



*Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger*

*Kurz vor dem Jahreswechsel hat das Departement Leuenberger, bzw. das Bundesamt für Strassen, ein umfassendes Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs, also des Fuss- und Veloverkehrs, vorgelegt. In ihm sind Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit, des Wegenetzes und der Rahmenbedingungen aufgelistet. Auch wenn noch unklar ist, was davon tatsächlich in die Praxis übernommen wird, zeigt dieses Leitbild doch auf, dass die Anliegen, für die Fussverkehr Schweiz seit Jahren engagiert kämpft, endlich ernst genommen werden. (Vgl. S. 4)*

*Dass der Weg für Verbesserung sehr lang ist und auch erreichte Ziele wieder in Frage gestellt werden, zeigt die immer wieder von Neuem lancierte Diskussion um den Vortritt am Fussgängerstreifen. (Vgl. S. 2)*

*Thomas Schweizer*

## Handzeichen am Fussgängerstreifen?

**1994 wurde das obligatorische Handzeichen am Fussgängerstreifen abgeschafft. Doch periodisch wird auf politischer Ebene die Wiedereinführung verlangt, kürzlich durch eine Eingabe des Zürcher Regierungsrates im Herbst letzten Jahres. In einem Brief an den Bundesrat hat Fussverkehr Schweiz die Argumente gegen das alte System und für das heute geltende Recht nochmals zusammengestellt. Der Bundesrat hat den Antrag des Zürcher Regierungsrates daraufhin klar abgelehnt. In seinem Antwortschreiben an unseren Verband hat Bundesrat Leuenberger unsere Argumente gestützt und die Absicht bekräftigt, Verbesserungsmassnahmen zu Gunsten einer höheren Verkehrssicherheit der Fussgänger durchzusetzen.**

### **Titelbild:**

*Obwohl das wohl älteste Fahrzeug der Welt ohne Motor auskommt, gehört es gemäss Definition, nicht zum Langsamverkehr. Es ist aber dennoch ein Verkehrsmittel. "Ski und Schlitten dürfen als Verkehrsmittel benützt werden, wo dies ortsüblich ist."*

*(VRV Art.50 Abs. 3)*

*Foto: Fussverkehr Schweiz*

Politische Vorstösse auf verschiedenen Ebenen, aber auch Presseartikel und Leserbriefe, fordern mit grosser Regelmässigkeit eine Wiedereinführung des Handzeichens am Fussgängerstreifen.

Die meisten Vorstösse und Artikel argumentieren holzschnittartig, dass die Sicherheit mit einem Handzeichen erhöht werden könne. Doch die Fachleute, die sich mit dem Thema intensiver befasst haben, argumentieren differenzierter. Die Sicherheitsexperten aller Verkehrsverbände (VCS, bfu, TCS, Fussverkehr Schweiz) sind gleicher Ansicht und bestätigen, dass ein Handzeichen-Obligatorium keine Lösung des Problems bringt. Auch der Bundesrat stellt sich klar hinter das vorbehaltlose Vortrittsrecht des Fussgängers am Streifen.

Im Zusammenhang mit der jüngsten Kontroverse haben wir die wichtigsten Argumente nochmals zusammengefasst:

### **Handzeichenpflicht durchbricht Vertrauensprinzip**

Das im Strassenverkehr geltende Vertrauensprinzip würde durch eine Handzeichenpflicht in einem wichtigen Punkt verletzt. Denn im Unterschied zu allen anderen Vortrittsregeln, die durchwegs die Vortrittsbelasteten (hier u.a. die Autofahrer) in die Pflicht nehmen, müssten hier plötzlich die Vortrittsberechtigten (die Fussgänger) ihren Anspruch anmelden. Ein Vortrittsrecht, dass an die Handzeichenpflicht geknüpft ist, schränkt dieses sogleich wieder ein.

### **Was ist ein Handzeichen?**

Nicht alle Personen sind gleichermaßen in der Lage, Handzeichen zu geben.

Handzeichen sind nicht verboten und sie können in gewissen Situationen durchaus sinnvoll sein. Es gibt aber kein normiertes Handzeichen für die Beanspruchung des Vortritts und es gab nie eines.

Ferner ist in Betracht zu ziehen, dass Handzeichen in der Dämmerung, in der Nacht, bei Regen oder Nebel, schlecht oder gar nicht zu erkennen sind, während die Umrisse einer ganzen Person, die am Strassenrand steht, sehr viel besser sichtbar ist.

