

«Fussverkehr»

2/07



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Für FussgängerInnen ist nicht nur die Fortbewegung von A nach B von Bedeutung. Ihre Aufmerksamkeit gilt auch anderen Dingen. Sie sind in Gedanken versunken, betrachten andere PassantInnen, die Natur oder sind ins Gespräch vertieft. Auch wenn das Ziel klar ist, wird der Weg situativ gewählt, entlang von Schaufenstern, um Hindernisse herum, die Sonne oder den Schatten suchend...

Der Strassenraum sollte so gestaltet sein, dass er für die FussgängerInnen attraktiv ist. In dieser Nummer stellen wir Ihnen ein Beispiel aus dem Tessin vor: Chiasso hat in den letzten Jahren mit neuen Verkehrslösungen grosse Anstrengungen zur Verbesserung der Lebensqualität unternommen.

Für FussgängerInnen ist es wichtig, dass ihr Raum frei ist von Fahrzeugverkehr. Gehflächen werden aber zunehmend von allen möglichen Fahrzeugen sowie fahrzeugähnlichen Geräten benutzt. Eine neue Gefahr lauert derzeit in der Promotion des Motorfahrzeuges «Segway». Auch der nach wie vor wachsende Autoverkehr mindert die Qualität des Zufussgehens – insbesondere, wenn der Strassenraum durch riesige, die Sicht versperrende und gefährliche Offroaders besetzt wird. «Fussverkehr Schweiz» setzt sich weiterhin für eine Verbesserung des Fusswegnetzes und gegen die Erosion der Gehbereiche ein.

Wir wünschen Ihnen einen schönen, erlebnisreichen Sommer.

*Marlene Butz
Redaktion «Fussverkehr»*



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Chiasso packt die Probleme an

Von Pascal Regli und Christina Terrani

Chiasso – bei diesem Namen fällt vielen der Transit- und Grenzverkehr mit den damit verbundenen Problemen ein. Chiasso, eine Mitgliedsgemeinde von «Fussverkehr Schweiz», hat aber in den letzten Jahren grosse Anstrengungen zu einer Verbesserung der Lebensqualität mit neuen Verkehrslösungen unternommen. Im Interview erläutert Ing. Mattia Varisco* von der Comune di Chiasso, was sich verändert hat.



*Tempo-30-Zone:
Kleiner Aufwand,
grosse Wirkung.
Bild: Gemeinde
Chiasso*

«Fussverkehr»: Was kennzeichnet die Gemeinde Chiasso?

Mattia Varisco: Chiasso ist eine Grenz-Kleinstadt mit 7'800 EinwohnerInnen. Während die Nachbargemeinden Vacallo, Morbio Inferiore, Balerna und Novazzano mehrheitlich Wohngemeinden ohne Industrie sind, ist Chiasso auch Arbeitsplatzzentrum mit ungefähr 7'000 Beschäftigten, welche vorwiegend im Dienstleistungssektor tätig sind.

Die Stadt ist durch die Eisenbahnlinie und ihre Nebenanlagen in zwei Teile zerschnitten, welche nur durch eine Überführung und drei Unterführungen miteinander verbunden sind. Als Grenzstadt muss Chiasso mit einem erheblichen grenzübergreifenden Pendler-Durchgangsverkehr fertig werden. Den Grenzübergang Chiasso-Strada passieren rund 16'000 Fahr-

zeuge pro Tag; die Grenzübergänge in den Nachbargemeinden weisen ebenfalls hohe Verkehrsbelastungen auf. Dementsprechend sind auch die beiden Hauptachsen nach Balerna/Mendrisio (17'000 Fahrzeuge pro Tag) und Novazzano (12'000 Fahrzeuge pro Tag) ziemlich verkehrsbelastet.

Die Ausmasse der Verkehrsprobleme haben dazu geführt, dass in den letzten Jahren grosse Anstrengungen unternommen wurden, das städtische Umfeld aufzuwerten, die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern und die Lebensqualität zu erhöhen.

Was wurde konkret unternommen? Wie wurden die Verkehrsbedingungen verbessert?

