«Fussverkehr»

2/09

Liebe Leserinnen und Leser

Im Gemeindeportrait (Seiten 2–3) zeigen wir dieses Mal, dass auch kleinere Gemeinden einiges zu einem attraktiven Fussverkehr beitragen können. Magden ist eine kleine Gemeinde im Kanton Aargau. Mit der Aktion «Churzi Wäg» fördert sie das Zufussgehen in der Gemeinde. Zudem wird ab dem Sommer 2009 auf sämtlichen Gemeindestrassen Tempo 30 signalisiert sein.

Hauptthema dieser Ausgabe ist das Thema Schulweg (Seiten 4–6), das wir auch in einer neuen Broschüre aufgreifen. Für Kinder gibt es immer weniger Freiräume, räumlich wie zeitlich. Für die Entwicklung der Kinder ist es zentral, dass sie lernen, sich im Quartier selbständig zu bewegen. Der Schulweg ist einer der letzten Freiräume, wo Kinder ohne ständige Aufsicht durch Erwachsene unterwegs sind. Damit sich Kinder möglichst gefahrlos bewegen können, sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen, eine gute Verkehrserziehung und die Schulwegsicherung unabdingbar.

Immer wieder versuchen PolitikerInnen, den Fussgängervortritt am Fussgängersteifen in Frage zu stellen. «Fussverkehr Schweiz» ist froh, dass auch der neuste Versuch, das Handzeichenobligatorium wieder einzuführen, im Nationalrat gescheitert ist. Unser Präsident Ruedi Aeschbacher hat sich hierfür stark gemacht (Seite 7).

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Magden (AG): Im Fussgängerdorf werden «Churzi Wäg» gefördert

Von Pascal Regli

Magden ist die erste Gemeinde im Kanton Aargau, die – schon 1998 – die Auszeichnung als Energiestadt erhielt. Ausschlaggebend waren energiepolitische Aktivitäten, die später durch Massnahmen im Mobilitätsbereich ergänzt wurden. Darunter fand sich die Förderung des Fussverkehrs als wichtiges Anliegen, zum Beispiel mit der Aktion «Churzi Wäg», einer Kampagne zur Bekanntmachung von kurzen Wegverbindungen und lokalen Produkten.

Die Brücke hinter dem Gemeindehaus verbindet das Ortszentrum mit dem Schulhaus und der Turnhalle und dient auch als Schulweg.

Titelbild:
Ein sicherer Schulweg ermöglicht Kindern, diesen selbständig zurückzulegen.
Bild:
Christine Bärlocher

Magden, im Nordwesten des Kantons Aargau gelegen, zählt mit 3'520 EinwohnerInnen und einer Grösse von 1'100 ha zu den kleineren bis mittleren Gemeinden. An das nahe gelegene Rheinfelden besteht eine Anbindung über Buslinien im Halbstundentakt. Magden wurde im Jahr 804 n. Chr. erstmals urkundlich erwähnt und konnte im Jahr 2004 mit einem grossen Fest das 1200-jährige Bestehen feiern.

Ein Bewusstseins- und Kulturwandel im Verkehr wird angestrebt

In der Gemeinde Magden bestehen an sich gute Voraussetzungen für das Zufussgehen. Bereits in der ersten Boomphase der 1960- und 70er-Jahre, als das Bevölkerungswachstum einsetzte, wurde von Seiten des Gemeinderates darauf geachtet, dass bei Neuerschliessungen die Fusswege gefördert werden, beispielsweise mit der Sicherung von öffentlichen Durchgangsrechten. Abseits des Kantonsstrassennetzes bestehen zahlreiche alternative Wege. Gemeindeschreiber Michael Widmer beschreibt diese «als attraktive Hinterhofsituationen und Verbindungen entlang von Bächen, die zum Spazieren einladen und oftmals nur den Einheimischen bekannt sind.» Trotz kurzer Entfernungen und guter Fusswegverbindungen war es aber in Magden üblich, dass die Bevölkerung auch innerörtliche Ziele zumeist mit dem Auto aufsuchte. Mit der Aktion «Churzi Wäg», die 2001 gestartet wurde, hat die Gemeinde auf vorhandene Qualitäten gesetzt und diese gezielt mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen beworben.

