



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

*Unsere langjährige Arbeit hat wieder einmal Früchte getragen. Diese sind zwar frisch und saftig, doch kleine Würmchen sind noch drin. Ab 2002 gelten neue Regelungen für verkehrsberuhigte Zonen.*

*Mit der Begegnungszone wurde ein auf Koexistenz beruhendes Verkehrsregime geschaffen, das neu auch in Geschäftsquartieren eingerichtet werden kann. Mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 20 und dem Vortritt für Fussgänger können attraktive Mischverkehrszonen eingerichtet werden, die ganz in unserem Sinn sind. Leider ist ein Einbezug von Hauptstrassen nicht vorgesehen.*

*Die Anforderungen an Tempo 30 Zonen wurden reduziert. Die Gutachten werden nun einfacher und billiger. Weitere Hürden z.B. bezüglich Zonengrösse wurden beseitigt. Ein wichtiger Schritt für flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren ist getan.*

*Ausgeklammert sind leider auch hier die Hauptstrassen. Generell bleibt damit eine wichtige Forderung auch mit den neuen Verordnungen unbefriedigt. In vielen Dörfern führt die Hauptstrasse mitten durchs Dorfzentrum. Das Dorfleben findet entlang dieser Strasse statt. Hier sind die Läden, die Restaurants die Treffpunkte für einen kleinen Schwatz und der grösste Bedarf an gesicherten Querungsmöglichkeiten. Genau für diese Ortszentren liegt immer noch keine befriedigende Lösung vor.*

*Im Gegenteil: Die Beseitigung von Fussgängerstreifen verschärft hier die Problematik. (vgl. Artikel S.2) und auch das "Fahren mit Licht am Tag" führt zu mehr Schaden als Nutzen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer (vgl. Artikel S.4).*

Thomas Schweizer

## Ausradierte Zebrastreifen

Im Kanton Zürich und teilweise auch in anderen Kantonen werden seit einiger Zeit systematisch und in grosser Zahl Zebrastreifen ausradiert. Weniger Streifen bedeuten mehr Sicherheit, heisst es. Dabei trifft das Gegenteil zu. Gleichzeitig laufen Kampagnen zur Erziehung von SeniorInnen. Beides ist in hohem Mass zynisch, denn damit werden die Opfer für die Unfälle verantwortlich gemacht und die tatsächlichen Unfallursachen verschleiert. Im Folgenden werden die Problemursachen und einige Fakten zum Thema Zebrastreifen dargelegt.



### Titelbild:

Auf dem Hauptplatz in Rapperswil wird mit einer originellen Gestaltung klargestellt: Dieser Platz gehört dem Fussverkehr.  
Bild: Thomas Schweizer

### Unfallursachen liegen grösstenteils beim Fahrzeugverkehr

Die Anhaltequote der FahrzeuglenkerInnen liegt gemäss den letzten verfügbaren Daten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zwischen 30 und 50%. Das geltende Gesetz wird also nur von einer Minderheit befolgt. Gemäss der gleichen Studie ist das Konfliktpotenzial, das von Seiten der FussgängerInnen ausgeht, gering.

Die Unfallrapporte der Polizei besagen, dass 80% der Unfallursachen am Streifen allein auf Seiten des Fahrzeuglenkers liegen. Nur rund 5% der Unfälle verursachen die Fussgänger, bei etwa 13% liegt die Ursache auf beiden Seiten. In 2% der Fälle liegt die Ursache bei äusseren Einflüssen (Basis: Statistik der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz).

Der Expertenbericht "Tödliche Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen", der im Auftrag des Bundesrates 1998 erstellt wurde, zeigt, dass rund die Hälfte aller getöteten FussgängerInnen auf der zweiten Fahrbahnhälfte angefahren wird. Betroffen von diesen Unfällen sind fast ausschliesslich betagte FussgängerInnen. Das beweist erstens, dass viele Unfälle nichts mit der Neuregelung des Vortrittsrechts von 1994 zu tun haben, und zweitens, dass es häufig an der gebotenen Rücksicht gegenüber Betagten mangelt.

Entgegen dem oft in den Medien erweckten Eindruck war die frühere Regelung des Vortrittsrechts keineswegs sicherer als die neue. Im Durchschnitt verunglückten unter der alten Regelung mehr FussgängerInnen als heute. Würde die neue Regelung auch tatsächlich durchgesetzt, wäre die Unfallquote noch um einiges tiefer.

### Mehr Zebrastreifen gleich mehr Sicherheit

Internationale Vergleiche zeigen, dass Städte mit mehr Zebrastreifen weniger Fussgängerunfälle verzeichnen als andere (vgl. z.B. Apel et al. Verkehrssicherheit im Städtevergleich, 1988). Die Erfahrungen aus Deutschland, wo massiv Streifen abgebaut wurden, zeigen zudem, dass die Anhaltequote an den übriggebliebenen Streifen stark gesunken ist. Die Behauptung, weniger Streifen seien sicherer, stimmt auch deshalb nicht, weil schneller gefahren wird, wenn durch fehlende Streifen der Eindruck entsteht, hier sei nicht mit FussgängerInnen zu rechnen.