Basis ist das Verkehrskonzept aus dem Jahr 2001. Es beruht auf folgenden Grundsätzen:

- Durchgangsverkehr ausserhalb des Stadtzentrums durchleiten:

Der Bau von Lärmschutzmassnahmen an der Via Como (Parallelstrasse zur Autobahn) machte eine Verlagerung des Grenzverkehrs aus dem Zentrum heraus zur Via Como möglich.

- Kanalisierung der Zufahrten in die Quartiere: Die einzelnen Quartiere werden durch einen «äusseren Ring» erschlossen.

- Verkehrsberuhigende Massnahmen:

Um die Verbindungen für die Zufussgehenden zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird entlang der Zufahrts- und Sammelstrassen der Verkehr beruhigt.

- Tempo-30 in den Wohnquartieren:

In den Quartieren Boffalora/Nord-Scuole und Soldini werden Tempo-30-Zonen eingerichtet.

- Bessere Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs:

Die Bus-/Postauto-Endstation wird von der Piazza Elvezia zum SBB-Bahnhof verlegt.

- Langzeitparkplätze ausserhalb des Zentrums:

Die Parkhäuser Via Cattaneo, Via Como und Largo Kennedy bieten die Möglichkeit das Stadtzentrum zu Fuss bequem in 10 Minuten zu erreichen.

- Realisierung einer Fussgängerzone und einer Begegnungszone:

Die ehemalige Hauptverkehrsachse (Corso San Gottardo) wird auf einer Länge von 400 m zur Fussgängerzone. Weiter wird eine Begegnungszone von 250 m Länge eingerichtet.

Wie sieht die Fussgängerzone aus?

Der Corso San Gottardo war seit 1900 die historische Verbindungsstrasse zwischen der Schweiz und Italien. Die Wiederaufwertung dieses Strassenzugs spielt für die Fussgänger- und Verkehrsplanung der Gemeinde eine entscheidende Rolle. Rund 150 m wurden schon vor zwei Jahren für FussgängerInnen umgestaltet, der andere bereits geplante Teil steckt im Bewilligungsverfahren. Entlang der Strasse befinden sich drei wichtige Plätze mit fahrzeugverkehrsfreien Räumen und Begegnungsmöglichkeiten. Alle Fussgängerinnen und Fussgänger können sich nun frei bewegen, ohne vom Fahrverkehr beeinträchtigt zu werden. Die

zentrale Lage erlaubt es, die wichtigsten Einkaufs- und Gewerbeeinrichtungen und die städtische Verwaltung angenehmer zu Fuss zu erreichen. Die Wohngebiete und auch der Bahnhof sind nun besser angebunden.

Sie haben auch die Verkehrsberuhigung mittels Tempo-30-Zonen erwähnt. Sind diese bereits realisiert?

Eine Tempo-30-Zone wurde schon vor einigen Jahren im Quartier Boffalora/Nord-Scuole eingerichtet. Im Innern dieses Quartiers, das vorwiegend dem Wohnen dient, sind auch öffentliche Nutzungen untergebracht wie Kindergarten, Primar- und Sekundarschule, öffentliche Säle für Kultur- und Gemeindeanlässe, das Museum Max, das Kino-Theater, ein Alters- und Pflegeheim und der Fussgängerzugang zum Gemeindeschwimmbad.

Für die zweite geplante Tempo-30-Zone im Quartier Soldini wurde 2006 ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben, an welchem neun interdisziplinäre Teams teilgenommen haben. Ziel waren nicht nur verkehrsberuhigende Massnahmen, sondern auch Verbesserungen der Fussgängerbeziehungen.

