



Liebe Fussgängerinnen, liebe Fussgänger

Wissen Sie was ein "FzäG" ist?

Nicht verzagen, bis vor kurzem wusste ich es auch nicht. Skater, Trottinettfahrerinnen und Kickboarder sind bisher noch keinen expliziten Regelungen unterworfen. Nun hat der Bund eine Verordnung in die Vernehmlassung geschickt, die diese neuen Mobilitätsformen regelt und muskelkraftbetriebenen Vehikel ohne Übersetzung als "Fahrzeugähnliche Geräte", kurz FzäG, definiert. Fussverkehr nimmt dazu differenziert Stellung. Es geht vor allem um die Frage, unter welchen Bedingungen Koexistenz zwischen der ältesten Mobilitätsform, dem Gehen, und den jüngsten Mobilitätsformen möglich ist. Koexistenz ist auch das Moto beim neuen Verkehrssignal "Begegnungszone".

So ganz neu ist diese Zone aber nicht, hat sie doch in Burgdorf unter dem Titel "Flanierzone" ihren Praxistest bereits bestanden. Fussverkehr Schweiz gehörte zu den Mitinitianten dieses Pilotprojektes, das eine verkehrsberuhigte Zone auch in einem Geschäftsviertel mit Durchgangsverkehr etablierte.

Mit Vehemenz wehren wir uns aber gegen eine dritte geplante Neuerung, die Freigabe des Trottoirs als Parkplatz für Motorräder, hätte doch diese Zulassung fatale Folgen für die Fussgängerinnen und Fussgänger. (Vgl. Artikel in diesem Heft).

Thomas Schweizer



Neue Gesichter beim Fussverkehr

Thomas Schweizer

Verkehr und Mobilität haben mich schon immer fasziniert, nicht der Geschwindigkeitsrausch, sondern die Erreichbarkeit meiner Wunschziele mit geringstem Aufwand.

Eine meiner ersten verkehrspolitischen Taten war das Unterschriften sammeln für die Burgdorfer-Initiative "12 autofreie Sonntage". In den späten 70er und 80er Jahren kämpfte ich dann als "Junger Säuliamtler" gegen die N4 im Knonauer Amt, gestaltete Ausstellungen, konzipierte Happenings. Es gelang uns, mit originellen Aktionen die Sympathie der Bevölkerung zu erlangen, nicht aber den Bau der N4 zu verhindern.

Die Grundlage für mein verkehrspolitisches Know-how erwarb ich in dieser Zeit durch Verfassen von Stellungnahmen, Pressetexten, Eingaben usw. Als Vorstandsmitglied des VCS Zürich führte ich diese Arbeit in den 90er Jahren auf kantonaler Ebene fort. Beim Fussverkehr Schweiz steht nun verkehrspolitische Facharbeit auf eidgenössischer Ebene im Zentrum.

Beruflich hatte ich verschiedentlich mit Fussverkehr zu tun, beim Bau von Wanderwegen, als Mitarbeiter beim Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) und als Umweltplaner und Lehrbeauftragter an der Hochschule Rapperswil HSR (Abteilung Raumplanung).

Ich hoffe nun, dass es uns gelingt, den Stellenwert des Fussverkehrs zu vergrössern, damit Fussverkehr als Verkehr wahr-

genommen wird. Dazu muss das wohl selbstverständlichste Fortbewegungsmittel als Teil des Verkehrs im Bewusstsein aller besser verankert werden.

Ich hoffe natürlich auch, dass wir genügend Geld für entsprechende Projekte finden werden und dass uns Regine Bernet, Daniel Grob und Daniel Sauter in möglichst vielen Projekten als freie Mitarbeiter erhalten bleiben, denn auf das immense Fachwissen, das sich im Laufe der Jahre bei ihnen angesammelt hat, möchten wir nicht verzichten. Zusammen sind wir ein starkes Team.

