

# UNTERWEGS

Das Gehen zu Fuss ist die natürlichste Fortbewegungsart. (Fast) alle sind täglich zu Fuss unterwegs. Als Autofahrerin, Velofahrer oder Benutzerin des öffentlichen Verkehrs legt man täglich mehrere Etappen zu Fuss zurück. Attraktive, sichere und direkte Fusswege sind die Voraussetzung dafür, dass sie benützt werden. Eine vorausschauende Planung und eine gute Umsetzung sind dabei zentral.

Fussgänger und Fussgängerinnen möchten, wie alle Verkehrsteilnehmenden, zügig und ungehindert vorwärtskommen. Da das Gehen nicht nur zweckgerichtet ist, brauchen sie neben direkten, sicheren Fusswegen auch Aufenthaltsbereiche, in denen sie vom Fahrverkehr ungestört im Gehen innehalten können. Die FussgängerInnen bringen unterschiedliche Voraussetzungen mit, die in die Verkehrsplanung einbezogen werden müssen. Kinder sind den Gefahren der Strasse mangels Erfahrung besonders stark ausgesetzt. Sie können Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht abschätzen und sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren. Bei Menschen mit (auch zeitweiser) Gehbehinderung sinkt die Geschwindigkeit der Fortbewegung und Reaktionsfähigkeit. Personen mit Sehbehinderung sind in erhöhtem Masse darauf angewiesen, dass Hindernisse und Störungen auf Gehflächen minimiert werden. Eine Hörbehinderung wird für andere Verkehrsteilnehmende nicht als Gefahr erkannt. Ältere Menschen können von mehreren der genannten Einschränkungen betroffen sein. Sie reagieren nicht mehr so schnell wie früher. Unerwartete Ereignisse können zu Unentschlossenheit und Unsicherheit führen.

## FUSSWEGE PLANEN

Die Bedürfnisse der Fussgänger und Fussgängerinnen werden oft als zweitrangig angesehen und in Verkehrsplanungen nicht angemessen berücksichtigt. Es gibt systematische Fehler und Schwachstellen im Netz. Fehlende Verbindungen, die zu Umwegen zwingen, Fusswege entlang stark befahrener Strassen, Trottoirs, die unvermittelt enden, oder Orte, wo das Queren nicht möglich oder sehr gefährlich ist, senken die Sicherheit und die Attraktivität eines Fusswegnetzes. Für die Verbesserung ist hier eine systematische Planung notwendig. Fusswegnetze müssen attraktiv, direkt, sicher und komfortabel sein. Eine Fusswegplanung darf sich nicht auf die Zentrumsgebiete beschränken. Handlungsbedarf besteht insbesondere in Aussenquartieren, an Siedlungsrändern und in Umnutzungsgebieten. Zu berücksichtigen sind vor allem die Bedürfnisse der Kinder: Schulwege und Freizeitwege sind mehr als eine Überwindung der Distanz zwischen Wohnung und Schule oder Spielplatz. Für die motorische, psychische und soziale Entwicklung der Kinder ist es wichtig, dass sie selbstständig zur Schule gehen, im Quartier Freundinnen und Freunde besuchen und im Freien spielen können.

In Siedlungskernen und anderen geeigneten Gebieten empfiehlt es sich, Fussgängerzonen einzurichten. Diese bieten die höchste Aufenthaltsqualität für die Fussgänger. In Fussgängerzonen gilt Fahrverbot. Die mittels Ausnahmeregelung ausgenommenen Fahrzeuge fahren im Schritttempo, und die Fussgängerinnen haben Vortritt. Ist dies nicht möglich, kann durch die Einrichtung einer Begegnungszone und eine attraktive Gestaltung eine ähnlich hohe Qualität geschaffen werden. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, und die Fussgänger haben überall Vortritt. Begegnungszonen eignen sich auch für die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren. Sie sollten allerdings so gestaltet sein, dass spielende Kinder nicht durch