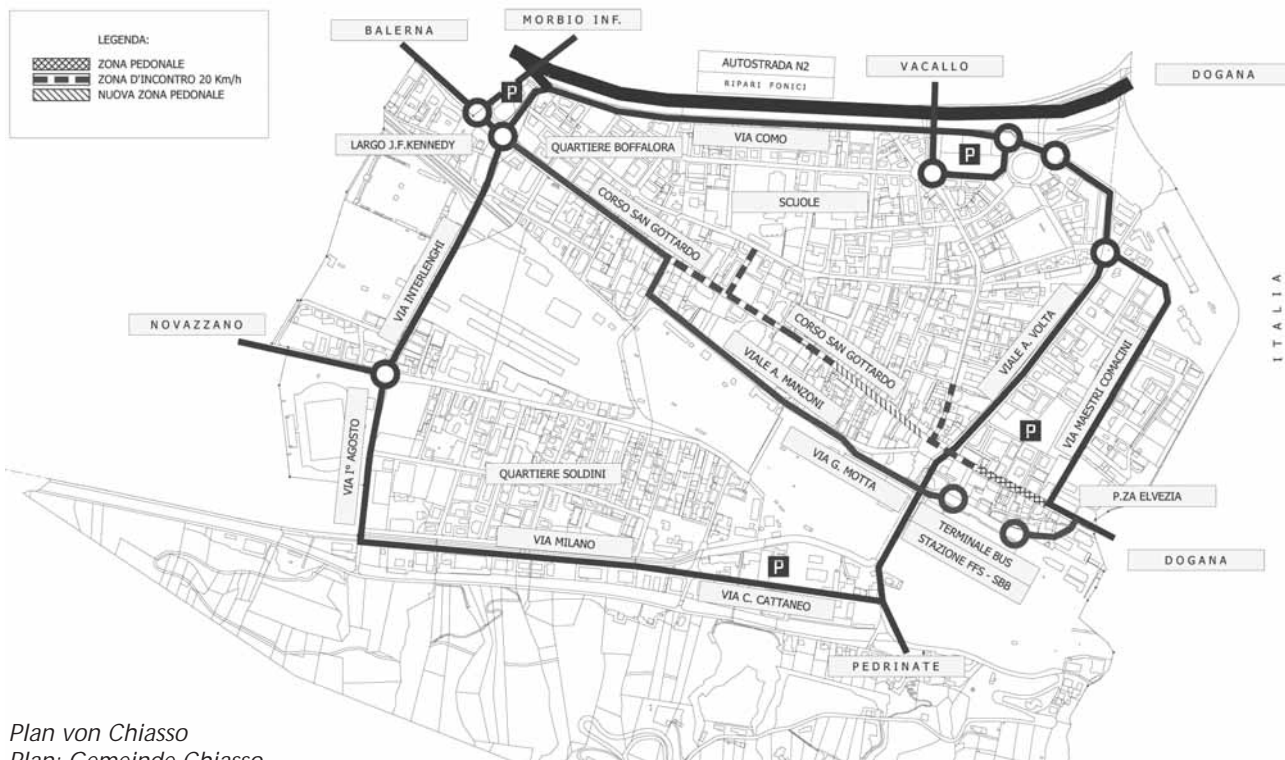
Und welches ist Ihre Vision für die Zukunft?

Die Unterführungen unter dem Bahnhof sind momentan die einzigen Fusswegverbindungen, welche die beiden Gemeinhälften in diesem Bereich miteinander verbinden. Die Vision einer Fussgängerüberführung über das Eisenbahnareal steht im Raum. Ob sie wohl je Realität wird? Ich hoffe es.

*Ing. Mattia Varisco
Comune di Chiasso
Ufficio tecnico / pianificazione
Kontakt: pianificazione@chiasso.ch



Eingang zur Fussgängerzone
Bild: Gemeinde Chiasso



Plan von Chiasso
Plan: Gemeinde Chiasso

Verkehrssicherheitskampagne der Stadtpolizei Zürich: Partnerschaft im Strassenverkehr – 8 Goldene Regeln für VelofahrerInnen

Von Marlène Butz

Im Herbst 2006 startete die Stadtpolizei Zürich eine neue Verkehrssicherheitskampagne, in der die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen zu mehr gegenseitiger Rücksichtnahme angehalten werden. Die Kampagne wird gemeinsam mit den Partnern «Fussverkehr Schweiz», Pro Velo Kanton Zürich (vormals IG Velo) sowie den beiden Automobilverbänden ACS und TCS durchgeführt.