Christian Thomas

Die ausgeschriebene Stelle bei Fussverkehr Schweiz hat mich sofort interessiert. Für mich war das nach ausgedehnten beruflichen "Ausflügen" in die allgemeine Ökologie, in die Wissenschaftsphilosophie, in die Forschung über das menschliche Handeln in ökologischen Themen wie eine Rückkehr zu den Wurzeln: In den Siebzigerjahren gründete ich das erste Ökobüro der Schweiz, war Verkehrsberater des WWF, und gehörte zu den Mitbegründern des VCS. Bereits 1978 engagierte ich mich bei der damaligen ARF in der Abstimmungskampagne "Wanderweg-Wanderweg" für den Verfassungsartikel auf dem das Fuss- und Wanderweggesetz beruht. Trotz vielen Jahren Tätigkeit im Vorstand des VCS-Zürich, und obwohl ich in einem grossen (theoretisch) autofreien Gebiet wohne (Üetliberg), war der Schritt zum professionellen Fussgänger doch mit einem Bewusstseins-Wandel verbunden. Früher habe ich mich nur kurz geärgert, wenn das Trottoir zu schmal oder überstellt, eine Wartezeit an der Ampel zu lang oder ein Velokurier zu frech war. Heute frage ich mich: Welches sind die Gründe für diesen Ärger? Was könnte man unternehmen, um solche Zustände zu ändern? Haben wir Zeit und Geld dafür? Können wir diesen oder jenen Aspekt in ein Projekt einbauen. Auch die Einstellung zum eigenen Fussweg hat sich geändert. Früher habe ich mich schon mal geärgert, wenn das Tram vor der Nase abgefahren ist, heute denke ich: Gute Gelegenheit, die Trägheit zu überwinden und eine oder zwei Stationen zu Fuss zu gehen. Oder: Ein Umweg ist kein Umweg mehr, sondern eine Variante, die den Reichtum der Erlebnisse zu Fuss vergrössert. Auch im Alltag wird man zum Stadtwanderer, und alle Fusswege werden zu Wanderwegen, auch wenn die gelbe Raute fehlt.

Fussgänger-freundliches und weniger freundliches aus Bundesbern

Der Bund hat zwei Verordnungen, welche die Fussgängerinnen und Fussgänger betreffen, überarbeitet. Fussverkehr Schweiz ist nur halbwegs glücklich mit den vorgeschlagenen Neuerungen und hat seine Bedenken angemeldet und Forderungen eingebracht.

Neue Regelungen für Tempo 30-Zonen

Die Errichtung von Tempo 30-Zonen soll vereinfacht und damit für die Gemeinden billiger werden. Die vorgeschlagenen Neuerungen gehen in die richtige Richtung. Es ist zu hoffen, dass nach Einführung der neuen Regelung auch in kleineren Gemeinden vermehrt Tempo 30-Zonen eingerichtet werden.

Ein schwerer Mangel soll aber unverändert belassen werden: Hauptstrassen werden nach wie vor von der Tempo-30-Regelung ausgeklammert. In den meisten Ortschaften sind die Hauptstrassen zugleich die belebtesten Strassen, die Strassen, an denen am meisten Geschäfte und wichtige Institutionen angesiedelt sind, in denen deshalb die Fussgängerströme am dichtesten sind.

Dieses Bild darf nicht zum Standard werden. Fussverkehr wehrt sich gegen die neue Regelung dass das Parkieren von Töffs auf dem Trottoirs erlaubt.



Doch egal, ob viel oder wenig motorisierter Verkehr auf diesen Strassen verkehrt, ob die Strasse gefährlich oder weniger gefährlich ist, allein die Tatsache, dass sie als Hauptstrasse klassifiziert ist, verhindert die Einrichtung einer Tempo-30 Zone. Für uns FussgängerInnen ist die Klassifizierung unwichtig. Das Ziel, die Siedlungskerne sicherer und als Lebensraum attraktiver zu gestalten, kann mit einem Geschwindigkeitsregime von 50 km/h kaum umgesetzt werden. Wir verlangen daher, dass auch Siedlungskerne in Tempo-30-Zonen einbezogen werden können.