Dass weniger Streifen auch weniger Sicherheit bedeuten, belegt die Entwicklung der Unfälle im Kanton Zürich. In den letzten Jahren hat der Kanton hunderte von Streifen – vor allem auf Ortsdurchfahrten – ersatzlos entfernt, ohne dass die Unfallzahlen gesunken wären. Das heisst, pro existierendem Streifen verunglücken heute mehr FussgängerInnen als früher. Im Vergleich dazu hat die Stadt Zürich keine Streifen auf Hauptachsen aufgehoben und in den Quartieren, wo Zebrastreifen aufgehoben wurden, zugleich den Verkehr beruhigt. Die Fussgängerunfälle in der Stadt sind deutlich zurückgegangen (vgl. die offiziellen Unfallstatistiken von Stadt und Kanton Zürich).

Studien zeigen, dass die Zahl der FussgängerInnen, die den Streifen benützen, keinen Einfluss

auf die Sicherheit hat (vgl. z.B. C. Mennicken in Strassenverkehrstechnik 8/99). Die Zahl der querenden FussgängerInnen ist überdies ein sehr schlechter Massstab dafür, ob ein Zebrastrreifen notwendig ist oder nicht. Der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher hat das treffend damit verglichen, dass man das Bedürfnis für eine Brücke auch nicht aus der Anzahl der Personen bestimme, die durch den Fluss schwimmen würden.

### **Auffahrunfälle haben nichts mit den FussgängerInnen zu tun**

Immer wieder wird auf die Zunahme der Auffahrunfälle vor Zebrastrreifen verwiesen und die FussgängerInnen dafür verantwortlich gemacht. Die Auffahrunfälle entstehen jedoch deshalb, weil der (gesetzlich vorgeschriebene) Abstand zum vorderen Fahrzeug nicht eingehalten wird. Einer Fussgängerin am Streifen ist es nicht möglich, auf das dritte oder vierte Fahrzeug in der Kolonne Einfluss zu nehmen, wenn das erste anhält. Zudem ist zwischen 1997 und 2000 im Kanton Zürich die Zahl der Auffahrunfälle auf Autobahnen um 60% gestiegen und übertrifft die Zunahme vor Zebrastrreifen um ein Mehrfaches. (vgl. Unfallstatistik des Kantons Zürich).

### **Keine Aushebelung von fussverkehrs-freundlichen Gesetzen**

Zebrastrreifen sind häufig Bestandteil des Fusswegnetzes und dürfen gemäss dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG, Art. 2 Abs. 2 und Art 7) nicht ohne Ersatz aufgehoben werden. Sie sind zudem sicher zu gestalten (FWG Art. 6). Die Verbindungsfunktionen und Wunschlinien für die FussgängerInnen und nicht die Anforderungen des motorisierten Strassenverkehrs sind die Kriterien für die FWG-konforme Anlage von Zebrastrreifen.

Das Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger ist im Gesetz verankert (SVG Art. 49, Abs. 2). Wenn nun massiv Zebrastrreifen entfernt werden, unterläuft diese Praxis das geltende Recht und führt letztlich zur faktischen Abschaffung eines geltenden Gesetzes.

### **Was wäre zu tun ?**

Anstatt Zebrastrreifen zu entfernen, sind sie sicherer zu machen. Das kann heissen, zusätzlich eine Mittelinsel erstellen, was den Streifen mindestens drei Mal sicherer macht, Geschwindigkeitsreduktionen anordnen und baulich sichern oder mittels Kontrollen die gesetzlichen Regelungen durchsetzen.

Anstatt alte Leute zu erziehen, die nachweislich Opfer und nicht Verursacher der Unfälle sind, ist deren Schutz zu verbessern (er wird im SVG ja auch besonders erwähnt). Zielgruppen der Erziehung müssen die Unfallverursachenden sein und das sind gemäss Statistik überwiegend die FahrzeuglenkerInnen.

Anstatt die gesetzlichen Regelungen durch Kampagnen wie "freundliche Zone" zu verwässern und die Gewährung des Vortrittsrechts als freiwilliges Entgegenkommen darzustellen, gilt es auf die klare Rechtslage hinzuweisen und eine Anhaltequote von mindestens 85% durchzusetzen.

*Daniel Sauter*

## **Zum Artikel "Die Fussgängerstreifen aus der falschen Optik betrachtet" in fussverkehr.ch 2/01.**

Das Thema "Fussgängerstreifen" und "Querungen" bleibt brisant. Eine Würdigung der neuen Norm aus Sicht des Fussverkehrs muss notgedrungen kritisch ausfallen. Dies soll nicht heissen, dass sie deshalb in Bausch und Bogen abgelehnt wird. Sie stellt durchaus einen Schritt in die richtige Richtung dar, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt berücksichtigt. Insbesondere in den allgemeinen Grundsätzen der Norm sowie in der dazu gehörigen Forschungsarbeit sind wesentliche Punkte, wie z.B. der Fussweg im Netzzusammenhang und die ganzheitliche Betrachtung als Bauwerk, erstmals mit genügender Gewichtung miteinbezogen. Leider treten diese Aspekte bei den konkreten Umsetzungsanweisungen wieder in den Hintergrund.