Zwei publikumswirksame Aktionen standen dabei im Vordergrund:

- Die monatlichen «Magdener Spaziergänge» zur Erkundung bekannter Fusswege sowie unbekannter Schleichwege durch die Gemeinde. Diese Spaziergänge fanden an neun Samstagen zu den unterschiedlichsten Themen (Wasser, Sehenswürdigkeiten) im Jubiläumsjahr der Gemeinde (2004) statt.
- Ein Herbstmarkt mit lokalen Produkten, begleitet von einem Infostand sowie Aktionen der Energie- und Umweltkommission, beispielsweise zur Verbreitung von Elektrovelos. Besonderheit dabei ist, dass ausschliesslich im Dorf gewachsene, verarbeitete oder zumindest veredelte Waren für eine einheimische Zielgruppe angeboten werden. Der Markt als «lokales Volksfest» findet noch heute im jährlichen Turnus statt.

Als begleitende Fördermassnahme wurde eine Fussgängerkarte erstellt, die allen Interessierten abgegeben wird.

Schrittweise Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen

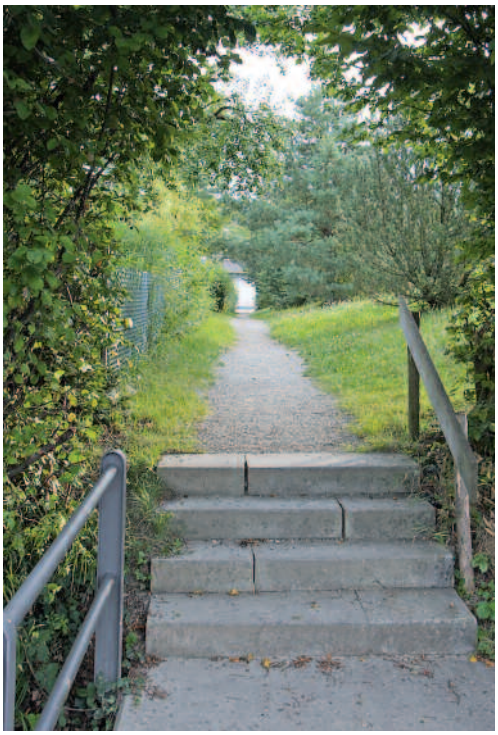
2004 wurde in einem ersten Teil der Gemeinde Tempo 30 eingeführt. Die Ausführung benötigte praktisch keine baulichen Massnahmen und konnte entsprechend kostengünstig realisiert werden. Die Bevölkerung konnte in diesem Gebiet praktische Erfahrungen mit Verkehrsberuhigung sammeln. Die anfängliche Skepsis vie-

ler gegenüber verkehrsberuhigenden Massnahmen machte angesichts der positiven Erfahrungen grundsätzlicher Zustimmung Platz. Als sich die Gemeinde 2007 an einer Zukunftskonferenz mit ihrer Entwicklung auseinandersetzte, wurde der Gemeinderat aufgefordert, den eingeschlagenen Weg weiterzuverfolgen. An der folgenden Gemeindeversammlung wurde beschlossen, auf sämtlichen Gemeindestrassen im Wohngebiet Tempo 30 zügig einzuführen. Auch wenn der darauf folgende Planungsprozess aufwendig war, hat es sich doch gelohnt: Nach der Durchführung einer breiten Mitwirkung, der Auflage und der Bereinigung aller Einsprachen, kann im Sommer 2009 Tempo 30 in allen Wohngebieten umgesetzt werden.

Problemstellenanalyse und Fusswegbeschilderung

An der Zukunftskonferenz wurde auch das Engagement für den Fussverkehr bestätigt. Um das Fusswegenetz im Dorf noch besser zu fördern, wurde beschlossen ein Konzept zur Überprüfung der Sicherheit der Fusswege und zur Beschilderung zu erarbeiten. Ein spezialisiertes Ingenieurbüro führte vor Ort eine Problemstellenanalyse durch, parallel dazu hatte die Bevölkerung der Gemeinde Magden am letzten Herbstmarkt im Oktober 2008 die Gelegenheit, auf einem Plan Problemstellen im Fussverkehrsnetz zu bezeichnen. Es resultierte eine Massnahmenliste mit knapp 20 Massnahmen. Das Spektrum der Massnahmen reicht von der Verbreiterung von Wegen bis zur Verbesserung der Beleuchtung oder dem Anbringen von Handläufen bei steilen Treppen. Nach Auskunft des Gemeindeschreibers werden die Massnahmen, deren Kosten sich auf rund 200'000.– Franken belaufen, in den kommenden Jahren mit den Mitteln des Budgets laufend umgesetzt.