Die Altersgruppe, die am häufigsten auf dem Fussgängerstreifen verunfallt, sind die über 65-Jährigen. Ältere Leute und Kinder sind unter Umständen gar nicht in der Lage, gut sichtbare Handzeichen zu geben. Auch Eltern mit Kindern an der Hand oder Leute mit Gepäck, Schirmen, Hundeleinen usw. sowie Behinderte können nicht ohne weiteres Handzeichen geben. Ihnen würde der Vortritt faktisch entzogen.

Unklare Gestik kann missverständlich und gefährlich sein. Deshalb werden Polizeikräfte und Kadetten genau instruiert, wie Handzeichen zur Verkehrsregelung ausgeführt werden müssen. Alle Fussgänger in der Kunst des unmissverständlichen Handzeichen-Gebens zu instruieren, ist aber ein Ding der Unmöglichkeit.

Handzeichen können auch missverständlich sein, weil es nicht verboten ist, jemandem auf der anderen Strassenseite zu winken. Solche

Gesten können aber als Handzeichen interpretiert werden, unter Umständen mit fatalen Folgen. Ein nicht näher definiertes Handzeichen sollte deshalb niemals eine gesetzliche Wirkung auslösen, schon gar nicht in einer potenziell gefährlichen Situation.

### Internationale Harmonisierung

Die Frage, ob das Handzeichen-Obligatorium für die Verkehrssicherheit günstig ist oder nicht, war früher in vielen Ländern Europas jahrelang ein Diskussionspunkt. Das Resultat ist aber eindeutig. Das Handzeichen-Obligatorium ist kein Beitrag zur Verkehrssicherheit, sondern nur eine Einschränkung des Fussgänger-Vortrittes, da dieser an eine zusätzliche Bedingung geknüpft wird. Die Schweiz war eines der letzten Länder Westeuropas, das 1994 das Obligatorium abgeschafft hat.

Die UNO führt in Genf die Economic Commission for Europe (UN-ECE). Unter dieser läuft die "Working Party on Road Safety" (WP1), ein Zusammenschluss von über 30 Ländern, der Präzisierungen und Neuerungen des Verkehrsrechts ausarbeitet und im Namen der Regierungen verabschiedet. Die Schweiz ist nicht nur mit einem Delegierten des Bundesamtes für Strassen darin vertreten, sondern sie stellt auch den Vorsitz. Die Fussgänger sind durch die "Fédération Internationale des Piétons (FIP)" als NGO mit beratender Stimme vertreten, wobei Fussverkehr Schweiz das Mandat für die FIP ausübt.

Die UN-ECE WP1 hat anlässlich ihrer Sitzung vom 23.-26. Sept. 2002 erneut eine Diskussion über die Handzeichenfrage geführt und ist einstimmig zum Schluss gekommen, dass es keine Wiedereinführung eines Handzeichen-Obligatoriums gibt. Es wurde auch beschlossen, dass damit das Thema Handzeichen-Obligatorium für die im Jahre 2003/04 anstehende Revision der Wiener Konvention über das Strassenverkehrsrecht abgeschlossen ist.

### Auffahrunfälle vor Fussgängerstreifen

Der Zürcher Regierungsrat schrieb, dass die heutige Vortrittsregelung "zu offen formuliert ist und in der Interpretation zu Missverständnissen führt, indem die Fahrzeuglenker die Absicht der Fussgänger sehr spät oder falsch verstehen. Die Folge derartiger Missverständnisse sind abrupte Bremsmanöver und Auffahrunfälle mit nachfolgenden Fahrzeugen." (Interpellationsantwort vom 4. Sept. 2002)

Es ist zynisch, wenn die Kantonspolizei Zürich die Häufung der Auffahrunfälle mit der Abschaffung des Handzeichen-Obligatoriums in Zusammenhang bringt und damit die Fussgänger faktisch für die Auffahrunfälle der Automobilisten verantwortlich macht.