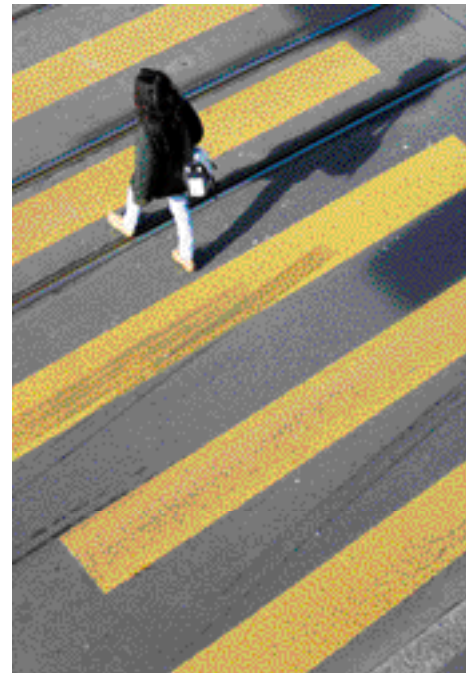
**Titelbild**  
Fussgänger- und Radwegbrücke zwischen Weil am Rhein und Hüningen (Bild: Red./dd)



01



02



03

parkierte Autos behindert werden. In den übrigen Wohnquartieren sind flächendeckend Tempo-30-Zonen vorzusehen.

### SCHWACHSTELLEN ENTSCHEIDEN ÜBER DIE ATTRAKTIVITÄT

Es sind «Kleinigkeiten», die darüber entscheiden, ob es angenehm ist, zu Fuss zu gehen. Oft wird das Trottoir bloss als Ausweich- und Restfläche behandelt. Personen, die mit Kinderwagen oder Gepäck unterwegs sind, müssen sich an Fahrzeugen vorbeiquetschen, die unerlaubterweise auf dem Trottoir stehen – oder sie sind gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen, was nicht nur eine Komforteinbusse darstellt, sondern auch ein beträchtliches Sicherheitsrisiko. Baustelleninstallationen verstellen die Gehwege, und häufig wird leider vergessen, dass bei Baustellen auf öffentlichem Grund nicht nur für die Motorfahrzeuge Ausweichmöglichkeiten angeboten werden sollten, sondern auch für die FussgängerInnen. Im Winter kommt eine jahreszeitlich bedingte Schwachstelle hinzu: Zuerst werden die Fahrbahnen vom Schnee befreit. Die Schneeberge werden dabei häufig auf dem Trottoir «entsorgt».

Dabei kann bereits mit kleinen Massnahmen eine grosse Qualitätssteigerung erreicht werden. Eine Schwachstellenanalyse hilft, die Potenziale zu erkennen. Sie ist besonders aussagekräftig, wenn engagierte Gruppierungen aus dem betreffenden Quartier (z. B. Elternvereinigungen, Quartiervereine etc.) in die Analyse miteinbezogen werden. Sie kennen aus der alltäglichen Erfahrung die Probleme.

### FUSSGÄNGERSTREIFEN UND ANDERE QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

Die Attraktivität eines Fusswegnetzes hängt auch von sicheren Querungsmöglichkeiten ab. Fussgängerstreifen gelten gemäss dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) als Verbindungsstücke im Fusswegnetz. Fehlende Fussgängerstreifen stellen also eine Lücke im Fusswegnetz dar, was mit dem FWG nicht zu vereinbaren ist.

**01–04 Fussgänger und Fussgängerinnen begegnen täglich gefährlichen Situationen im Strassenverkehr** (Bilder 01,02,04: Marc Eggimann; Bild 03: KEYSTONE, Gaetan Bailly)





05



06

**05 + 06 Vorher:** Der Strassenraum von Giubiasco ist von der Fahrbahn dominiert. Die Trottoirs sind schmal, und das Trottoir auf dem Bild links endet abrupt an einer Hausmauer.

**Nachher:** Die ehemalige Hauptstrasse wurde abklassiert und zur Begegnungszone umgestaltet. Die FussgängerInnen können sich auf der ganzen Fläche vortrittsberechtigt bewegen

(Bilder: Lorenzo Custer)

Fussgängerstreifen sind für Zufussgehende vortrittsberechtigte Querungsstellen, und sie «markieren» die Präsenz von Fussgängerinnen und Fussgängern. Die gelbe Markierung auf der Fahrbahn wirkt unmittelbar. Fussgängerstreifen leiten Zufussgehende zu den Querungsstellen, die bezüglich Sicherheitsanforderungen optimiert sind. Sie dienen somit der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Fusswegnetzes. Personen mit eingeschränkten Fähigkeiten, die sich nicht sicher genug im Verkehr bewegen können, sind auf vortrittsberechtigte Querungen angewiesen.