Sollen die Anforderungen des Fussverkehrs – wie z.B. vom FWG verlangt – **gleichberechtigt** miteinbezogen werden, ist bei der Anwendung der Norm entsprechende Vorsicht geboten: Der Artikel beinhaltet also eine Aufforderung, die überarbeitete Norm nicht für sich alleine anzuwenden – an sich eine Selbstverständlichkeit –, die aber in der Praxis leider nicht so selbstverständlich ist. Darum sollten entsprechende Hinweise in der Norm konkretisiert werden, so dass zum Beispiel klar wird, dass "andere Massnahmen" auch die Verkehrsanlagen des motorisierten Verkehrs betreffen.

Wenn der Artikel missverstanden wurde, bedaure ich das. Als Mitglied der begleitenden VSS-Expertenkommission lag mir lediglich daran, den kritischen Blick einer beteiligten Minderheit offen zu legen und die Diskussion um den Einbezug der Anliegen des Fussverkehrs sachlich offen zu führen. Entsprechend sind die Kritikpunkte rein fachlich und nicht gegen Personen oder Bearbeitende gerichtet. Ich lege Wert darauf, dass entsprechend auch das Augenmerk auf die Inhalte gerichtet wird.

*Daniel Grob*

### **Rechtslage**

Am 1. Juni 1994 trat die Revision der Verkehrsregelnverordnung betreffend den Vortritt am Fussgängerstreifen in Kraft. Schon vorher waren die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Zebrastrreifen vortrittsberechtigt; sie mussten ihre Absicht, die Strasse zu überqueren jedoch mit einem Handzeichen oder durch Betreten des Streifens kundtun. Nach der neuen Regelung genügt es, dass der vortrittsberechtigte Fussgänger ersichtlich die Fahrbahn überqueren will. Nach wie vor darf vom Vortrittsrecht kein Gebrauch gemacht werden, wenn ein Fahrzeug bereits so nah ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte.

## “Fahren mit Licht am Tag” gefährdet die FussgängerInnen

Ab Januar 2002 wird die Verkehrsregeln-Verordnung (Art. 31 Abs. 5) um eine neue Soll-Vorschrift ergänzt, wonach alle Motorfahrzeuge auch am Tag das Licht einschalten sollen: “Fahren mit Licht am Tag” (FLT). Ziel ist, zunächst auf freiwilliger Basis, später verpflichtend, dass nur beleuchtete Fahrzeuge unterwegs sind. Begründet wird die Massnahme mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Doch bei genauerer Analyse zeigt sich rasch, dass differenziertere Betrachtungen nötig sind. Nicht alle Verkehrsteilnehmer profitieren. Für Unbeleuchtete, namentlich für Fussgängerinnen und Fussgänger ergeben sich gravierende Nachteile.

### Mehr Schaden als Nutzen für die Fussgängerinnen und Fussgänger

Fussverkehr Schweiz hat die begründete Vermutung, dass FLT den zu Fuss Gehenden mehr schadet als nützt:

Fahrzeug Lenkende beachten andere Fahrzeuge mit Lichtern stärker als die zu Fuss Gehenden. Unbeleuchtete verschwinden im “Lichtermeer”.

Die Summe aller Wahrnehmungen im Verkehr wird durch FLT nicht erhöht, das heisst die Wahrnehmung der Fussgänger durch die Autofahrer wird insgesamt schlechter.

Das Schweinwerferlicht kann auch zu Blendeffekten führen und der Blickkontakt mit dem Lenker wird durch eingeschaltete Lichter erschwert. Beide Effekte sind der Sicherheit kaum dienlich.

“Fahren mit Licht” ist eine technische Massnahme, die keine weiteren Verhaltensänderungen verlangt. Es ist eine Gewissensberuhigung für Autolenker, mit dieser einfachen Massnahme scheinbar etwas für die Verkehrssicherheit zu tun. Andere wichtigere (technische und verhaltensändernde) Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit werden dabei aus der Diskussion verdrängt

z.B. technische Massnahmen wie Einbau von Tempobegrenzern (Intelligent Speed adaption (ISA)),

z.B. Verhaltensänderung wie konsequentes Einhalten der Geschwindigkeit (Geschwindigkeitsüberschreitungen sind kein Kavaliersdelikt), konsequentes Anhalten am Fussgängerstreifen, usw.