Tatsache ist doch, dass Fahrzeuglenker im Bereiche von Fussgängerstreifen ohnehin "besonders vorsichtig fahren" müssten (SVG Art. 33 Abs.2) und dass die Zunahme der Auffahrunfälle den zu geringen Abständen zwischen den Autos zuzuschreiben ist. Verantwortlich für Auffahrunfälle sind somit nicht die Fussgänger, sondern die Fahrzeuglenker, welche die Ab-

### Zur Geschichte

1994 wurde die Verkehrsregelverordnung VRV geändert. Hauptziele der Revision waren die Verbesserung der Sicherheit des Fussverkehrs aber auch dessen Aufwertung als umweltfreundliche und kostengünstige Form der Mobilität. Die Lenkerin oder der Lenker muss seither dem Fussgänger am Streifen den Vortritt gewähren, wenn dieser ersichtlich die Fahrbahn überqueren will. (Art. 47 Abs. 2)

Der bisherige Passus, wonach "Fussgänger, die den Vortritt beanspruchen, dies dem Fahrzeugführer anzuzeigen [haben], indem sie den Streifen mit einem Fuss betreten oder ein deutliches Handzeichen geben", wurde ersatzlos gestrichen.

Bis 1994 stand die Verordnung im Widerspruch zum übergeordneten Strassenverkehrsgesetz und zur Wiener Konvention, welche den Vortritt schon damals voraussetzungslos – also ohne Handzeichen – garantierten.

Auch das Bundesgericht, das sich ebenfalls mit der Sache zu befassen hatte, rügte, dass Gesetz und Verordnung in diesem Punkt widersprüchlich seien. Nach Buchstaben des Gesetzes hatten die Fussgänger schon vor 1994 auf dem Fussgängerstreifen den Vortritt, nur wurde dieser Vortritt in der untergeordneten Verordnung wieder an Bedingungen geknüpft. Wegen dieser zweideutigen Regelung wurde es noch schlechter beachtet als heute. Das Bundesgericht argumentierte denn auch, dass "die untergeordnete Verordnung Automobilisten zur Ansicht verleiten könnte, dass Fussgänger ohne Handzeichen keinen Vortritt hätten." Das Bundesgericht hat deshalb eine Klärung verlangt, die mit der Abschaffung des Obligatoriums sachgerecht erfolgt ist.

Ein Teil der Verantwortung für das sichere Queren ging mit der Revision von den Fussgängern auf die Autofahrer über. Im gesellschaftlichen Bewusstsein wurde mit dieser Änderung das Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen in der Schweiz erst eingeführt.



*FussgängerInnen haben am Fussgängerstreifen Vortritt ohne Handzeichen. Dieses Recht muss – zum Schutze der Schwächeren im Verkehr – vermehrt kommuniziert und durchgesetzt werden.*

*Foto: Manfred Ziegele*

standsregel (SVG Art. 34, Abs. 4 und VRV Art. 12) nicht einhalten.

Die Auffahrunfälle haben zudem in den letzten 10 Jahren generell stark zugenommen, unabhängig vom Unfallort. Dies zeigt, dass die Zunahme der Auffahrunfälle vor allem mit den dichteren Verkehr und mit der ungeduldischen Fahrweise zu tun hat.

### Unfälle am Fussgängerstreifen

Der Expertenbericht "Tödliche Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen", der im Auftrag von Bundesrat Leuenberger 1999 erstellt worden ist, hat nachgewiesen, dass mehr als die Hälfte aller getöteten Fussgänger in der Mitte oder auf der zweiten Fahrbahnhälfte angefahren worden ist, also lange nachdem sie die Fahrbahn betreten haben. Dies zeigt klar, dass der grösste Teil der schweren Unfälle nicht in Zusammenhang mit der Handzeichenregelung gebracht werden kann.

Die Unfallrapporte der Polizei belegen zudem, dass 80% der Unfallursachen am Streifen allein auf Seiten des Fahrzeuglenkers liegen. Nur rund 5% der Unfälle verursachen die Fussgänger, bei 15% liegt die Schuld bei beiden oder kann nicht eindeutig zu geordnet werden.

### Fazit:

Fest steht, dass die Sicherheit am Fussgängerstreifen nach wie vor ungenügend ist. Sie kann aber, wie dargelegt, nicht durch die Wiedereinführung des Handzeichen-Obligatoriums verbessert werden. Fussgänger müssen ihr Vortrittsrecht immer mit Vorsicht wahrnehmen. Sie müssen damit rechnen, dass Automobilisten trotz Gesetz nicht anhalten.

Auch Automobilisten können sich nicht auf ein regelkonformes Verhalten der Fussgänger verlassen. Beide müssen immer auch Fehlverhalten von anderen berücksichtigen. Die Symmetrie ist aber ungleich. Die Konsequenzen des Fehlverhaltens tragen in der Regel immer die Fussgänger.