### TEMPO 30 UND FUSSGÄNGERSTREIFEN – EIN WIDERSPRUCH?

In Fussgänger- und Begegnungszonen braucht es keine Fussgängerstreifen, weil die FussgängerInnen auf der ganzen Fläche Vortritt haben. Etwas komplizierter sieht es bezüglich Tempo-30-Zonen aus. Bei der Einführung von solchen Zonen steht regelmässig der Erhalt bzw. die Entfernung von Fussgängerstreifen zur Debatte. Artikel 4 der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» lautet: «Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.» Der Bund hat bei der Abfassung der Verordnung also Spielraum vorgesehen, sodass an wichtigen Orten auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen markiert werden können. Es liegt bei den Kantonen bzw. bei den für die Signalisation zuständigen Stellen, die gemäss Bundesrecht vorgesehenen Ausnahmen in der Praxis umzusetzen. Eine einheitliche Praxis konnte bisher nicht etabliert werden. Es gibt Bewilligungsstellen, die sehr restriktiv verfahren, andere sehen «besondere Vortrittsverhältnisse» als vielerorts gegeben. «Fussverkehr Schweiz» empfiehlt, dass bei wichtigen Querungsstellen den FussgängerInnen weiterhin der Vortritt gewährt wird.

Anstelle von oder ergänzend zu Fussgängerstreifen kommen auch andere Fussgänger-schutzmassnahmen in Frage, namentlich an Orten, wo die Sichtbeziehungen zu den Warte-



07



08

**07** Kleine Hindernisse können das Gehen zu Fuss erschweren

**08** Fussgängerstreifen sind für Zu-Fuss-Gehende «sichere» Querungsstellen  
(Bilder: Marc Eggimann)

#### Anmerkungen

«Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» haben eine Broschüre mit dem Titel «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen – Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen» erarbeitet. Bezug: für Fr. 25.– bei den beiden Verbänden oder als Download unter: [www.fussverkehr.ch/publikationen.php](http://www.fussverkehr.ch/publikationen.php) oder [www.pro-velo.ch/brosch/index\\_d.php](http://www.pro-velo.ch/brosch/index_d.php)

räumen eingeschränkt sind. Als Kombination von Verkehrsberuhigung und Querungssicherung wirken Fahrbahnerhöhungen (Aufpflasterungen) geschwindigkeitsdämpfend und bieten dadurch einen hohen Schutz. Fahrbahneinengungen (Trottoirnasen) verbessern die Sichtverhältnisse und verkürzen die Querungsdistanz. Ein Kreuzen der Fahrzeuge ist an der Querungsstelle nicht mehr oder nur noch langsam möglich.

Das Erstellen von Unter- oder Überführungen wird nicht empfohlen, da diese mit erheblichen Nachteilen verbunden sind wie beispielsweise Umwege, Vandalismus und Verschmutzung oder problematisch sind in Bezug auf mangelnde Behindertengerechtigkeit und Sicherheit vor Übergriffen. Der Fussverkehr soll als gleichberechtigter Verkehrspartner in Erscheinung treten und sich ebenerdig fortbewegen können.

#### KONFLIKTE ZWISCHEN FUSSGÄNGERINNEN UND VELOFAHRENDEN

Bei einer Verkehrsplanung muss stets auch die Beziehung zwischen Velofahrenden und Fussgängern und Fussgängerinnen einbezogen werden. Obwohl beide Verkehrsarten gefördert werden sollen, da sie gesund, platzsparend und umweltfreundlich sind, haben sie sehr unterschiedliche Bedürfnisse. Sie sollten deshalb nur in Ausnahmefällen auf der gleichen Fläche geführt werden. FussgängerInnen brauchen Bereiche, in denen sie sich ungestört vom Fahrverkehr aufhalten können. Velos sind Fahrzeuge, und als solche gehören sie auf die Fahrbahn. Veloprobleme sollen auf der Fahrbahn gelöst werden, indem den Velos ausreichend Platz zur Verfügung gestellt wird, auch durch Spurreduktionen zu Lasten des motorisierten Verkehrs. Die Schaffung gemeinsamer Fuss- und Radwege oder die Freigabe von Gehflächen für Velofahrende hat für diese zwar den Vorteil einer erhöhten Durchlässigkeit, doch schmälern Konfliktsituationen mit Zu-Fuss-Gehenden die Attraktivität dieser Routen für beide Verkehrsarten.

**Marlène Butz**, dipl. Geografin, Projektleiterin bei «Fussverkehr Schweiz», [marlene.butz@fussverkehr.ch](mailto:marlene.butz@fussverkehr.ch)

# IN BEWEGUNG



**01** Zu Fuss vom Parkplatz zum Ziel: Werden für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel benutzt, spricht man von kombinierter Mobilität

(Bilder: Marc Eggimann)

Für eine nachhaltige Personenmobilität will der Bund die Potenziale des Langsamverkehrs besser nutzen. Neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr soll er als dritte Säule der schweizerischen Personenverkehrspolitik gestärkt werden.