Neues Signal "Begegnungszone"

Eine wesentliche Verbesserung der Stellung der zu Fuss Gehenden bringt die Einführung von so genannten "Begegnungszonen". Sie können in allen Siedlungsteilen (mit Ausnahme von Hauptstrassen) realisiert werden, also auch in Geschäftszentren. Begegnungszonen lösen die Wohnstrassen ab, die nur auf einzelne Strassen in Wohnquartieren beschränkt waren und in den letzten Jahren kaum mehr gebaut wurden. Die Regelungen sind aber ähnlich. Die zu Fuss Gehenden haben auch auf der Fahrbahn überall den Vortritt – Autos und Velos müssen so langsam fahren, dass sie jederzeit anhalten können (Max. Tempo 20). Die "Begegnungszone" nach dem Muster der "Flanierzone" in Burgdorf ist eine fussgängergerecht gestaltete Zone, in welcher Autos zugelassen sind, aber auf die FussgängerInnen stets Rücksicht zu nehmen haben.

Motorräder (fast) überall auf den Trottoirs?

Ein sehr brisanter Vorschlag der Bundesverwaltung sieht vor, dass Motorräder überall auf dem Trottoir parkieren dürfen, sofern 1.50m für die zu Fuss Gehenden frei bleiben. In städtischen Verhältnissen, wo der Raum auf dem Trottoir ohnehin knapp ist, hätte diese Neuerung verheerende Auswirkungen:

- *Motorfahrzeuge gehören auf die Strasse*

Das Trottoir ist der Raum für die zu Fuss Gehenden und es nicht einzusehen, weshalb die Motorräder diesen Raum beanspruchen dürfen.

- *Trottoirs werden immer schmaler*
Faktisch wird damit die Normbreite der Trottoirs 1.50m reduziert.

- *Ein neuer Tafelwald?*
Entlang allen Trottoirs, die mehr als 1.50m breit sind, auf denen aber keine

Motorräder erwünscht sind, müssten neu spezielle Parkverbote für Motorräder angebracht werden.

- *Unterschätzte Gefahr*
Jeder Parkvorgang ist mit einer Zufahrt und einer Wegfahrt verknüpft. In der Praxis würde dies dazu führen, dass – gerade in belebten Abschnitten, (z.B. vor Läden) – häufig Motorräder auf dem Trottoir zirkulieren.

Skater und Trottinettes

Ob es uns gefällt oder nicht – Skating und Trottinett fahren ist “in” und wird so schnell nicht aus dem Siedlungsbild verschwinden. Doch wo sollen diese neuen Mobilitätsformen zugelassen werden? Nur auf dem Trottoir oder auch auf der Fahrbahn oder überall?

Gemäss Verordnung wird eine neue Fahrzeugkategorie geschaffen. Die bisher nur als Spielzeug aufgefassten Fortbewegungsgeräte werden neu als “fahrzeugähnliche Geräte” definiert. Sie sollen auf dem Trottoir, auf Radwegen und in Tempo-30-Zonen auch auf der Fahrbahn zugelassen werden.

Langsam Fahrende bilden für die Fussgängerinnen und Fussgänger kaum eine Gefahr. Geübte Skater hingegen beanspruchen viel Raum und erreichen leicht die Geschwindigkeit des Velos. Für diese Kategorie soll auch die Fahrbahn offen sein. Weil es weder möglich noch sinnvoll ist, diese Szene detailliert regeln zu wollen, haben wir uns auf wenige Forderungen beschränkt:

- Wer zu Fuss geht, muss auf dem Trottoir gegenüber allen andern Benützern des Trottoirs den Vortritt behalten.
- Wer sich schneller als im Schrittempo bewegt, muss von den langsameren Benützern des Trottoirs einen angemessenen Abstand einhalten.
- Die Fahrbahn muss auch bei Tempo 50 den schnellen und geübten Skatern zur Verfügung stehen.
- an besonders gefährlichen Stellen soll die Benützung der Geräte verboten werden können.