Am Stand gab es Informationen zur Kampagne und einen Wettbewerb, wo es Fragen zu Verkehrsregeln zu beantworten galt.
Bild: Stadtpolizei Zürich

Aus der Erkenntnis, dass eine Verbesserung des Verkehrsklimas nicht mit einseitigen Kampagnen und Schuldzuweisungen zu erreichen ist, ist die Kampagne «Partnerschaft im Strassenverkehr» entstanden. Die erste Aktion fand im Herbst 2006 unter dem Titel «keine Gasse für das Velo» statt. Sie richtete sich an die Autofahrenden mit dem Hinweis, dass sie am rechten Fahrbahnrand Platz für die Velofahrenden lassen müssen.

Die aktuelle Informationskampagne richtet sich an die Velofahrenden mit dem Ziel, partnerschaftliches und korrektes Verhalten gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern zu fördern. Es wird aufgezeigt, wie Velofahrende das Unfallrisiko vermindern und damit für eine erhöhte Sicherheit für sich und die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sorgen. Hierzu wird ihnen ein Informations-Flyer mit den folgenden «8 Goldenen Regeln für Velofahrende und ein entspanntes Verkehrsklima» abgegeben:

- Fahren Sie vorausschauend, so vermeiden Sie Konflikte.
- Trottoirs gehören den FussgängerInnen.
- Fahren Sie nur dort, wo Velos erlaubt sind und benutzen Sie die Radwege.
- Im Fussgängerbereich mit Velozulassung bitte Schritttempo fahren oder absteigen und das Velo schieben.
- Nehmen Sie Rücksicht auf die FussgängerInnen.
- Halten Sie beim Vorbeifahren genügend Abstand zu den FussgängerInnen.
- Slalomfahren ist uncool und schafft unnötige Spannungen.
- Die vorschriftsmässige Veloausstattung dient Ihrer Sicherheit. Besonders wichtig sind eine funktionierende Brems- und Lichtanlage.

Zu Diskussionen Anlass gab insbesondere der Appell, in Fussgängerbereichen mit Velozulassung Schritttempo zu fahren oder abzusteigen und das Velo zu schieben. Diesbezüglich gelten folgende gesetzliche Grundlagen: In Fussgängerzonen gilt Schritttempo und Fussgängervortritt, auch für allfällig zugelassene Fahrzeuge. Auf Fusswegen mit Zusatztafel « gestattet» haben Radfahrende gemäss SSV Art. 33 Abs. 4 «auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten». Aus diversen Kommentaren und Gerichtsentscheiden geht hervor, dass FussgängerInnen auf Gehflächen auch dann den Vortritt geniessen, wenn Radfahrende im oben genannten Artikel aufgefördert werden, sie zu warnen. Die Formulierung «haben Rücksicht zu nehmen» bedeutet, dass die FussgängerInnen den Vortritt geniessen. Die Geschwindigkeit des Velofahrenden ist so zu wählen, dass er «nötigenfalls» anhalten kann. Diese Formulierung macht keine genaueren Vorgaben über die Geschwindigkeit. Übrigens ist es jederzeit gestattet, das Velo zu schieben, auch im Fahrverbot.

Aus Interaktionen und Konflikten zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden können im schlimmsten Fall Unfälle resultieren. Eine grosse

Rolle spielt das subjektive Sicherheitsempfinden beider Verkehrsteilnehmenden, welche oft diametral zueinander stehen. Insbesondere nehmen Zufussgehende viele Situationen eher als problematisch wahr und fühlen sich dabei rasch in ihrem Verkehrsraum bedrängt und in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt. Velofahrende wiederum stufen in der Regel auch leichtere Konfliktsituationen als eher unproblematisch ein, da sie, wenn sie an FussgängerInnen vorbeifahren, Abstand und Geschwindigkeit selber bestimmen und damit ihr Risikopotenzial ihrem subjektiven Sicherheitsbedürfnis entsprechend selber festlegen. Eine Annäherung von hinten an FussgängerInnen ist für Velofahrende z.B. keine gefährliche Situation, da sie die FussgängerInnen frühzeitig wahrnehmen. Für FussgängerInnen hingegen sind Velofahrende, die von hinten kommen subjektiv besonders bedrohlich, da die vermutete Gefahr nicht frühzeitig eingeschätzt werden kann. Missverständnisse, falsche Einschätzung der Situation kombiniert mit unvorhersehbarem Verhalten eines dieser Verkehrsteilnehmenden können entsprechend fatale Folgen haben.