Fortschritte sind daher nur erzielbar, wenn mittels überzeugender Aufklärungskampagnen das Fussgängervortrittsrecht besser im Bewusstsein der Bevölkerung verankert und natürlich auch kontrolliert und geahndet wird.

Das vollständige Positionspapier mit der ausführlichen Argumentation kann bei Fussverkehr bezogen oder unter [www.fussverkehr.ch/news.htm](http://www.fussverkehr.ch/news.htm) heruntergeladen werden.

*Christian Thomas*

## Neuer Schub für den Fuss- und Veloverkehr

**Mit dem "Leitbild Langsamverkehr" will das UVEK gemeinsam mit Kantonen, Städten und Agglomerationen sowie den Fachorganisationen den Langsamverkehr, also den Fuss- und den Veloverkehr, fördern.**

Der "Bereich Langsamverkehr" des ASTRA hat mit der Erarbeitung dieses Leitbildes eine Grundlage für die Zielrichtung und die Aufgaben für die nächsten Jahre geschaffen. Dem Langsamverkehr soll jene Bedeutung beigegeben werden, die ihm aufgrund der wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile sowie den positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität zusteht. Bei der Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsräume sowie der Infrastrukturen sind die Anliegen des Langsamverkehrs vermehrt zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit wird entsprechend der VISION ZERO kontinuierlich erhöht. Im Zuge dieser Entwicklungen sollen gleichzeitig die bestehenden infrastrukturellen Einschränkungen des Fuss- und Veloverkehrs aufgehoben werden. Mit Visionen, Strategien, 13 Leitsätze und einer Startfinanzierung von 50 Mio. Franken soll dem Langsamverkehr Schub geben werden.

Gemäss Zielsetzung soll – innerhalb von 10 Jahren – der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs, bezogen auf die Wegetappen (ein Weg setzt sich zusammen aus verschiedenen Etappen: z.B. Fussweg zum Bahnhof, Bahnfahrt, Fussweg zum Büro) von heute 47% auf 54% gesteigert werden. Im Vordergrund stehen die Optimierung der Verkehrssysteme in Städten und Agglomerationen sowie das Schaffen attraktiver und sicherer Rahmenbedingungen für das zu Fuss Gehen, das Wandern und das Velofahren im Alltag und in der Freizeit. Zudem soll das Entlastungspotenzial des Langsamverkehrs zur Entschärfung der zunehmenden Verkehrsprobleme in Zukunft besser genutzt werden.

Fussverkehr Schweiz ist sehr erfreut, dass dem Fuss- und Veloverkehr auf Bundesebene – endlich – mehr Gewicht beigegeben wird. Insbesondere wird auch klar dargelegt, dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehr nicht nur aus der Optik Verkehr grosse Vorteile aufweist, sondern auch andere Aspekte wie Raumplanung, Umwelt (Luft, Lärm, Landbeanspruchung), Gesundheit, Energie und damit die gesamte Nachhaltigkeit positiv beeinflusst.

Fussverkehr Schweiz hatte als Grundlage für dieses Leitbild im Auftrag des ASTRA einen "Expertenbericht" verfasst. Darin haben wir die Ziele und Massnahmen aus Sicht des Fussverkehrs formuliert. Viele unserer Forderungen finden sich – wenn auch in stark verallgemeinerter und damit etwas unverbindlicher Form – im Leitbild wieder. Demgegenüber sind die Perspektiven im Freizeitverkehr viel konkreter formuliert.

Aus Sicht von Fussverkehr Schweiz sind denn auch die Aspekte des Alltags gegenüber der Freizeit und dem Tourismus noch zu wenig gewichtet, denn ein Erreichen der Zielsetzung – eine markante Zunahme der Wegetappen, die mit eigener Muskelkraft zurückgelegt werden – ist nur realistisch, wenn der Fussverkehr im Alltag auf allen Ebenen gefördert wird. Letztlich geht es auch um die Frage, ob das Verkehrswachstum ungebremst weiter gehen soll. Denn es hat sich in allen Untersuchungen gezeigt, dass bei einem generellen Verkehrswachstum der Fussverkehr auf der Verliererseite steht.