Das Trottoir gehört den Fussgängerinnen und Fussgänger und darf nicht mit abgestellten Fahrzeugen überstellt werden.



Soll geübten Skatern und Rollbrettfahrern die Benutzung der Fahrbahn verboten werden?

Skating auf den Strassen soll nur dort verboten werden, wo auch das Velo Fahren verboten ist, denn geübte Skater werden sich nicht auf den Trottoirs an Pfosten und Pfählen vorbei durch die Fussgänger schlängeln, wenn sie auf der Strasse zügig fahren dürfen.

Die ausführlichen Stellungnahmen können unter www.fussverkehr.ch/projekte.htm abgerufen werden oder bei Fussverkehr Schweiz angefordert werden (Frankiertes Couvert C5)

Christian Thomas

Die Fussgängerstreifen aus der falschen Optik betrachtet

Die Vereinigung Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat die Norm "Fussgängerstreifen" überarbeitet. Das Resultat ist ernüchternd: Kosmetische Verbesserungen, aber kein neues Konzept.

Die alte Norm – das alte Denken

Die Norm "Fussgängerstreifen" wurde in der alten Normenstruktur als "Markierung auf der Fahrbahn" betrachtet. Dem entsprach weitgehend auch der Geist der Norm.

Mit etwas Farbe und ein paar Hinweisen zur notwendigen Anzahl von Überquerungswilligen (!) Fussgängern sollte, bei nicht allzu viel motorisiertem Verkehr, die vortrittsberechtigten Querung von Fussgängern geregelt werden können. Sie war darauf ausgerichtet, Störungen des Verkehrsflusses zu minimieren, den Fussverkehr zu bündeln und einzugrenzen.

Die neue Norm – im alten Denken verhaftet

Auch wenn die Überarbeitung der Norm einige Begriffe mehr enthält, andere Anforderungen und Kriterien wie Netzplanung, Wichtigkeit der Verbindungen und Wunschlinien zumindest erwähnt, bleibt sie doch im alten Schema verhaftet: Keine Rede davon, dass Massnahmen an der Verkehrsanlage einen Streifen dort ermöglichen könnten, wo er im Fussverkehrsnetz wichtig und notwendig ist (schon gar nicht wird erwähnt, welche Massnahmen das sein könnten!). Kein Gedanke, dass es ohne Streifen auch Querungshilfen brauchen könnte. Nicht das kleinste Zugeständnis, dass Verkehrsanlagen an sich den Anforderungen des Fussverkehrs genauso gleichberechtigt entsprechen müssen wie den Anforderungen des motorisierten Verkehrs. Aus dem Blickwinkel des Fussgängers quert nicht er die Strasse, sondern die Strasse quert seinen Fussweg. Nicht zuletzt fehlt auch die Einsicht, dass

Anhand der Überlagerung der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse und -wunschlinien kann festgestellt werden, wo Strassen und Fusswege einander queren. Solche Querungen können örtlich sehr begrenzt vorkommen, als Schnittpunkt zweier Linien, aber auch flächig, über einen längeren Abschnitt. Entsprechend lassen sich dann Schlüsse auf die Art der Querungshilfe und die Anordnung von Streifen ziehen.

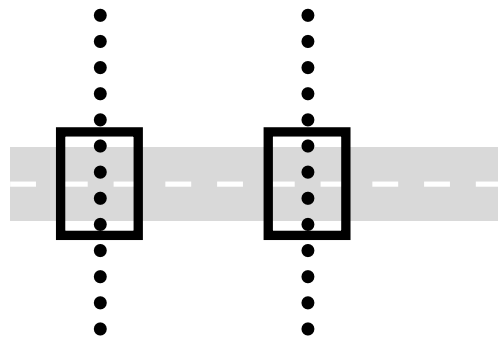
ein Streifen allein keine Querungshilfe darstellt!