88 Minuten ist die Bevölkerung der Schweiz im Durchschnitt täglich unterwegs, davon 35 Minuten zu Fuss. Die in diesen 35 Minuten zurückgelegten Wege haben unterschiedlichste, teilweise miteinander kombinierte Zwecke und Ziele wie Schule, Arbeit, Einkaufen oder Freizeit. Diese Ziele werden jedoch nicht alle ausschliesslich zu Fuss erreicht. Oft setzt sich ein Fussweg aus einer Vielzahl von kürzeren und längeren Wegetappen in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (kombinierte Mobilität) zusammen. Die Bedeutung eines attraktiven, sicheren und zusammenhängenden Fusswegnetzes als Grundlage für den Fussverkehr wurde bereits 1979 erkannt. Volk und Stände haben an der Urne mit grosser Mehrheit einen entsprechenden Grundsatzentscheid gefällt und mit Artikel 88 in der Bundesverfassung verankert. Der Nationalrat wollte seinerzeit auch die Velowegnetze in den Verfassungstext aufnehmen, scheiterte damit aber in der Differenzbereinigung. Mit Blick auf die heutigen Forderungen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des ganzen Verkehrssystems erheblich zu reduzieren, wäre die Wiederbelebung dieser «alten» Idee eine zentrale Voraussetzung, den Veloverkehr zu stärken. Vor bald 30 Jahren lag der Fokus darauf, die Wanderwege zu erhalten und zu schützen, in erster Linie gegen die fortlaufende Asphaltierung und Öffnung für den motorisierten Verkehr. Doch auch die Fusswege wurden vorausschauend in die Verfassung und die nachfolgenden gesetzlichen Regelungen aufgenommen. Das auf den 1. Januar 1987 in Kraft gesetzte Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) bildete lange Zeit die einzige Grundlage für die Aktivitäten des Bundes.

**Kombinierte Mobilität/kombinierter Personenverkehr** steht für die Kombination verschiedener Verkehrsmittel für einen Weg.

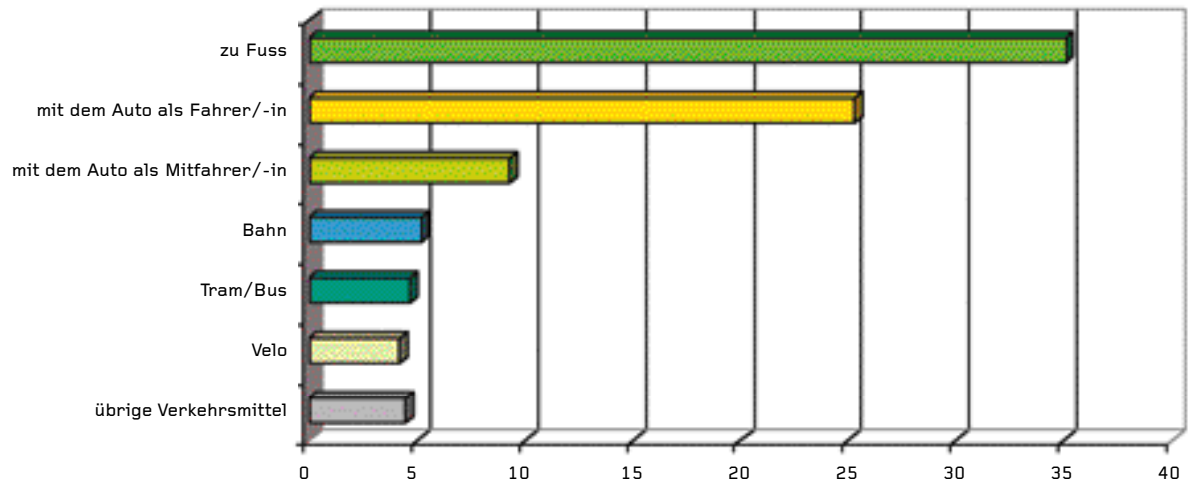
**Langsamverkehr (LV)** steht vorab für zu Fuss gehen, Velofahren und Wandern, aber auch für alle anderen Fortbewegungsarten zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch die menschliche Muskelkraft.