Damit die Interaktionen auf ein möglichst passives Niveau gesenkt werden können, braucht es seitens der Zufussgehenden das Vertrauen, dass Velofahrende Rücksicht auf sie nehmen und von den Velofahrenden das entsprechend rücksichtsvolle Verhalten auf den «gemeinsamen Verkehrsflächen» sowie das Einhalten der geltenden Verkehrsregeln. Natürlich müssen auch die FussgängerInnen auf Velofahrende Rücksicht nehmen. Ein Veloweg ist eine Fahrbahn und keine Gehfläche, und es ist ärgerlich, wenn ständig FussgängerInnen darauf herumlaufen. Diese kann man durchaus darauf aufmerksam machen; manche FussgängerInnen achten leider schlicht nicht auf Velostreifen.

Insgesamt plädiert die Kampagne für mehr Gelassenheit zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

Sicherheitsdossier Fussverkehr der bfu

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat ein «Sicherheitsdossier Fussverkehr» erarbeitet. Das 400 Seiten starke Buch ist ein umfassendes Nachschlagewerk zum Thema Fussgängersicherheit. Neben einer fundierten Analyse des Unfallgeschehens benennt es Risikofaktoren und schlägt Präventionsmassnahmen vor.

Das Unfallgeschehen ist erstmals in dieser Detaillierungsstufe aufgearbeitet und enthält verschiedene Analysen, die zeigen, wo die besonderen Gefahren liegen. So werden beispielsweise 81% der FussgängerInnen bei signalisiertem Tempo 50 schwer verletzt oder getötet, 14% bei höheren Tempi und nur 5% auf Strassen, auf denen weniger als Tempo 50 gilt. Auch die Risikofaktoren werden detailliert geschildert, z.B. die Gefährdung durch Überschreiten der Geschwindigkeitslimite, Missachten des Vortritts am Fussgängerstreifen oder ungeeignete Fahrzeugfronten. Bei den Massnahmen wird eine Verbesserung der Infrastruktur für FussgängerInnen gefordert, z.B. lückengleiche Fusswegnetze und bei Querungen «adäquate fussgängerspezifische Massnahmen». Leider fehlt aber der bfu in verschiedenen Bereichen der Mut, für wirkungsvolle Massnahmen einzutreten. So wird am bestehenden Geschwindigkeitsregime auf Hauptstrassen nicht gerüttelt. Obwohl aus der Analyse klar hervorgeht, dass tiefere Geschwindigkeiten auch auf Hauptstrassen aus Sicht der Fussgängersicherheit unabdingbar wären, werden keine entsprechenden Massnahmen gefordert. Die Ablenkung durch Mobiltelefone (mit und ohne Freisprechanlage) wird als hoch gefährlich eingestuft, ein Verbot des Telephonierens während des Fahrens aber als politisch nicht umsetzbar angesehen, weshalb die diesbezügliche Empfehlung wieder gestrichen wurde. Auch bei der Gestaltung der Fahrzeugfronten wird keine Vorreiterrolle angestrebt sondern bloss der Nachvollzug der in den EU geltenden Normen empfohlen. Das bfu-Dossier ist abrufbar unter: <http://www.bfu.ch/forschung/ergebnisse/index.htm#sicherheitsdossier>. (TS)

«Segway» – Ein neues Fahrzeug bedroht die Gehflächen

Von Marlène Butz

Die FussgängerInnen sind mit einem neuen motorisierten Fahrzeug konfrontiert, mit dem unser kleiner Anteil an Fläche im öffentlichen Raum, die Trottoirs erobert werden sollen: dem «Segway».