Was ist ein Fussgängerstreifen

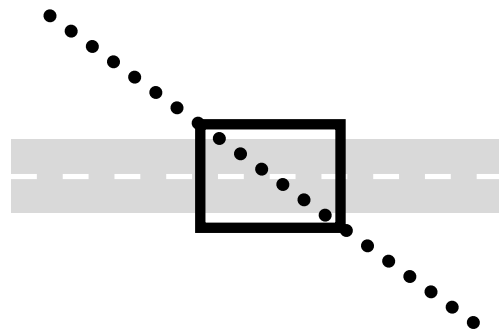
Zuerst ist festzuhalten, dass der Fussgängerstreifen eine einzige Hauptfunktion hat: Er markiert Fussverkehrsverbindungen über Fahrbahnen, auf denen der Fussverkehr gegenüber dem Querverkehr Vortritt hat.

Neben diesem rechtlichen Aspekt hilft die gelbe Farbe aber kaum bei der Querung einer Strasse. Sie bewirkt auch keine Bündelung der Verbindungen, wenn dies den Anforderungen des Fussverkehrs direkt entgegenläuft.

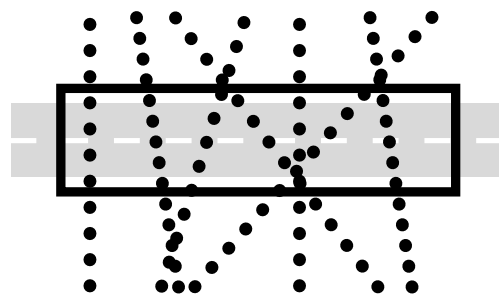
Die Festlegung eines vortrittsberechtigten Überganges muss auf Grund von Funktionskriterien erfolgen, also zum Beispiel auf Grund der Wichtigkeit der Verbindung im



Punktuelle Querungen senkrecht zur Fahrbahn



Punktuelle Querungen schräg zur Fahrbahn



Dichte beidseitige Nutzung mit vielen Querungsstellen

gesamten Netz. Diese Funktion ist für jede Nutzergruppe separat festzulegen, wobei auch kleinräumige Anforderungen zu berücksichtigen sind. Natürlich hat die Wichtigkeit auch mit Nutzungsfrequenzen und Belastungszahlen zu tun. Diese dürfen aber nicht – wie in der neuen Norm erneut geschehen – als hauptsächliches und vor entscheidendes Kriterium für einen Übergang festgelegt werden. Für wichtige Funktionen, beispielsweise für Schulwege, sind Fussgängerstreifen auch bei geringer Frequenz zu ermöglichen.

Nur ein ganzheitliches Vorgehen führt zum korrekten Bauwerk

Schon in der alten Norm existierte die an sich gute Formulierung, dass "Fussgängerstreifen (...) wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen" sind. Die dazu notwendige Konkretisierung blieb schon die alte Norm weitgehend schuldig, und auch in der Überarbeitung bleibt der Satz eine Leerformel.

Dies wiegt umso schwerer, als solche Überlegungen im Forschungsbericht, auf dem die überarbeitete Norm Fussgängerstreifen basiert, bereits vertieft thematisiert wurden. Im weiteren besteht parallel ein Auftrag, nicht nur eine neue Norm, sondern eine neue Normengruppe "Fuss- und leichter Zweiradverkehr" zu etablieren. Dort werden auch Planungsabläufe festgeschrieben und inhaltlich zeitgemässere Vorgaben entwickelt. Eine zeitliche und inhaltliche Koordination mit diesem Auftrag wurde aber verpasst. Die Konsequenz daraus ist, dass die Norm bald wieder überarbeitet werden muss.

Übergangslösung mit Mängeln

In der nun erschienenen Form kann die Norm nichts weiter als eine Übergangslösung sein, die gegenüber der bisherigen Grundlage ein paar dünne Verbesserungen bringt, aber mit viel Vorbehalten anzuwenden ist.