**Art. 88 der Bundesverfassung lautet heute:**

- 1 Der Bund legt Grundsätze über Fuss- und Wanderwegnetze fest.
- 2 Er kann Massnahmen der Kantone zur Anlage und Erhaltung solcher Netze unterstützen und koordinieren.
- 3 Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf Fuss- und Wanderwegnetze und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

## DER LANGSAMVERKEHR IN DER AGGLOMERATIONSPOLITIK

Seit der Abstimmung im Jahr 2004 über die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen NFA (Art. 86 Abs. 3 BV) hat der Bund die Kompetenz und den Auftrag, sich zusammen mit den Kantonen auch im Agglomerationsverkehr zu engagieren. Dieser Auftrag wurde mit dem Infrastrukturgesetz (IFG) präzisiert. Damit erhält die Bundesgesetzgebung erstmals eine Grundlage, Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Langsamverkehrs auszurichten. Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen heute vielerorts an Kapazitätsgrenzen und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt. Der Langsamverkehr ist deshalb konsequent materiell und formell als dritte Säule des Personenverkehrs in alle Elemente der Agglomerationsprogramme zu integrieren. Auf der Suche nach politisch und finanziell tragfähigen Lösungen, um den Agglomerationsverkehr zu reduzieren, bietet der Langsamverkehr ein beträchtliches, bisher zu wenig genutztes Potenzial. Fuss- und Veloverkehr können in den Agglomerationen als eigenständige Mobilitätsformen einen erheblichen Anteil der Kurzstreckenmobilität direkt abdecken. Bei längeren Distanzen ist die flächendeckende Feinerschliessung für diese beiden Fortbewegungsarten – quasi die «first and last mile» der Verkehrspolitik – ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des kombinierten Personenverkehrs. Mit Blick auf diese Basisfunktion des Langsamverkehrs bilden der vollständige Einbezug und die Verankerung adäquater Massnahmenpakete für den Fuss- und Veloverkehr (inkl. Wandern für den Bereich Naherholung) eine der Grundanforderungen



02

**02 Auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen etc. benutzen wir unterschiedliche Fortbewegungsmittel. 35 Minuten pro Tag gehen wir im Schnitt zu Fuss** (Quelle: Mikrozensus 2005)

- 1 Keller, H.; Hauser, M.: Verfassungsgrundlagen des Langsamverkehrs, Teil 1 (Bestehende Bundeskompetenzen und gebotene Verfassungsänderungen). Bundesamt für Strassen (Hrsg). Materialien Langsamverkehr Nr. 111, Bern 2006.
- 2 Bundesgesetz vom 4.10.1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG).
- 3 Bundesgesetz vom 6.10.2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG); wird voraussichtlich auf den 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt.
- 4 Bundesamt für Strassen (Astra): Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen. Bern 2007 ([www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)).

des Bundes an die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme. Die Rahmenbedingungen zur Förderung des Fussverkehrs zu verbessern ist damit eine Verbundaufgabe. Bund, Kantone und Gemeinden sind gemeinsam verantwortlich, dass ein attraktives, sicheres, zusammenhängendes und hinreichend dichtes Fusswegenetz geschaffen und erhalten wird. In den nächsten zwanzig Jahren stehen sechs Milliarden Franken Bundesbeiträge für Verkehrsinfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs in Städten und Agglomerationen zur Verfügung. Der Ball für die optimale Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in den Agglomerationen liegt zurzeit bei den kantonalen und kommunalen Behörden. Sie erstellen die Agglomerationsprogramme, um sie nachher beim Bund zur Genehmigung und Mitfinanzierung einzureichen. Um diese Bestrebungen zu unterstützen, hat das Bundesamt für Strassen (Astra) in allen drei Landessprachen die Arbeitshilfe «Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen» verfasst.

## VISION UND STRATEGIE DES BUNDES

Der Langsamverkehr soll dazu beitragen, dass die heutigen und die künftigen Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltschonend, gesundheitsfördernd und volkswirtschaftlich effizient befriedigt werden können. Dazu wird das Grundanliegen, den Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler einer effizienten Personenverkehrspolitik zu entwickeln, konsequent weiterverfolgt. Der Stärkung des Fussverkehrs unter Beachtung der Bedürfnisse von Menschen mit eingeschränkter Mobilität ist dabei vor allem in urbanen und periurbanen Räumen eine hohe Beachtung zu schenken.

**Gabriele Gsponer**, Dipl. Ing. agr., Bundesamt für Strassen (Astra), Abteilung Strassennetze, Bereich Langsamverkehr, Spartenleiterin Fussverkehr und Wandern, [gabriele.gsponer@astra.admin.ch](mailto:gabriele.gsponer@astra.admin.ch)