Der «Segway» ist ein einachsiges Motorfahrzeug mit zwei seitlichen Rädern. Es balanciert sich mit einem eingebauten Computer selbst, so dass man bei ungehinderter Fahrt kaum umfallen kann. Die Konstruktion ist technisch faszinierend und findet in der Spassgesellschaft immer mehr Anhänger. Es fährt etwa 20km/h schnell.

Der «Segway» ist in der Schweiz auf öffentlich zugänglichen Strassen nicht zugelassen. Es ist daher nicht gestattet, mit einem «Segway» auf der Fahrbahn zu fahren. Da es sich um ein Motorfahrzeug handelt, ist es auch nicht erlaubt, Gehflächen zu befahren. Von uns in Zürich beobachtete «Segway»-Fahrer benützen aber je nach Belieben sowohl die Fahrbahn als auch das Trottoir, obwohl beides illegal ist. Die Befürchtung, dass «Segway» das Befahren von Trottoirs anstrebt, wird durch folgende Aussage, auf der «FAQ»-Seite von «Segway» zu finden, genährt: «Jeder Segway HT ist so konzipiert, dass er überall funktioniert, wo Menschen gehen».

In den USA hat es die Firma «Segway» mit einer hartnäckigen Promotion und parlamentarischem Lobbying geschafft, dass viele Staaten das Fahrzeug auf den Trottoirs zugelassen

«Segway» unterwegs im Gehbereich
Bild: Christian Thomas



haben, indem es zum Nicht-Fahrzeug erklärt wurde. In Österreich ist der «Segway» wie ein Mofa zugelassen, doch die Firma propagiert auch den Gebrauch auf Gehflächen, z.B. in Wien. Dies darf bei uns nicht passieren. Denn auf dem Trottoir verkehrende «Segways» bilden eine zusätzliche Störung und Gefahr. Es kann und darf nicht sein, dass einerseits – zu Recht – versucht wird, die Velos von Gehflächen fernzuhalten und gleichzeitig ein Fahrzeug zuzulassen, mit welchem auf Gehflächen herumgefahren wird. Gehflächen gehören den Fussgängerinnen und Fussgängern, und Fahrzeuge, egal welcher Art, haben dort nichts zu suchen. Die einzigen motorisierten Fahrzeuge, die bisher auf dem Trottoir erlaubt sind, sind Rollstühle mit Elektromotor für behinderte Personen. Sollte der «Segway» auf dem Trottoir zugelassen oder aber auch «nur» toleriert werden, dürfte es noch schwieriger wenn nicht unmöglich werden, das Fahrverbot für Velos auf dem Trottoir durchzusetzen. Der Einbruch eines Motorfahrzeuges in solche Bereiche ist das Worst-Case-Szenario für alle, die versuchen, das Zufussgehen zu fördern. Die Qualität des Zufussgehens wird durch Fahrzeuge, die auf Gehflächen verkehren, stark reduziert.

Der «Segway» ist zudem weder ökologisch noch energieeffizient, weil mit einem solchen im allgemeinen Wege zurückgelegt werden, die sonst zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt würden. Er wird kaum Autofahrten ersetzen, und von mobilitätsbehinderten Personen kann er nicht benützt werden, denn er setzt für die richtige Bedienung volle Beweglichkeit und ein sehr gutes Gleichgewichtsgefühl voraus. Weiter führen «Segways» auf dem Trottoir dazu, dass das Gehen für die FussgängerInnen weniger angenehm ist, was wiederum zum Umsteigen auf andere Verkehrsmittel, auch aufs Auto führt. Der «Segway» ist auch betreffend Gesundheit ein höchst fragwürdiges Verkehrsmittel, denn er fördert die Inaktivität und damit die Fettleibigkeit.