Zur Diskussion steht auch der Begriff "Langsamverkehr". Obwohl der Bund seine Amtstelle für den Fuss- und Veloverkehr "Langsamverkehr" benannt hat und auch das Leitbild so heisst, ist niemand richtig glücklich mit dem Begriff. Sogar die NZZ frotzelt über den "despektierlichen" Begriff und moniert, dass die "Langsamen" in der Stadt häufig die Schnellsten sind. Warum nicht einfach und verständlich Fuss- und Veloverkehr?

Die Vernehmlassung zum Leitbild dauert bis zum 30. April 2003. Jede(r) ist eingeladen, sich zu äussern. Es ist zu hoffen, dass das Leitbild gestärkt auf der Vernehmlassung und der darauffolgenden Überarbeitung ins Parlament kommt.

Das "Leitbild Langsamverkehr" kann bezogen werden auf [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch), oder beim ASTRA. Der Grundlagenbericht von Fussverkehr Schweiz, "Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs" ist auf unserer Homepage [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch) verfügbar.

Thomas Schweizer



*Mehr Fuss- und mehr Veloverkehr ist das erklärte Ziel des "Leitbildes Langsamverkehr", das der Bund kürzlich in die Vernehmlassung geschickt hat.*

*Bild: Fussverkehr Schweiz*





## Mobil-sein – mobil bleiben: Mobilitätskurse für Menschen ab 50 Jahre

Im Laufe des Jahres 2003 werden in der ganzen Schweiz neue Kurse angeboten, die Menschen ab 50 Jahren den Mobilitätsalltag erleichtern. Fussverkehr Schweiz baut die Kurse in Zürich auf. Das Angebot erhält mit dem Patronat von Altbundesrätin Ruth Dreifuss, Nationalrätin Ursula Haller und Hans Luzius Schmid, Vizedirektor EnergieSchweiz (bfe) eine breite Unterstützung.

Im Alter spielt die individuelle Mobilität eine sehr wichtige Rolle, denn auch ältere Menschen nutzen ihre freie Zeit zum Reisen und wollen möglichst selbstbestimmt soziale Kontakte pflegen können. Trotz körperlichen Beeinträchtigungen müssen sie, dank dem breiten Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln, nicht auf individuelle Mobilität verzichten. Doch Mobilität und Technologie entwickeln sich in immer schnellerem Tempo. Dadurch verlieren viele Menschen im Alter den Anschluss an die neuen Gegebenheiten. Der Verkehr wird immer stressiger und es besteht die Gefahr der Überforderung. Gerade im Bereich der öffentlichen – aber auch der individuellen Verkehrsmittel – sollten alle Altersgruppen von den Neuerungen profitieren können.

Auf Grund dieser Tatsachen wurde ein Kursangebot für ältere Leute zur Erleichterung der Mobilität im Alltag entwickelt. In Thun wurden erste Kurse durchgeführt und getestet. Die Nachfrage war gross. An fünf Kurstagen, die von Pro Senectute des Kantons Bern ausgeschrieben und unterstützt wurden, nahmen ca. 100 Personen teil. Das Konzept wurde in der Folge auf die ganze Schweiz ausgeweitet. Heute werden in verschiedenen Städten der Schweiz (Zürich, Bern, Basel, Luzern, Burgdorf, Liestal Zug u.a.) solche Angebote aufgebaut.

Fragen zu neuen Billettautomaten, zu Informationen über Verbindungen des öffentlichen Verkehr, zu neuen oder geänderten Verkehrsregeln, aber auch gesundheitliche Aspekte sind Bestandteile des Angebotes. Drei von einander unabhängige Kursmodule bilden den Rahmen. Im Modul 1, das in Zürich von Fussverkehr Schweiz koordiniert wird, geht es um Mobilität und Gesundheit mit einem Schwergewicht auf den öffentlichen Verkehr.

Das Modul 2 "Sicher im Sattel" wurde von der IG Velo Schweiz entwickelt. Die Kursverantwortlichen der regionalen IG Velo passen dieses Modul den Bedürfnissen der Teilnehmenden und den örtlichen Gegebenheiten an. Das Modul 3 greift ein bestehendes Produkt des TCS auf und bietet mit dem Kurs "Check-up - Autofahren heute", eine Weiterbildung für Leute an, bei denen der Erwerb des Fahrausweises schon einige Zeit zurückliegt.