“Fahren mit Licht am Tag” löst das Problem, dass Fussgänger von Automobilisten “übersehen” werden, in keiner Weise. Es ist sogar zu befürchten, dass in dieser Hinsicht eine Ver-

*Eine ausführlichere Begründung kann unter [www.fussverkehr.ch/archiv.htm](http://www.fussverkehr.ch/archiv.htm) eingesehen oder bei Fussverkehr Schweiz bestellt werden.*

schlechterung eintritt. Gemäss Unfallstatistik liegen 80% aller Unfallursachen zwischen zu Fuss Gehenden und Fahrzeugen allein bei den Lenkenden (siehe auch Artikel “Ausradierte Zebrastrassen”). Es sind daher nicht die Automobilisten, die einen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten, sondern allenfalls die Fussgänger, die sich dank der Beleuchtung der Fahrzeuge noch vorsichtiger verhalten, d.h. noch mehr auf ihre Mobilität verzichten (längere Wartezeiten am Strassenrand, Einschränkung der Querungshäufigkeit, Einschränkung der Fusswege generell)

Der fahrende Verkehr wird durch die Beleuchtung im Siedlungsbild optisch noch dominanter. Die Aufenthaltsqualität namentlich für Fussgängerinnen und Fussgänger sinkt.

Die bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen haben die spezifischen Auswirkungen auf die zu Fuss Gehenden gar nicht untersucht oder nur summarisch in Betracht gezogen. Die statistische Auswertung der Einführung von FLT in Dänemark ergibt sogar eine statistisch signifikante Zunahme der Fussgängerunfälle. In Norwegen schwanken die Angaben zu den Fussgänger-Unfällen zwischen – 25% und +130%.

### Forderungen von Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz lehnt die generelle Einführung von FLT innerorts wegen der ungeklärten oder negativen Auswirkungen auf den Fussverkehr ab. Wir erachten diese Regelung grundsätzlich als Schritt in die falsche Richtung.

Fussverkehr Schweiz fordert, dass andere effizientere fahrzeugseitige Massnahmen gefördert werden, wie Intelligent Speed Adaption ISA (automatische Geschwindigkeitsanpassung), Alkoholanlasserkontrolle, Restfahrtschreiber (zuletzt gefahrene Geschwindigkeit ablesbar im Fahrzeug).

Bevor weitere Schritte zur Einführung von “Fahren mit Licht am Tag” gemacht werden sind die Auswirkungen wissenschaftlich zu untersuchen.

Für jede Gruppe von Verkehrsteilnehmenden sind die Folgen (Vorteile, Nachteile, Veränderung der Verkehrssicherheit) differenziert zu betrachten. Neben den Auswirkungen auf den motorisierten (beleuchteten) Verkehr, sind die Untersuchungen auf Unbeleuchtete, namentlich auf Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Kinder, ältere Leute auszurichten.

Die Untersuchung soll dabei folgende Aspekte abdecken

- Unfallzahlen (differenziert nach verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und Situationen, innerorts / ausserorts/ Tageszeit etc.
- Wahrnehmung (Sichtbarkeit und subjektive Einschätzungen) (differenziert nach verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und Situationen)
- Verhalten der Verkehrsteilnehmer (z.B. Wartezeiten von Fussgängern beim Überqueren der Fahrbahn bei beleuchteten und unbeleuchteten Fahrzeugen)

Thomas Schweizer

## Ein Fussgänger-Quartier für Bern?

**Auf dem zentrumsnahen Viererfeld in der Stadt Bern soll die erste autofreie Siedlung der Schweiz gebaut werden. Dafür setzt sich die Interessengemeinschaft "autofreies Viererfeld" ein.**

Die Stadt Bern ist in Bezug auf die Rechte und den Schutz der Fussgänger und Fussgängerinnen Durchschnitt. Es gibt eine halbwegs autofreie Fussgängerzone im historischen Zentrum, hier gewähren auch die berühmten Lauben einen gewissen Komfort. In den Quartieren ist das Leben für die Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, aber nicht besser als anderswo. Die Verkehrsflächen sind wie überall zum grössten Teil für den Motorfahrzeugverkehr reserviert. Die Fussgänger müssen mit schmalen Trottoirs Vorlieb nehmen, der ihnen häufig erst noch von rücksichtslos falsch parkierten Autos streitig gemacht wird.

Es gibt auf der politischen Ebene verschiedene Aktivitäten, um die Lage der Fussgängerinnen und Fussgänger auch in den Quartieren zu verbessern. Eine davon betrifft das sogenannte Viererfeld, eine heute noch landwirtschaftlich genutzte Fläche, die nach dem Willen der Stadt in den nächsten Jahren eingezont und überbaut werden soll. Das Viererfeld misst gut 16 Hek-

tares. Diese Grösse entspricht ungefähr jener der Unteren Altstadt zwischen Zytglogge und Nydeggbücke. Auf dem Gelände im Länggassquartier könnten in einigen Jahren bis zu 800 Wohnungen für rund 2500 Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen werden.