In der Schweiz ist der «Segway» nicht zugelassen. Die Firma betreibt aber auch hierzulande eine aggressive Werbestrategie. Ein Antrag auf Zulassung wurde vom ASTRA im Jahr 2003 abgelehnt. Die Firma hat aber einen neuen Antrag auf Zulassung eingereicht. «Fussverkehr Schweiz» beschäftigt sich schon seit Längerem mit dem Thema «Segway» und wendet sich gegen die Zulassung. Die weitere Entwicklung verfolgen wir genau, um gegebenenfalls sofort reagieren zu können.

Mehr Informationen mit diversen Links zu weiteren Stellungnahmen findet man auf der Website der International Federation of Pedestrians (IFP): www.pedestrians-int.org → «Walking» → «Segway and IFP.doc».

Eidgenössische Volksinitiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge gestartet

Von Thomas Schweizer

Am 27. Februar 2007 wurde eine neue Volksinitiative lanciert. Sie will mehr Umweltschutz und Sicherheit bei Motorfahrzeugen. «Fussverkehr Schweiz» engagiert sich in einer breiten Trägerschaft zusammen mit anderen Verkehrs- und Umweltverbänden bei der Unterschriftensammlung.

Jährlich verunfallen in der Schweiz mehr als 2500 FussgängerInnen. Davon werden 780 schwer verletzt und 90 getötet. Damit liegt unser Land im europäischen Vergleich im Mittelfeld und deutlich hinter den Niederlanden, Schweden und Norwegen. Diese weisen nur halb so viele Getötete pro 1 Mio. EinwohnerInnen (6 im Vergleich zu 14 in der Schweiz) auf. Auch Deutschland, Dänemark, Frankreich und Grossbritannien schneiden bezüglich getöteter Anzahl FussgängerInnen besser ab.

Ist ein Fussgänger oder eine Fussgängerin in einen Unfall verwickelt, so ist die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder gar tödlichen Verletzung 2 bis 3 mal höher als bei Fahrzeuginsassen. Während die Fahrzeugindustrie für den Insassenschutz schon seit Jahren grosse Anstrengungen unternimmt, wird der fahrzeugseitige Fussgängerschutz immer noch stiefmütterlich behandelt:

– Das Potenzial für eine Verbesserung beim fahrzeugseitigen Fussgängerschutz ist noch lange nicht ausgeschöpft. Die Fahrzeugindustrie setzt Verbesserungen nur mit ungenügender Geschwindigkeit um. Nur eine gesetzliche Regelung bringt daher rasche Verbesserungen.



Offroaders versperren Weg und Sicht.
Bild: «Fussverkehr Schweiz»

– Grosse Geländewagen verletzen FussgängerInnen bei Unfällen stärker als viele andere Autos. Das belegen Tests der europäischen Prüforganisation Euro NCAP. Sie weisen nicht nur ungünstigere Formen auf, sondern sind gleichzeitig sehr steif gebaut.

Grosse Geländewagen haben im Siedlungsgebiet nichts zu suchen, da sie Eigenschaften aufweisen, die nicht siedlungsverträglich sind:

- Sie beeinträchtigen die Sichtbeziehungen. FussgängerInnen sehen nicht, ob hinter parkierten oder fahrenden Geländewagen weitere Fahrzeuge zu erwarten sind. Betroffen sind hier insbesondere auch Kinder.
- Sie beanspruchen sehr viel Raum und verstärken die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs im öffentlichen Raum, sowohl wenn sie fahren, als auch wenn sie parkiert sind.
- Durch den hohen Treibstoffverbrauch sind sie überproportional am Ausstoss schädlicher Emissionen verantwortlich.

In der Beilage zu diesem Heft finden Sie einen Initiativbogen für die Volksinitiative für menschenfreundlichere Fahrzeuge.