Auf der Website [www.mobilsein-mobilbleiben.ch](http://www.mobilsein-mobilbleiben.ch) wird das Angebot laufend aktualisiert. Gesamtschweizerisch werden die Angebote vom Büro Rundum koordiniert.  
(Tel. 033 222 06 44)

Für die Region Zürich gibt Fussverkehr Schweiz Auskunft. (Tel. 01 383 62 40)



### Modul 1 Mobilität und Gesundheit

Im **Kursmodul 1** geht es vor allem um Mobilität per Bahn, Bus, Tram und natürlich zu Fuss.

Kurze theoretische Teile werden als Einführung (Mobilitätsberatung) angeboten. Die Teilnehmenden üben den Umgang mit Automaten (Billettautomat Touch Screen BATS). Im gemeinsamen Gespräch werden die individuellen Mobilitätsbedürfnisse angesprochen, Möglichkeiten aufgezeigt. Es wird darüber informiert, wie gross der gesundheitliche Nutzen sein kann, wenn die täglichen Wege vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Auch Mobilitätseinschränkungen sind ein Thema: dafür werden praktische Hilfestellungen gegeben.

Die lokalen Behörden sind in der Trägerschaft der Kurse eingebunden und wirken in verschiedenen Bereichen auch aktiv mit. Sie erhalten zudem Rückmeldungen aus den Kursen und können damit direkte Verbesserungen im Mobilitätsalltag vor Ort bewirken.



## Wechsel im Secrétariat romand

Fussverkehr Schweiz ist auch in der Romandie vertreten. Die Geschäftsstelle von "Mobilité piétonne" besteht seit 1989. Sie ist zugleich Geschäftsstelle der Zeitschrift "Rue de l'Avenir".

Im Herbst letzten Jahres ist Anne Tissot (im Bild rechts), nach 15 Jahren Tätigkeit als Sekretärin (Geschäftsleiterin) der Rue de l'Avenir, ins Ausland weggezogen. Sie war der "Motor" der Gruppe und engagierte sich nicht nur als Sekretärin, sondern auch als Verkehrsingenieurin, Urbanistin, Chefredaktorin, Typografin, engagierte Kämpferin für die Schwächeren im Verkehr, Pionierin, Telefonistin, Übersetzerin und Interpretin, Buchhalterin, Schatzmeisterin und vieles mehr. Sie hinterlässt eine grosse Lücke, die jedoch mit Marie-Claire Pétremand (im Bild links) in idealer Weise wieder gefüllt werden konnte. Gleichzeitig ist das Sekretariat von Neuchâtel nach Le Locle umgezogen.

Marie-Claire Pétremand ist in La Chaux-de-Fonds aufgewachsen, Mutter von 3 Kindern, wohnt nach dem Studium der Theologie in Heidelberg und Neuenburg wieder in der Heimat, in Le Cret-de-Logis, einem Weiler bei La Chaux-de-Fonds. Sie engagiert sich seit Ihrer Jugend für die Umwelt, die Lebensqualität in Dorf und Stadt. Der respektvolle Umgang mit den Fussgängern – insbesondere mit Kindern – und auch mit den Velofahrern ist ihr ein grosses Anliegen. Sie ist seit Jahren auch aktiv in der Lokalgruppe von Chaux-de-Fonds und im Kantonalvorstand von Neuenburg des ATE/ VCS (Association transports et environnement).

Seit 1981 setzt sich Rue de l'Avenir, eine Gruppe von engagierten Fachleuten, die sich ursprünglich unter dem Namen GCR "Groupe Conseil Romand" konstituiert hatten, mit der Gesamtheit der Mobilität, besonders mit dem Fuss- und Veloverkehr, in der baulichen Entwicklung der Städte und Siedlungen auseinander. Sie erteilt Auskünfte, macht Beratungen, betreibt in allen französischsprachigen Kantonen und verschiedenen Gemeinden Lobbying. Zur Information gibt sie jährlich 4 Nummern der Rue de l'Avenir (RdA) heraus und veranstaltet eine Tagung zu einem aktuellen Thema im Bereich Langsamverkehr (und allg. Ecomobilité). Im Herbst 2002 besuchten sie Freiburg i.Br., seit 30 Jahren die nachhaltigste Stadt Deutschlands; mehr Information darüber findet man in der Rue de l'Avenir No 4/2002 oder auf dem Web unter [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch). Das Sekretariat der Rue de l'Avenir ist auch die Anlaufstelle (Mobilité piétonne) für Fussverkehr in der Romandie. Viele Gemeinden sind Mitglied des und tragen damit wesentlich dazu bei, dass die Resultate der Arbeit an die richtigen Empfänger gelangt. Neben Abonnements- und Mitgliederbeiträgen, wird die Rue de l'Avenir durch Beiträge des VCS und Fussverkehr Schweiz finanziert. In der Trägerschaft sind auch Pro Juventute, Pro Senectute und die EPFL Ecole polytechnique fédérale Lausanne vertreten.