Im Sommer 2009 werden nun bekannte und weniger bekannte Fusswege im Dorf beschildert. Die Beschilderung soll insbesondere NeuzuzügerInnen und Besuchern die Orientierung erleichtern, werden doch viele dieser Wege von Ortsfremden nicht als öffentliche Wege wahrgenommen, da sie entweder nicht als Wege zu erkennen sind oder «privat» wirken. Diese Wege haben eine hohe Aufenthaltsqualität und sind willkommene Alternativen und Abkürzungen zu den Fusswegverbindungen entlang der Strassen.



Dieser Weg dient als direkte, rollstuhlgängige Verbindung von den Alterswohnungen (Haus im Hintergrund) ins Zentrum.

Von der Hauptstrasse gelangt man über den Bach in Richtung Schulanlage und Sportplatz. Auch diese Verbindung ist ein attraktiver Schulweg.
Bilder:
Willi Baldinger, Gemeinde Magden

Sicher zur Schule: Neue Broschüre zur Schulwegsicherung

Von Pascal Regli und Samuel Müller

«Fussverkehr Schweiz» veröffentlicht im Sommer 2009 eine neue Broschüre zur Sicherung des Schulweges. Sie soll dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche wieder vermehrt zu Fuss zur Schule gehen. Denn der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung von Kindern von grosser Bedeutung und hilft, das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen. In der Schweiz werden pro Jahr noch immer geschätzte 1'300 Kinder auf dem Schulweg verletzt. Deshalb ist eine kontinuierliche und nachhaltige Schulwegsicherung unverzichtbar.

Den Schulweg nicht nur gehen, sondern auch springen, hüpfen und verweilen. Die Kinder bestimmen, mit welchen Dingen sie sich unterwegs befassen. Sie entdecken Neues und schliessen Bekanntschaften.

Die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs auf Schweizer Strassen schränkt den Aufenthalt unserer Kinder im Freien immer mehr ein. Das gleiche Bild bei den Schulwegen: Die Kinder werden auf ihrem Schulweg vermehrt von ihren Eltern begleitet oder gar mit dem Schulbus oder dem Privatauto zur Schule chauffiert. Der von Kindern möglichst selbständig zurückgelegte Schulweg ist jedoch von grossem Wert für ihre Entwicklung: Nebst dem unmittelbaren Erleben ihrer Umwelt erwerben Kinder auf dem täglichen Schulweg wichtige Fähigkeiten. Sie gewinnen an motorischer Selbständigkeit und Beweglichkeit, lernen Situationen richtig einzuschätzen und bekommen Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Studien belegen, dass Kinder, die ihre Schule selbständig erreichen, ein besseres räumliches Wahrnehmungsvermögen aufweisen. Vom Stundenplan wird zudem ein fixer Tagesablauf diktiert. So verbleibt der Schulweg als ein wichtiger Freiraum, in welchem Kinder durch eigenständige Konfliktlösung ihre Sozialkompetenz entwickeln können. Um diesen Freiraum zu erhalten und Gefahren vorzubeugen, sind nebst Massnahmen der Verkehrsberuhigung (bspw. Tempo 30; Begegnungszonen) eine gute Verkehrserziehung und die Schulwegsicherung unabdingbar.