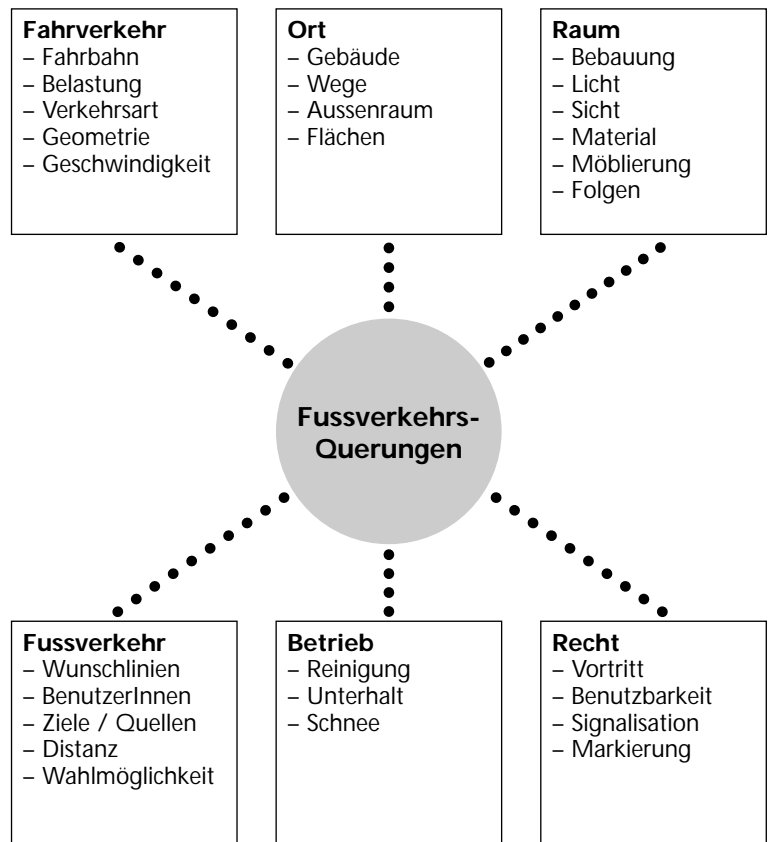
Bis dahin sind mit Vorteil die wesentlich fundierteren und ganzheitlicheren deutschen Empfehlungen und die Fachgrundlage des VCÖ zu Rate zu ziehen. (Verkauf durch Fussverkehr Schweiz)

Daniel Grob



Hier fehlen Überquerungshilfen!

Ein typischer Fall: Die neue Norm hilft nicht weiter, sie schliesst lediglich die Anordnung eines Streifens aus. Das Vorgehen zur Wahl der richtigen Querungshilfe oder zur Wahl der richtigen Massnahme wird nicht ausgelöst. In der Realität wird daher auf jegliche Querungshilfe verzichtet!



Einflussfaktoren für Querungen:

Die Querungen stehen – wie alle Verkehrsanlagen – unter dem Einfluss sehr vieler Faktoren. Nur mit einer fundierten Analyse und Betrachtung aller Einflussgrössen kann eine Querungsstelle korrekt angeordnet, geplant und gebaut werden. Die Belastungszahlen sind dabei ein Faktor unter vielen.

Motion von Vreni Hubmann zum Strassenverkehrsgesetz

Die Präsidentin der Parlamentsgruppe FussgängerInnen, Nationalrätin Vreni Hubmann (ZH), hat in der Sommersession einen Vorstoss mit dem Titel "Mehr Sicherheit und Lebensqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger" eingereicht. Sie verlangt vom Bundesrat eine Grundlage für die notwendige Überarbeitung des nicht mehr zeitgemässen Strassenverkehrsgesetzes (SVG).

Das SVG ist weitgehend aus der Optik des motorisierten Strassenverkehrs entstanden und hat sich auch schwergewichtig unter diesem Aspekt weiter entwickelt. Der heutigen Bedeutung des Fussverkehrs und den Bedürfnissen der Zu Fuss Gehenden wird es nicht mehr gerecht. So figurieren die Fussgängerinnen und Fussgänger bezeichnenderweise zusammen mit Reitern und Tieren unter "Regeln für den übrigen Verkehr" (Art. 49 SVG).