*Neue Adresse:*

*Mobilité piétonne, Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche  
Tel./Fax 032-724 32 82; [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch); [rue.avenir@imaginer.ch](mailto:rue.avenir@imaginer.ch)*

## Glattalbahnhof und Generalversammlung

Am 7. November fand eine Ministudienreise ins Glattal und anschliessend die Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz statt.

An der gut besuchten Veranstaltung wurden die Teilnehmenden aus erster Hand von den federführenden Planern über den Verlauf der Linienführung, über die planerischen und verkehrstechnischen Probleme informiert und bekamen einen eindrücklichen Einblick in Vielfaltigkeit und Komplexität der Agglomerations-thematik nördlich von Zürich.

Am 9. Februar wurde dem Kredit für die Glattalbahnhof mit einem 2/3-Mehr zugestimmt.

Wir freuen uns, dass die heutigen fussgängerfeindlichen Verhältnisse mit der Glattalbahnhof verbessert werden. Beim vorliegenden Projekt bestehen aber noch einige Schwachstellen und Lücken.

Überdimensionierte auf die Leistungsfähigkeit des Autoverkehrs ausgerichtete Kreuzungen und ein noch zuwenig an der Erreichbarkeit der Haltestellen orientiertes Fusswegnetz schmälert den Wert der ÖV-Investition, denn alle ÖV-Kunden gehen vorher und nachher zu Fuss. Wir hoffen, dass bei der Detailbearbeitung diesen Aspekten noch vermehrt Rechnung getragen wird.

## Die Vertretung im Tessin

An dieser Stelle möchten wir auch unsere Vertretung im Tessin kurz vorstellen. Die Gruppe GMT-SI, Gruppo per la moderazione del traffico nella Svizzera italiana ist 1986 von 4 Organisationen gegründet worden, welchen die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer ein Anliegen war. Sie ist heute ein loser Zusammenschluss von insgesamt 9 Organisationen und Fachstellen (ATA-VCS Sektion Tessin, ATTE-Associazione Ticinese Terza Età, AAPI-OCST-Associazione Anziani Pensionati Invalidi dell'OCST, Medici per l'ambiente, Mobilità personale Svizzera-Fussverkehr Schweiz, Pro Infirmitas, pro Juventute, Pro Senectute, Radix). GMT-SI befasst sich mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Siedlungen und damit natürlich auf für die Aufwertung des Fussverkehrs. Die Tätigkeiten der GMT-SI sind sehr vielfältig. In den letzten Jahren wurde vor allem die technischen Beratungen von Einzelpersonen, Gruppen und Gemeinden ausgebaut. Gesamthaft haben die Berater der Gruppe bisher in ca. 150 Situationen konkrete Vorschläge

ausgearbeitet, zum Teil mit umfangreichen Dokumentationen. Die Verbreitung der Ideen zur Verkehrsberuhigung erfolgt durch die Herausgabe des Informationsblattes "La contrada" dreimal jährlich. Diese und alle anderen Dokumentationen sind auch in Norditalien sehr gefragt. Die Mitarbeiter der GMT-SI werden oft als Referenten nach Italien eingeladen.

Ein besonderes Anliegen der Gruppe ist die Sicherheit auf dem Schulweg, wobei es hier zunächst darum geht, zu insistieren, dass die Kinder überhaupt zu Fuss in die Schule gehen dürfen und nicht nur mit den Privatfahrzeugen dahin gebracht werden. Eine der arbeitsintensivsten Aufgaben der Gruppe war sicher 1992 die Produktion des Videos "Siamo tutti pedoni", welches die Europäische Charta der Rechte für Fussgänger illustriert, auf deutsch und französisch übersetzt worden ist und in Strassburg anlässlich einer Sitzung des Europarates gezeigt wurde. Die Gruppe hat auch schon mehrere Studienreisen an die verschiedenen "Mekkas der Verkehrsberuhigung" organisiert, nach Hennef/D, Chambéra/F, Köniz/Be etc. Die GMT-SI unterhält auch eine Web-Site [www.tinet.ch/GMT](http://www.tinet.ch/GMT).