Verkehrserziehung fängt schon im Elternhaus an

Erlebnis und Sicherheit auf dem Schulweg bedingen sich gegenseitig: Ohne Sicherheit sind keine Erlebnisse möglich und ohne Erlebnismöglichkeiten können die Kinder nicht jene körperlichen Fähigkeiten entwickeln, die sie brauchen, um sich im Verkehr sicher zu bewegen. Grundlage für mehr Sicherheit bildet in einem ersten Schritt eine profunde Verkehrserziehung. Ausgangspunkt ist das allmähliche Verstehen dessen, was sich auf der Strasse ereignet. Die oft gehörte Bemerkung «Pass auf, da kommt ein Auto» reicht nicht aus. Es ist wichtig, dass man vermeidet, dem Kind Angst zu machen, weil angstbesetztes Verhalten im Verkehr zu unüberlegten Handlungen führen kann. Kinder benötigen im Verkehr eine innere Sicherheit, welche sie durch ein schrittweises Heranführen an neue Situationen gewinnen können. Fehler im Verhalten sollen thematisiert, aber dem Kind nicht vorgeworfen werden.

Die Broschüre beschreibt deshalb die wichtigsten Regeln der frühen Verkehrserziehung im Elternhaus:
– Stehenbleiben als Grundübung
– Selbständiges Queren der Strasse
– Altersgerechtes Üben

Schulwegsicherung als Prozess mit vielen Beteiligten

Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe vieler verschiedener Akteurgruppen. Eine gute Zusammenarbeit und Koordination aller Beteiligten erlaubt es, Probleme zu erkennen und Lösungen rasch umzusetzen. Dabei ist die Mitarbeit der Kinder bei der Problembe-

handlung wesentlich. Sie sind die Expertinnen und Experten des Schulwegs, den sie mehrmals pro Tag zurücklegen und dessen mögliche Gefahren sie – nur schon wegen ihrer Grösse – aus einer anderen Perspektive beurteilen als die Erwachsenen.

Vorbereitungsphase
Eine sorgfältige Vorbereitung erleichtert die anschliessenden Phasen. In einem ersten Schritt muss definiert sein, was man erreichen will und wie das Ziel erreicht werden soll. Bei der Projektorganisation stellen sich die Fragen, wer den Schulwegsicherungsprozess durchführt und welche Gruppen mitbeteiligt sind. Je nach Problemlage und -druck kann dies verschieden sein. Bewährt hat sich jenes Vorgehen, bei dem die Schule die Projektleitung übernimmt und eine Begleitgruppe von Eltern, Gemeindebehörden, Verkehrsinstruktor und Schulbehörde für die nötige Unterstützung sorgt.

Analysephase
Die Analysephase beinhaltet hauptsächlich das Aufspüren von Gefahrenstellen: Wo sind Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet? Warum sind sie gefährdet? Diese Fragen können mit verschiedenen, einander ergänzenden Methoden geklärt werden. Ein wichtiges Instrument ist die Schülerbefragung. Wichtig sind ebenfalls Begehungen vor Ort sowie Unfallauswertungen.

Umsetzungsphase
Auf der Grundlage der Analyse werden geeignete Massnahmen geprüft und anschliessend unter Federführung der Gemeinde umgesetzt. Dabei kommen viele Möglichkeiten in Frage: kurzfristige Lösungen mit provisorischen Massnahmen oder mittel- bis langfristig zu realisierende bauliche Massnahmen.

Die Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit und der Behörden zu den Resultaten des Schulwegsicherungsprozesses ist ein wichtiger Aspekt der Arbeit. Ein empfohlenes «Produkt» ist idealerweise ein Schulwegplan, der die sicheren Routen aufzeigt, aber auch Aufschluss gibt über den Massnahmenbedarf. In speziell risikoreicher Umgebung kann auch ein «Pedibus» – ein von Eltern organisierter Begleitservice – organisiert und eingerichtet werden.

Ohne verkehrstechnische Massnahmen geht es nicht
Zweifellos ist die Verkehrserziehung und die Durchführung von Schulwegsicherungsprozessen wichtig. Ebenso nötig sind infrastrukturelle Anpassungen der Strassenräume. Unterschieden wird primär zwischen Massnahmen an verkehrsorientierten bzw. an siedlungsorientierten Strassen.
Bei ersteren stehen Massnahmen im Vordergrund, die versuchen mittels Strassenraumgestaltung die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Typische Massnahmen sind vor allem die Gestaltung von Eingangstoren bei der Ortseinfahrt, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre, Fussgängerschutzinseln, visuell mit Velostreifen

Üben bringts: Man braucht kein Fachwissen, um Kindern beizubringen, wie sie sich richtig und sicher im Strassenverkehr verhalten sollen.