Postulat von Ruedi Aeschbacher: Fussverkehr ist auch Agglomerationsverkehr

Mit zusätzlichen 5 Rappen pro Liter Benzin will der Bund den Agglomerationsverkehr fördern. Eine Expertenkommission hat Ende Mai ihre Empfehlungen dazu vorgestellt. Bei der Erarbeitung wurden – einmal mehr – die Fussgängerinnen und Velofahrer vergessen. Millionen sollen in neue Infrastrukturbauten für Strasse und ÖV investiert werden. Die Möglichkeit, die Probleme im Agglomerationsverkehr in erster Linie durch eine Besserstellung von Fuss- und Veloverkehr in den Griff zu kriegen, wurde völlig ausgeblendet.

Nationalrat Ruedi Aeschbacher (ZH), Präsident Fussverkehr Schweiz, hat einen Vorstoss eingereicht, um hier eine Nachbesserung zu erreichen. Es sollen gleichgewichtig auch Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr geplant und finanziert werden.

Investitionen in die Zukunft

Wer in die Zukunft investieren will, fördert den Fuss- und Veloverkehr. Dies ist eine der Erkenntnisse aus dem Bericht des Nationalen Forschungsprogrammes (NFP) 41 zum Fuss- und Veloverkehr. Die Ergebnisse sind nun auch in einer mit vielen Fotos attraktiv aufgemachten Publikation erhältlich. Fachleute, Gemeinden und Interessierte können sich damit kurz und prägnant über Probleme und Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs informieren.

Die Publikation mit dem Titel: "Investitionen in die Zukunft: Förderung des Fuss- und Veloverkehrs" kann als Materialienband M31 des NFP 41 bei der EDMZ, 3003 Bern, Bestellnummer 801.702.d bezogen oder von unserer Webseite heruntergeladen werden: www.fussverkehr.ch/projekte.htm

Schulwegsicherung: "...weil die Autos so flitzen"

Der Schulweg muss sicher und erlebnisreich sein. Die Publikation "...weil die Autos so flitzen" vermittelt Hintergründe, Ideen und Anregungen für das Vorgehen bei der Schulwegsicherung. Er enthält einen Leitfaden für die Befragung von Schülerinnen und Schüler. Denn die Kinder kennen ihre (Schleich-)Wege und Gefahrenstellen oft sehr gut, z.B. wo ihnen parkierte Autos die Sicht verdecken. Im Hinblick auf den Schulanfang ist der Leitfaden eine aktuelle und nützliche Informationsquelle.

Die Publikation "...weil die Autos so flitzen. Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern" kann zu einem (reduzierten) Preis von Fr. 15.– bei Fussverkehr Schweiz bezogen werden.

Auf dem Grat sieht man auf beide Seiten

"Ich stelle fest: Wir reisen. ... Wir sind zu Bewegten geworden, ein Volk auf Rädern, wir sind überall und nirgends, nomadisch. ... Das Fernweh ist meistens nichts anderes als ein verstecktes Heimweh. ...Was wir suchen, ist eine Art von irdischem Paradies, einen kleinen, unbeschädigten, genau uns und unseren Träumereien angemessenen Garten Eden." (Die sonderbaren Ansichten des Lao Tse).

Zum fünfundsiebzigsten Geburtstag von Hans Boesch, dem Verkehrsplaner, Förderer des Fussverkehrs und Dichter, ist der Band "Die sinnliche Stadt" erschienen, Er enthält zwölf Essays, Vortragstexte und Aufsätze aus einer Zeitspanne von über vierzig Jahren. Ein Mensch ist hier am Werk, der sich selber eine schwierige Position gegeben hat auf dem Grat zwischen Verkehrstechnik und dichterisch-philosophischer Suche. Umso lebendiger sind seine Fragen, zum Beispiel jene nach der richtigen Anlage einer Stadt, wenn die Sehnsucht des kleinen Kindes nach mütterlicher Geborgenheit als Thema lebendig geblieben ist und zum Massstab

gemacht wird. Hans Boesch hat auf solchen Geleisen schon zu Zeiten gearbeitet, als man dafür nur Verständnislosigkeit ernten konnte. Heute sind wir – auch dank ihm – ein Stück weiter.