Die im letzten Mai gegründete IG autofreies Viererfeld setzt sich dafür ein, dass auf der letzten grossen und zentrumsnahen Baufläche der Bundesstadt die erste autofreie Pioniersiedlung der Schweiz entsteht. Sie soll für die Bewohnerinnen und Bewohner eine hohe Lebensqualität bieten. Sie soll aber auch neue Impulse für die Entwicklung der Stadt Bern geben. Denn in Bern prallen wie anderswo die Interessen in Bezug auf den Verkehr aufeinander: Die einen wünschen sich möglichst freie Fahrt und mehr Parkplätze, die anderen leiden unter dem Lärm und den Abgasen. Allen nimmt der stehende und der rollende Verkehr sehr viel öffentlichen Raum weg und damit einen grossen Teil der städtischen Lebensqualität.

Autofreie Siedlungen weisen einen Ausweg aus dieser Patt-Situation. Sie bieten nicht nur innerhalb der Siedlung selber ideale Verhältnisse für den Langsamverkehr, sondern verursachen auch ausserhalb des Quartiers wenig zusätzlichen Verkehr. Die Bewohnerinnen und Bewohner benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel, das Fahrrad, die eigenen Füsse oder allenfalls ein Car-Sharing-Auto. Die Bewohnerinnen und Bewohner von autofreien Siedlungen verzichten auf ein eigenes Auto, ihre Mobilität wird dadurch aber nicht eingeschränkt. Das Viererfeld ist durch zwei Buslinien erschlossen und nur wenige Minuten vom Hauptbahnhof und vom Zentrum entfernt. Es ist durchaus denkbar, dass die Quartierbewohner dereinst zusammen mit den Städtischen Verkehrsbetrieben "Bernmobil" massgeschneiderte Lösungen erarbeiten, die ihre Mobilitätsbedürfnisse umfassend abdecken.



*Hier soll ein Fussgänger-Quartier entstehen.*

Damit ist auch gesagt, dass das autofreie Viererfeld nicht einfach eine oberflächlich autofreie Siedlung mit grossem unterirdischem Parkhaus werden soll. Die Meinung ist vielmehr, dass nur ein Minimum an Parkierungsflächen gebaut wird (für Besucherinnen und Besucher, Personen mit Behinderungen, Lieferanten usw.). Die IG autofreies Viererfeld möchte die Parkplatzzahl auf einen Platz für zehn Wohnungen beschränken. Das ist nur etwa ein Zehntel der für solche Siedlungen sonst üblichen Zahl. Die Haushalte würden also tatsächlich autofrei leben, was mit Verträgen gesichert werden soll.

Damit das Unterfangen aber tatsächlich gelingt, ist noch viel Überzeugungsarbeit nötig. Das Auto gehöre heute einfach zum Standard, argumentieren die Gegner und für eine autofreie Siedlung gebe es keine ausreichende Nachfrage. Zahlreiche Indizien widersprechen dieser pessimistischen Sicht. In der Stadt Bern entscheidet sich schon heute rund die Hälfte aller Haushalte für eine autofreie Mobilität. Bereits realisierte Beispiele in Deutschland, Holland und anderswo weisen nach, dass autofreie Siedlungen sehr begehrt sind. Das scheint auch in Bern nicht anders: Der Auftritt der IG autofreies Viererfeld hat ein sehr grosses Echo ausgelöst, die IG zählt schon rund 200 Mitglieder. Viele davon möchten dereinst auch im autofreien Viererfeld wohnen, was frühestens ab dem Jahr 2006 möglich werden soll. Eine gute Mitgliederbasis ist für die IG wichtig: Um die Stadt, die Landbesitzer und die künftigen Investoren von ihrem Anliegen zu überzeugen, will sie den Nachweis erbringen, dass es einen "Markt" für eine autofreie Siedlung gibt. Oder mit anderen Worten: Nur wenn sich viele für das autofreie Viererfeld interessieren und einsetzen, wird das Viererfeld autofrei.

*Mirjam Bütler und Peter Krebs, Co-Präsidium der IG autofreies Viererfeld*

#### **Kontaktadresse:**

IG autofreies Viererfeld, Lentulusrain 16,  
3007 Bern; E-Mail: viererfeld@hotmail.com;  
Internet: www.viererfeld.ch

### **Die Vorteile von autofreien Siedlungen**

- Die Bewohnerinnen und Bewohner profitieren von einer hohen Wohnqualität mit grosszügigen, attraktiven und kinderfreundlichen Aussenräumen. Der Verzicht auf Tiefgaragen senkt die Wohnkosten.
- Für die Stadt zahlt sich die Rückkehr der Familien aus. Sie kann mit mehr Steuereinnahmen rechnen und gleichzeitig ihre Verkehrsprobleme entschärfen.
- Autofreie Haushalte kaufen eher in der Nähe ein als im Einkaufszentrum ausserhalb der Stadt. Das kommt dem Gewerbe und dem Detailhandel zugute.
- Autofreie Siedlungen verursachen weniger Belästigungen durch Verkehrslärm und schlechte Luft als traditionelle Quartiere. Das ist auch für die Nachbarn und die ganze Stadt ein wesentlicher Vorteil.