Die Aufgabe der Verkehrsinstruktion: Kinder müssen über die Gefahren im Strassenverkehr aufgeklärt werden und richtiges Verhalten einüben.
Bilder: Christine Bärlocher

verengte Fahrbahnen (sogenannte Kernfahrbahnen) und das Angebot von genügend breiten Fussgängerflächen.
Bei siedlungsorientierten Strassen werden die Sicherheit und die Wohnqualität vorzugsweise durch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion verbessert. Dadurch wird ein besseres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr auf der einen und motorisiertem Individualverkehr auf der anderen Seite ermöglicht. Wichtig ist, dass innerhalb einer Gemeinde Massnahmen nicht isoliert realisiert werden. Sie sollten Bestandteil eines Verkehrsberuhigungskonzeptes der gesamten Gemeinde sein. Mit Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und/oder zusätzlichen baulichen Verkehrsberuhigungselementen kann die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden.

Mittlerweile wird jedes 10. Kind mit dem Auto zur Schule chauffiert – Tendenz steigend. Es gilt, den Teufelskreis von Bewegungsmangel und Übergewicht, Umweltbelastung und Verkehrsstaus sowie Wissens- und Erfahrungsdefiziten auf breiter Front zu durchbrechen.
Werden die in der Broschüre beschriebenen Massnahmen und Empfehlungen umgesetzt, muss den Kindern der Freiraum des Schulwegs nicht genommen werden. Das Kind lernt, sich im Verkehr richtig zu verhalten, erfährt gemeinsame Erlebnisse mit anderen Kindern, entwickelt Selbständigkeit, erhält zusätzliche Bewegungsmöglichkeiten und verbessert damit seine Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit.

Bezug und weitere Informationen:
www.schulweg.ch
oder
Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
info@fussverkehr.ch

Die Analyse der Gefahren auf dem Schulweg kann gut in den Schulunterricht eingebunden werden.
Bild: Roberto De Tommasi

Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf mögliche Gefahren für die Autolenkenden hinzuweisen, bewährt sich das Anbringen des Signals «Kinder» mit dem Zusatz «Schule» als Bodenmarkierung.
Bild:
Christine Bärlocher

Bild:
Christine Bärlocher

Mehr Sicherheit statt Handzeichen am Fussgängerstreifen – Parlament lehnt Handzeichenpflicht ab

Von Marlène Butz und Thomas Schweizer

Alle Jahre wieder.... Mit grosser Regelmässigkeit wird im Parlament die Wiedereinführung der Handzeichenpflicht am Fussgängerstreifen verlangt. Im April hatte sich der Nationalrat erneut mit dem Thema zu befassen. Nach einem engagierten Votum von Ruedi Aeschbacher, Präsident von «Fussverkehr Schweiz», wurde der Vorstoss mit 94 zu 58 Stimmen deutlich abgelehnt.

Mit Gehhilfe an der einen und Einkaufstasche an der anderen Hand ist es nicht möglich, ein Handzeichen zu geben. Bild: Marlène Butz

Ruedi Aeschbacher führte aus, dass der Verkehrssicherheit mit der Initiative nicht gedient, sondern erheblich geschadet würde, und dies gleich aus mehreren Gründen:

– Ein Vortritt, bei dem der Vortrittsberechtigte seinen Anspruch zuerst anmelden muss, widerspricht elementaren Grundprinzipien, die im Strassenverkehr gelten. Das zugrunde liegende Vertrauensprinzip besagt, dass der vortrittsberechtigte Verkehrsteilnehmer sich zuerst einmal darauf verlassen kann, dass vortrittsbelastete Verkehrsteilnehmer ihm den Vortritt gewähren.
– Nicht alle Menschen sind in der Lage, ein Handzeichen zu geben. Ältere Menschen am Stock, Leute mit Gepäck und Schirm, Eltern mit einem Kind an der Hand – sie alle haben keine Hand mehr frei, um Zeichen zu geben.
– Ein weiteres Problem besteht darin, dass jeder Fahrzeugführer die Zeichengebung der grossen, vor allem aber auch der kleinen FussgängerInnen interpretieren muss. Die Gefahr von Missverständnissen ist nicht zu unterschätzen.
– Zudem hat sich gezeigt, dass die Kinder als schwächste Verkehrsteilnehmende mit der Zeit glauben, das Handzeichen sei eine Garantie für die gefahrlose Benützung des Fussgängerstreifens, so dass sie sogar dem fatalen Irrtum erliegen könnten, es schütze sie vor jeder Gefahr.
– In ganz Europa ist das obligatorische Handzeichen am Fussgängerstreifen nicht mehr bekannt. In der Schweiz wurde es vor 15 Jahren abgeschafft.