Regine Bernet

(Hans Boesch, Die sinnliche Stadt, Essays zur modernen Urbanistik, Nagel & Kimche 2001)

Zum Tod von Eduard Jacob Eugster

Für die Revision 2000 ist er nicht mehr gekommen, konnte er nicht mehr kommen. Am 8. Februar 2001 ist unser Revisor Eduard Eugster, nach langer qualvoller Krankheit gestorben. Während 20 Jahren hat er unsere Buchhaltung revidiert, und trotz eigener beruflicher Belastung hat er sich immer Zeit für unsere Anliegen genommen. Dafür möchten wir ihm nochmals herzlich danken.

Vorstand und Team Fussverkehr Schweiz

Impressum

Die "fussverkehr.ch" ist das Organ des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. Es erscheint dreimal jährlich und kostet für Nichtmitglieder 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 01 383 62 40 Fax 01 383 97 88
www.fussverkehr.ch
e-mail: info@fussverkehr.ch

Redaktion: Thomas Schweizer
Redaktionskommission: Simon Canonica, Ursula Capaul Weber, Dr. Peter Häberlin.

Gestaltung:
Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 2600

Juli 2001



Daniel Sauter als Vertreter der Internationalen Fussgänger-Föderation (IFP/FIP) im UNO-Gremium für Verkehrssicherheit.

Empfehlungen für weltweit mehr Fussgänger-Sicherheit

Jedes Jahr sterben weltweit 1 Million Menschen im Verkehr und rund 10 Millionen werden verletzt. Überproportional viele von ihnen sind FussgängerInnen. Das zuständige Gremium für Verkehrssicherheit der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (WP.1, UN/ECE) hat im Frühling bemerkenswerte Grundsätze für mehr Sicherheit für den Fussverkehr verabschiedet. Es hat erstmals ein Kapitel über den Fussverkehr in seine Empfehlungen aufgenommen. Diese ergänzen die Wiener Konvention über den Strassenverkehr, welche eine Harmonisierung des Verkehrsrechts auf dem Kontinent Europa und – als führende UN-Agentur in diesem Bereich – weltweit anstrebt. Obwohl die Empfehlungen im Gegensatz zur Konvention nicht bindend sind, wird mit dem Entscheid zum Ausdruck gebracht, dass die Gefahrenreduktion für den Fussverkehr künftig wesentlich verbessert werden soll, ohne dass dies – wie bisher häufig – auf Kosten der Mobilität der FussgängerInnen geht. Vielmehr sind strukturelle Verbesserungen anzustreben.

Fussverkehr Schweiz vertritt die Internationale Fussgänger-Föderation (IFP/FIP) im Gremium der UNO und hat massgeblich am Dokument mitgearbeitet. Es ist zu hoffen, dass die Empfehlungen in den einzelnen Staaten nun auch umgesetzt werden. Fussverkehr Schweiz wird entsprechend auf Bundesebene aktiv werden. Der verabschiedete Text (nur in Englisch) kann auf der Website von Fussverkehr Schweiz abgerufen werden:
www.fussverkehr.ch/projekte.htm.

Daniel Sauter

In der Stadt ohne Auto

Am 22. September findet der alljährliche gesamteuropäische Aktionstag "In der Stadt ohne Auto" statt.

Verschiedene Städte werden Strassenabschnitte oder Stadtgebiete für den motorisierten Verkehr sperren. Wer hat Lust, an Aktivitäten im Rahmen dieses Anlasses teilzunehmen?

InteressentInnen melden sich bitte bei Fussverkehr Schweiz.