## **Ausweisentzug für**

### **Vortritts-Verweigerung am Fussgängerstreifen**

Das Bundesgericht hat einen wegweisenden Entscheid für einen Ausweisentzug wegen Vortritts-Verweigerung auf dem Fussgänger-Streifen bestätigt. Das Urteil zeigt, dass es sich bei dem Fall in Biel nicht um einen Geschwindigkeits-Rowdy gehandelt hat. Bei einer Geschwindigkeit von 20-30 km/h wurde eine Fussgängerin von einem Automobilisten gezwungen, mitten auf dem Fussgänger-Streifen stehen zu bleiben, um nicht überfahren zu werden. Interessant ist auch, dass das Bundesgericht ausdrücklich festhält: "Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ist zudem das Zögern resp. Stehen bleiben eines Fussgängers auf dem Streifen immer als Aufforderung zum Anhalten zu verstehen – es sei denn, der Fussgänger bringe unmissverständlich durch Handzeichen zum Ausdruck, dass er auf sein Vortrittsrecht verzichte." Fussgänger können den Vortritt nie mit Weitergehen erzwingen, da dies für sie lebensgefährlich wäre. Der ausführliche Kommentar ist zu finden unter <http://www.fussverkehr.ch/archiv.htm>.

## **GV vom 3. November 2001 in Rapperswil.**

Am Samstag 3. November fand die Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz in Rapperswil statt. Ausgangspunkt war Hurden. Von dort nahmen die TeilnehmerInnen den neuen Fussweg und -steg nach Rapperswil unter die Füsse. Im Hotel Jakob informierte Andres Betschart als Vertreter des Inventars historischer Verkehrswege (IVS) über die historische Bedeutung der Wegverbindung, über die engste Stelle des Sees und über den Pilgerweg. Anschliessend informierten Peter Schneider und Thomas Schweizer über aktuelle Probleme in der Verkehrsplanung.

In der daran anschliessenden GV wurden die Vorstandsmitglieder Ursula Capaul und Peter Häberlin verabschiedet und verdankt, die während 6 bzw. 8 Jahren die Geschicke von Fussverkehr mitprägten.

Neu wird der Vorstand durch David Strohm ergänzt, der seit einigen Jahren die Öffentlichkeitsarbeit unseres Vereins unterstützt. Er ist Ökonom und Journalist und überzeugter Fussgänger. Wir freuen uns, den Vorstand durch ein neues engagiertes Mitglied ergänzen zu können.

Die Mitgliedschaft für Gemeinden soll attraktiver werden. Der Mitgliederbeitrag wurde neu auf einen Rappen pro Einwohner festgelegt bzw. minimal Fr. 75.–. Damit fahren die kleineren Gemeinden gegenüber heute günstiger. Eine Werbeaktion ist fürs nächstes Jahr geplant, doch sind Einzelmitglieder herzlich eingeladen, ihre Kontakte zu den Gemeinden schon heute zu nutzen und diese als Mitglied bei Fussverkehr zu werben.

## **Neuer Mitarbeiter beim ASTRA zuständig für Fussverkehr**

Am 1. Oktober 2001 konnte eine weitere Stelle im Bereich Langsamverkehr des Bundesamts für Strassen (ASTRA) in Bern besetzt werden. Wir freuen uns mit Jörg Häberli einen kompetenten Ansprechpartner beim Bund zu haben. Er wird sich in der nächsten Nummer von [fussverkehr.ch](http://fussverkehr.ch) vorstellen.

## **Tagung zu "Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche" am 15. Februar**

Im Rahmen der Weiterbildungstage der Abteilung Raumplanung an der Hochschule Rapperswil (HSR) findet am Freitag, 15. Februar 2002, eine Tagung zum Thema "Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche" statt. Das Detailprogramm kann bezogen werden bei HSR, Assistenz Raumplanung, Postfach 1475, 8640 Rapperswil oder [www.hsr.ch](http://www.hsr.ch).

## Human Powered Mobility (HPM)" – aktive Mobilität

Seit einigen Jahren gibt es den Begriff der Human Powered Vehicles (HPV). Das Wort "powered" steht zwar noch nicht im Dictionnaire, ist aber bereits etabliert und heisst "angetrieben". Nun haben einige Deutschschweizer versucht, diese Wortkonstruktion auch auf die Mobilität zu übertragen. Zum Zwecke der Werbung für die gute Sache der nicht-motorisierten Mobilität wurde der Begriff "Human Powered Mobility (HPM)" ® geschaffen und als Marke registriert. Es handelt sich also weder um einen englischen noch um einen amerikanischen Begriff und wenn man den Begriff im Internet sucht, so findet man ausschliesslich Schweizer Internet-Adressen. Deutsch würde der Ausdruck heissen "von Menschen angetriebene Mobilität" (französisch: "Mobilité à propulsion humaine", so übersetzt in der Zeitschrift "Collage").