Die Finanzierung ihrer Tätigkeiten ist möglich dank verschiedenster Quellen; Abonnementsbeiträge von "La contrada", Beiträge der Trägergruppen (zu erwähnen ist hier vor allem der VCS, welcher einen namhaften Beitrag spendet), verschiedenste Erträge aus Projekten und der Beitrag aus dem kantonalen Lotteriefonds.

*Gruppo per la Moderazione del traffico Nella Svizzera italiana, Christina Terrani, Via Gaggi, 6934 Bioggio, Tel./Fax 091 604 50 29; [www.tinet.ch/GMT](http://www.tinet.ch/GMT); [gmt@swissonline.ch](mailto:gmt@swissonline.ch)*

---

## Impressum

fussverkehr.ch ist das Publikationsorgan des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. fussverkehr.ch erscheint viermal jährlich

Nichtmitglieder bezahlen 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: 2700

Ausgabe 1/03 Februar 2003



## August Rebsamen - ein Kämpfer und Diplomat

Ein unermüdlicher Kämpfer für Rechte, Schutz und Förderung der Fuss- und Wanderwege ist nicht mehr. Am 11. Dezember 2002 ist Dr. August Rebsamen, Wiesendangen, im hohen Alter von 93 Jahren gestorben.

August Rebsamen wurde 1909 als Spross einer alteingesessenen Familie in Winterthur geboren und wuchs daselbst auf. Nach einem Rechtsstudium und dem Erwerb des Anwaltspatentes stand er – oft unterbrochen durch Aktivdienst als Offizier – ab 1942 im Dienst des Eidgenössischen Departementes für auswärtige Angelegenheiten. Und nach längeren Aufenthalten an der Schweizerischen Gesandtschaft in Köln und wiederum in Bern wurde August Rebsamen 1965 schweizerischer Generalkonsul in Frankfurt am Main. 1974, nach seiner Pensionierung, nahm er mit seiner Frau wieder Wohnsitz in der Schweiz, in Wiesendangen.

Doch August Rebsamen setzte sich keineswegs zur Ruhe, sondern er begann gewissermassen ein "zweites Leben", das vorwiegend dem Einsatz für die Fuss- und Wanderwege gewidmet war. Er wurde einerseits aktiv in der Zürcher Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege ZAW, wo er bei der Planung und Markierung der Wegnetze tatkräftig mithalf. Andererseits engagierte er sich im grossen politischen Kampf um mehr Rechte für die Fuss- und Wanderwege. Nach bereits erprobter Mitwirkung in kleinen Arbeitsgruppen wurde August Rebsamen 1978 Vorstandsmitglied der "Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF", heute "Fussverkehr Schweiz". Diese war aus der durch ein paar wenige Idealisten gegründeten Arbeitsgruppe hervorgegangen, welche 1973/74 die Eidgenössische "Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege" lanciert und mit 123'000 Unterschriften im Bundeshaus eingereicht hatte mit dem Ziel, der rapid zunehmenden Verstrassung und dem Verfall der Wege für den Menschen zu Fuss Einhalt zu gebieten. In den häufigen Abend- und Nachtsitzungen und den Aktionen im Rahmen des Abstimmungskampfes kamen die im besten Sinne vornehme, diplomatische und stets überzeugende Art, sowie die juristischen Kenntnisse von August Rebsamen voll zum Tragen.

Auch nach der Annahme des Verfassungsartikels durch das Schweizervolk 1979 war August Rebsamen eine grosse Stütze, als es darum ging, Einfluss zu nehmen auf die Gestaltung des Bundesgesetzes für Fuss- und Wanderwege (1986 in Kraft getreten) und der entsprechenden Vollzugsverordnung. Und nach seinem Rücktritt aus dem Vorstand wirkte der Verstorbene noch bis in die 90er Jahre hinein mit in der "Kommission Recht" der ARF.

August Rebsamen war eine markante Persönlichkeit mit hoher Intelligenz und grossem Idealismus, die Wärme und Freundlichkeit ausstrahlte. Ich bin sehr dankbar, dass ich ihm begegnen, mit ihm zusammen kämpfen und arbeiten und ihn auch als Freund gewinnen durfte.

*Prof. Hugo Bachmann  
Ehrenpräsident Fussverkehr Schweiz*