Eine Liebeserklärung

Von Köbi Gantenbein*

Gehen – im Untertitel seines Buches stellt Aurel Schmidt klar: «Der glücklichste Mensch auf Erden». Jeder, der nicht geht, sondern liegt, sitzt und fährt, wird nach der Lektüre traurig sein. Aber im Unterschied zu allem andern, was er im Leben verpasst, hat er ja auch gelernt, dass er sofort beginnen kann, denn Gehen braucht keine Geräte und Maschinen, weder Kurs noch Prüfung. Aurel Schmidt, ein Feuilletonist alter Schule, kennt die Schriften zum Gehen von der Dichtung über die Linguistik bis zur Physiologie gut. Ab und zu verirrt man sich denn auch im Zettelkasten des Gelehrten, der gerne und stolz vorführt, wie viel er doch gelesen hat. Dichter von Baudelaire über Balzac, Dickens und Thoreau bis Walser und Marti kommen reichlich zu Wort, reizend sind Schmidts Darlegungen, wie Gehen funktioniert und spannend seine Zusammenfassungen über Wahrnehmung und Spaziergang. Und dann gehen wir frohgemut aus der Haustür und erschrecken, wie sehr die Fahrer vom Auto über das Velo bis zum Skateboard den urbanen Raum beherrschen. Zu knapp denkt Schmidt über die Gründe dieses Unrechts nach. Wir wissen auch nach der Lektüre der unterhaltsamen Liebeserklärung an uns Fussgänger nicht, weshalb wir – die Mehrheit – gegen die Autofahrer – die Minderheit – derart in Nachteil geraten sind und was dringend dagegen zu tun wäre. Und so passt es, dass Schmidt einem politischen Sieg der Schweizer Spaziergänger wenig Beachtung schenkt: 1979 wurde die Verfassungsgrundlage für Fuss- und Wanderwege von Volk und Ständen angenommen.

Ihr verdanken wir die heute dicht stehenden «Gelben Zeiger» über Land. Auch für das Gehen in der Stadt, im Alltag, böte sie bisher ungenutzte Möglichkeiten, die Politik mehr aufs Gehen und weniger aufs Fahren und Parkieren auszurichten.

*Köbi Gantenbein ist Chefredaktor von «Hochparterre», der Zeitschrift für Architektur und Design

Aurel Schmidt. 2007. Gehen. Der glücklichste Mensch auf Erden. Huber Verlag Frauenfeld. CHF 48.–

Last-Minute-Anmeldung Fachstellentagung 2007

«Fussverkehr Schweiz» führt jedes Jahr im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) eine Fachstellentagung für die Fussverkehrsfachleute aus den Kantonen und grösseren Schweizer Gemeinden durch. Die diesjährige Tagung findet am 21. Juni in Biel statt, in Zusammenarbeit mit Pro Velo Schweiz. An der Tagung wird die von «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz gemeinsam erarbeitete Broschüre «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen. Eignungsbeurteilung, Organisation und Gestaltung von gemeinsam genutzten Flächen. Empfehlungen für Planung, Bau und Signalisation.» präsentiert. Es werden die verschiedenen Aspekte der Broschüre vorgestellt und diskutiert. Am Morgen gibt es Referate im Plenum und drei Workshops in Gruppen. Am Nachmittag ist neben einem Referat, das über Erfahrungen in Frankreich berichtet, ein Rundgang geplant.

Wer sich noch kurzfristig anmelden möchte kann dies tun unter: info@fussverkehr.ch oder 043 488 40 30. (Bz)



Fussgängerquerung in Dresden. Ausser der Ampel deutet nichts darauf hin, dass hier für FussgängerInnen eine Quermöglichkeit vorgesehen ist.

Bild: Marlène Butz

Ministudienreise und GV

Die diesjährige Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am Dienstag, 11. September 2007, ab ca. 14.00 in Bern statt. Konkret werden wir Bümpliz einen Besuch abstatten. Als Themen vorgesehen sind das Tram Bern West sowie die Umgestaltung des Bahnhofes Bümpliz Süd und die Begegnungszone Bachmätteli. Das genaue Programm folgt im Bulletin 3-2007. (Bz)

Team

Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (Ik), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Urs Bernhardsgrütter, Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli

Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Verena Häberli, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken

Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

«Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger

Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Haltestelle «Englischviertelstrasse» (Tram 15)

Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39

Internet: www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Auflage: 1471 (WEMF beglaubigt 2006)

Aktuelle Auflage: 2600 Exemplare

Ausgabe 2/07 Mai 2007