Die Frage ist nun, ob der Fussverkehr in diesem Begriff mitgemeint ist oder nicht. Die Schöpfer des Ausdruckes HPM meinen, die Fussgänger seien mitgemeint, aber jeder Fussgänger weiss, dass sein Organismus von sich aus Freude hat an Bewegung und nicht einen Antrieb braucht. Der Ausdruck "powered" wird im Englischen denn auch richtigerweise nur im Zusammenhang mit mechanischen Antrieben verwendet. Da der menschliche Organismus so geschaffen ist, dass Bewegung wie Ruhe Naturzustände sind, ist es unsinnig, von einem Fussgänger als "menschbetrieben" zu reden. Fussgänger, die das zu Fuss Gehen als etwas Natürliches betrachten, werden sich somit mit dem Begriff "HPM" nie mitgemeint fühlen.

Das Problem, das der Kontroverse zu Grunde liegt, ist die Schwierigkeit, einen adäquaten Ausdruck für den nicht-motorisierten Verkehr zu finden, der nicht das Fehlen eines Motors in den Vordergrund rückt.

Der tendenziell unerfreuliche Ausdruck "Langsamverkehr" hat sich als Fachausdruck schon eingebürgert, ist der breiten Öffentlichkeit aber unklar. Langsam fahrende Autos und Dampfwalzen sind auch langsam, selbst eine JU52 ist im Vergleich mit einem Jet langsam und Velofahrer sind in der City die Schnellsten. Mit den Anstrengungen, das zu Fuss Gehen und das Velo Fahren gemeinsam als positive und gesundheitlich vorteilhafte Verkehrsart zu positionieren, muss ein neuer Ausdruck Eingang in die Sprache finden.

Will man einen Begriff für die Alltagssprache lancieren, der Fuss- und Veloverkehr umfasst, so muss er einfach, womöglich in deutsch, französisch, italienisch (und englisch) verständlich sein und ein positives Image haben. Fussverkehr Schweiz schlägt deshalb vor, von aktiver Mobilität zu reden, wenn immer nicht-motorisierte Mobilität gemeint ist. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die aktiv Mobilen nicht in ein Fahrzeug sitzen und sich transportieren lassen, sondern die Mobilität mit Eigenaktivität selbst realisieren. Die motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen sind dagegen passiv mobil.

## Mobilité piétonne: Journée Rue de L'Avenir 2001

Unsere Geschäftsstelle in der Romandie feiert das 20-jährige Jubiläum und führt am Freitag 23. November in Murten (Maison Communale) eine Tagung durch zum Thema "Des propositions pour un réel transfert vers l'écocomobilité". Am Vormittag werden innovative Lösungsansätze im Sinne einer ökologischen Mobilität vorgestellt, am Nachmittag wird auf einem Rundgang realisierte Beispiele in Murten diskutiert.

Kontakt: Mobilité piétonne, Anne Tissot, Fbg de l'Hôpital 1, 2000 Neuchâtel, Tel. 032/724 32 82, Email: rue.avenir@imaginer.ch.



*Human Powered Mobility (HPM)*

---

### Impressum

fussverkehr.ch ist das Organ des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

fussverkehr.ch 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  
Internet: [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)  
E-mail: [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

Redaktion: Thomas Schweizer  
Redaktionskommission: Simon Canonica,  
David Strohm

Gestaltung:  
Andreas Rothacher

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

Nov. 2001

# Im Einklang mit den eigenen Grenzen



Wer bei Fussverkehr Schweiz arbeitet, muss damit leben können, dass Geld, Zeit und Kraft einfach nie ausreichen für alles, was getan werden müsste. Das ist auch bei andern Non-Profit-Organisationen so. Eine ganz besondere Atmosphäre schafft aber die spezifische Aufgabe, das Gehen zu Fuss zu fördern.

Es beginnt schon bei den Klienten. Die Menschen, denen unsere Arbeit (hoffentlich) zugute kommt, wissen wenig davon und bedanken sich selten. Sie wollen nämlich gar keine Fussgängerinnen oder Fussgänger sein. Das ist keine Rolle, die sie interessiert, als Identitätsmerkmal ist das Gehen zu Fuss einfach zu banal. Zudem erinnert es unangenehm an die beschränkten Möglichkeiten des eigenen Körpers. Gehen ist ohne jeden Glamour. Schwer verständlich also, dass jemand für etwas so Unspektakuläres auch noch arbeitet.

Immerhin: die meisten Leute räumen ein, dass die Schwachen im Verkehr, die Kinder und Be-tagten zu Fuss, mehr Schutz brauchen. Bei den Lösungen enden die Gemeinsamkeiten, denn dummerweise sind die Ursachen der Gefahren mit der ganzen mobilen Gesellschaft und also mit jedem einzelnen eng verwoben. Die Probleme lassen sich nicht nach irgendwo ausserhalb verlegen und überzeugend als unvermeidbar darstellen. Bei vielen Menschen löst das Thema Fussverkehr deshalb ein vages Unbehagen aus. Ich habe immer wieder Gespräche erlebt, bei denen mein Gegenüber peinlich berührt verstummte, wenn die Rede von meiner Berufstätigkeit war. Es gibt Kreise, in denen ich zweimal überlege, ob ich wirklich erklären soll, weshalb "Fahren mit Licht am Tag" aus der Perspektive des Fussverkehrs fragwürdig ist. Bei Laien muss ich da mit blankem Unverständnis rechnen, bei Profis und Politikern mit geduldiger Herablassung oder Beschimpfung als Fundamentalistin.

