, und Daten der Schweizerischen Gesundheitsbefragung analysiert.

Wanner M., Götschi T., Kahlmeier S., Martin-Diener E. 2011. *Langsamverkehr, körperliche Aktivität und Übergewicht, Systematische Literaturübersichten und Sekundäranalyse der Schweizerischen Gesundheitsbefragungen 2002 und 2007. Institut für Sozial- und Präventivmedizin, Zürich*

Langsamverkehr, Bewegung und Gesundheit: online-Plattformen für Austausch und Zusammenarbeit

Der Informationsaustausch über Internet wird immer wichtiger. Zwischen der Gesundheitsförderung durch Bewegung und Sport und der Förderung des Langsamverkehrs im Alltag und in der Freizeit gibt es vielfältige Synergien. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, in der Bewegungsförderung spezifische Fragen des Langsamverkehrs miteinzubringen und umgekehrt die Förderung des Langsamverkehrs durch Ansätze und Möglichkeiten der Bewegungsförderung zu unterstützen.

Martin-Diener E., Wanner M., Götschi T., Kahlmeier S. 2011. *Langsamverkehr, Bewegung und Gesundheit: online-Plattformen für Austausch und Zusammenarbeit. Institut für Sozial- und Präventivmedizin, Zürich*

Bessere Aus- und Weiterbildung für Fachleute im Bereich Fuss- und Veloverkehr gefordert

Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz

In der Praxis, z.B. bei der Beurteilung von Agglomerationsprogrammen hat sich gezeigt, dass eine qualitativ hochstehende Planung, Projektierung und Umsetzung von attraktiven und sicheren Verkehrsanlagen für den Fuss- und Veloverkehr noch nicht überall gewährleistet ist, da zu wenig Verkehrsfachleute mit Know-how in diesem Bereich zur Verfügung stehen. Eine vom ASTRA in Auftrag gegebene Studie zeigt deutlich, dass das Bildungsangebot an den Schweizer Hochschulen zum Thema Fuss- und Veloverkehr insgesamt noch ungenügend ist. Die Empfehlungen des Projektteams weisen Handlungsbedarf bei verschiedenen Akteuren – Bildungsinstitutionen, öffentlichen Verwaltungen und privaten Verbänden – aus.

Haering B., Lothar M. 2010. *Bildungslandschaft Langsamverkehr Schweiz, Analyse und Empfehlungen für das weitere Vorgehen. econcept. Hrsg: Bundesamt für Strassen, Bern*

Die Publikationen können beim ASTRA oder BAFU bestellt werden oder sind zu finden als Download auf der Webseite www.langsamverkehr.ch > Materialien oder www.fussverkehr.ch > Publikationen. (TS)

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
Telefon 071 310 17 25
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)

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

Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Mathieu Pochon (pom), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Daniel Grob, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, 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
Haltestelle «Englischiertelstrasse» (Tram 15)
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

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

Ausgabe 2/11 Mai 2011



«Zu Fuss ins hohe Alter» geht weiter

Die Unfallstatistik zeigt: Ältere FussgängerInnen sind im Verkehr überdurchschnittlich gefährdet. Im Februar 2010 hatte «Fussverkehr Schweiz» darum die Kampagne «Zu Fuss im hohen Alter» lanciert: Ein Prospekt gibt Tipps für ein sicheres Verhalten im Verkehr. Eine ausführlichere Broschüre, sie sich an die BetreuerInnen von alten Menschen richtet, zeigt zusätzlich Hintergründe zum Alterungsprozess auf.

Die Kampagne löste ein grosses Echo aus und zeigte, dass die Verkehrssicherheit von älteren FussgängerInnen viele Leute beschäftigt. Der Einsatz von Fussverkehr Schweiz geht darum weiter. Das neue Angebot besteht zum einen aus Informationsveranstaltungen zur Verkehrssicherheit von älteren FussgängerInnen. Hier können ältere Menschen über ihr eigenes Verkehrsverhalten reflektieren und mit Fachleuten Probleme diskutieren. Zum anderen haben wir zusammen mit der terzStiftung so genannte Seniorscouts ausgebildet. Dabei handelt es sich um kurz vor oder nach der Pensionierung stehende Menschen, welche für ihre betagten Eltern Begleit- und Betreuungsaufgaben übernehmen. Diese «Jungen Alten» wissen aus ihren Erfahrungen sehr genau, wo Gefahren und Mängel in der Verkehrsinfrastruktur liegen. Mit einer spezifischen Weiterbildung werden diese Laien zu ExpertInnen im Bereich der altengerechten Infrastruktur. Ein Seniorscout analysiert die Umgebung der Altersinstitution, in welcher ein Kurs stattfindet, auf deren Altengerechtigkeit und macht Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur.

Erste Veranstaltungen sind aufgegleist und werden in der zweiten Jahreshälfte 2011 durchgeführt. Haben Sie Interesse an einer Veranstaltung für Ihren Verein, Altersnachmittag oder Ihre Institution, dann freuen wir uns über Ihre Kontaktaufnahme. Details zur Kampagne unter www.fussverkehr.ch/alter – Interesse an einer Veranstaltung: 043 488 40 38. (BD)

Fachtagung 2011: Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30

Querungen für den Fussverkehr sind zentrale Elemente im Fusswegnetz. Vermehrt werden Regimes mit tieferen Geschwindigkeiten umgesetzt. Neben der Diskussion um Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren stehen zunehmend auch Projekte zur Diskussion, wo Tempo 30 auf stark belasteten Hauptachsen umgesetzt wird. Gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Artikel 4, soll in solchen Zonen auf die Anordnung von Fussgängerstreifen verzichtet werden, in Ausnahmefällen sind in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen aber zulässig. Die Frage «Fussgängerstreifen ja oder nein?» löst oft heftige Kontroversen aus. Wann ist eine Lösung ohne Fussgängerstreifen richtig, wann nicht? Die Tagung soll praxisnahe Antworten auf die folgenden Fragen geben:

- Welche Anforderungen gelten für Fussgängerstreifen auf vortrittsberechtigten Strassen (Kantonsstrassen), wenn diese mit Tempo 30 signalisiert werden? Wie sehen Lösungen aus, welche bezüglich Sicherheit und Attraktivität den Anforderungen aller Benutzergruppen genügen, von den Fachleuten als umsetzbar erachtet und von der Bevölkerung verstanden und akzeptiert werden?
- Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen: Welche Anforderungen an die Strassenanlage und an die Ausgestaltung der Querungen müssen erfüllt werden, wenn bestehende Fussgängerstreifen aufgehoben werden sollen? Wann braucht es einen Umbau? Und wie sehen geeignete Übergangslösungen aus, wenn vorläufig kein Umbau vorgenommen werden kann?

Die Fachtagung findet am Dienstag, 30. August 2011 im Hotel Elite in Biel statt. (BD)

Ministudienreise und GV 2011 in St. Gallen

Die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am Freitag, 30. September 2011 ab ca. 14.00 Uhr in St. Gallen statt. Das Programm folgt im Bulletin 3-2011.

Journée Rue de l'avenir 2011: Code de la rue

Am Freitag, 23. September 2011 findet in Bern die Journée Rue de l'avenir zum Thema «Le Code de la rue pour un nouvel espace-rue» statt.