Etwas sei klargestellt: Wenn die Menschen nur selten bewusst und gerne Fussgänger sind, macht das die Arbeit von Fussverkehr Schweiz nicht weniger notwendig, nur schwieriger.

Damit Desinteresse und Ablehnung nicht zur Verdrängung des Themas Fussverkehr führen, mussten wir immer wieder zu eigentlichen Verkaufsstrategien greifen. Ein Beispiel ist die Einführung und Verankerung von "Fussverkehr", als Sachbegriff und als Name für unsere Organisation. In Politik und Öffentlichkeit verleiht er der Sache mehr Gewicht, weil Verkehr ein bedeutsames Thema ist. Im Grunde ist der Begriff "Fussverkehr" aber zu eng. Er trennt die Bewegung vom Menschen, der sich bewegt und fingiert – in Anlehnung an Räder und Fahrzeuge – ein separates Fortbewegungsmittel. Mit diesem Bild verleugnen wir gerade das, wofür wir kämpfen: Gehen ist viel mehr als nur

eine Methode der Fortbewegung: es ist eine Manifestation des menschlichen Seins.

Überhaupt ist es ärgerlich, für die Anerkennung des Gehens kämpfen zu müssen, wo es doch Anerkennung weder braucht noch will, sondern einfach stattfinden würde, wenn man es nur sich selber überliesse. Aber das "sich selber überlassen" enthält enorm viel Zündstoff, nämlich nichts weniger als die Forderung nach einer wirksamen Reduktion von Flächenbedarf und Tempo des motorisierten Verkehrs. Eine realistische und kooperative Organisation wie Fussverkehr Schweiz darf die Kräfte nicht auf einen unpopulären Reduktionsprozess konzentrieren. Erfolgversprechender ist die Sprache der Begehrlichkeit: Schafft Ämter für den Fussverkehr, legt Wegnetze an, verbreitert Trottoirs, baut Mittelinseln, lanciert Kampagnen, publiziert Fusswegpläne, gebt Geld aus! Der Fussverkehr muss sich aufführen wie das selbstgenügsame und vernünftige Kind, das keine Chance hat gegen die dominanten Problemkinder in der Schulklasse. Es muss selber laut und schwierig werden. Milliarden für die Swissair, für Neat und Autobahnen, also geben wir uns mit – sagen wir – 20 Millionen für den Fussverkehr zufrieden. Billig, nicht wahr? Der richtige Weg im motorisierten Umfeld von heute, aber traurig, wenn man bedenkt, dass zu Fuss Gehen schon Jahrtausende vor der ersten Budgetdebatte und gratis zu haben war!

Gehen an sich ist nur ein Prozess, der keine Einrichtungen voraussetzt und keine Spuren hinterlässt, selbstverständlich und flüchtig, anpassungsfähig und verletzlich, eine Illustration des Lebens selber und gerade darin bedroht und auf Verteidigung angewiesen. Und so beobachte ich skeptisch und dankbar zugleich die Entwicklung, dass auch Andere beginnen, das Gehen zu einem salonfähigen Produkt zu machen: Im Bund entsteht das Leitbild Langsamverkehr, eine Zürcher Bank wirbt mit Filialen in Fussdistanz, die Expo 2002 setzt auf human powered mobility.

Nur eben: zu Fuss bin ich weder "mobile" noch "powered" (vgl. mosaik S.7) Ich bin nur einfach von keiner Maschine, keiner Infrastruktur, keinem andern Menschen abhängig und insofern absolut frei; im Einklang mit meinen eigenen Grenzen und frei auch vom Zwang, sie zu sprengen.

Lydia Bonanomi, die Mentorin des Fussverkehrs in der Romandie, hat es am besten ausgedrückt. Den Sinn ihrer Aussage erinnere ich so: Wenn ich gehe, bin ich das Kind, das ich früher einmal war, das mit den ersten Schritten die Welt eroberte, und die Frau, die ich heute bin, die noch gehen kann.

\* \* \* \*

Mit diesem Artikel verabschiede ich mich nach elf Jahren als Mitarbeiterin von Fussverkehr Schweiz. Für mich wünsche ich, dass einige Freundschaften erhalten bleiben.

Die Nachfolger machen sich keine Illusionen über die Widerborstigkeit des Schutzobjektes Gehen zu Fuss. Umso mehr wünsche ich Ihnen den Erfolg, der ihrer Fachkunde und ihrem Engagement entspricht.

*Regine Bernet*