Die Aufmerksamkeit im immer dichteren, hektischeren Verkehr hat nachgelassen und ist insbesondere bei vielen Autolenkenden ungenügend. Dies zeigt sich auch darin, dass die weitaus meisten Fussgängerunfälle nicht beim Betreten der Fahrbahn geschehen, sondern viel häufiger dann, wenn die FussgängerInnen die Fahrbahn auf dem Streifen schon fast überquert haben. Die Aufmerksamkeitsproblematik liegt also bei den Fahrzeuglenkenden.
«Fussverkehr Schweiz» fordert daher Massnahmen, welche die Gefährdung der FussgängerInnen reduzieren:

– Einbau von Mittelinseln. «Fussverkehr Schweiz» fordert vom Bund und den Kantonen ein Programm zur raschen Einbau von Mittelinseln auf allen belasteten Strassen.
– Reduktion der Geschwindigkeitslimiten: Die zu hohe Geschwindigkeit der Fahrzeuge ist eine der Hauptursachen für schwere Unfälle. Innerorts ist Tempo 50 vielerorts zu schnell. Mit entsprechender Signalisierung und baulichen Massnahmen soll die Geschwindigkeit auf ein sicherheitsverträgliches Mass reduziert werden. Das Strassenverkehrsgesetz sieht die Signalisierung von tieferen Tempolimiten aus Gründen der Verkehrssicherheit explizit vor (Art. 108 der Signalisationsverordnung SSV).
– Verstärkte Kontrollen der Vortrittsmissachtung am Fussgängerstreifen: Das Anhalten vor dem Fussgängerstreifen ist eine gesetzliche Verpflichtung und nicht bloss eine freundliche «Bereitschaft». Der Vortritt am Fussgängerstreifen muss systematisch kontrolliert und fehlbare FahrzeuglenkerInnen müssen konsequent gebüsst werden. Seit 1. März 2006 ist dieser Tatbestand mit CHF 140.– im Ordnungsbussenkatalog enthalten. Parallel zu den Kontrollen sind Kommunikationskampagnen zum Fussgängervortritt zu lancieren.

Fachstellentagung 2009 in Grenchen

Die Fachtagung Fussverkehr findet am **Donnerstag, 18. Juni 2009**, in Grenchen zum Thema «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr» statt. Sie wird gemeinsam mit Pro Velo Schweiz durchgeführt. Es gibt noch einige freie Plätze für Kurzentschlossene. Anmeldung unter marlene.butz@fussverkehr.ch oder 043 488 40 33. (Bz)

Ministudienreise und GV 2009 in Sursee

Die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am **Donnerstag, 17. September 2009**, ab ca. 15.00 Uhr in Sursee statt. Das Programm folgt im Bulletin 3-2009. (Bz)

Mobil sein & bleiben: Im Alltag sicher unterwegs

Unter diesem Motto bietet «Fussverkehr Schweiz» zusammen mit den SBB Kurse für SeniorInnen an.
Im ersten Kursteil geht es um Mobilität allgemein, den Erhalt der Mobilität im Alter und um Verkehrssicherheit. Im zweiten Kursteil geht es um die Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr, wo über den Fahrplan und die verschiedenen Billettarten orientiert wird. Ausserdem gibt es Hinweise zur einfachen Bedienung der Billettautomaten mit Berührungsbildschirm.
Damit Ihre nächste Reise noch attraktiver wird, liegt für alle Teilnehmenden ein SBB-Gutschein im Wert von 20 Franken für den Kauf von Billetten oder Abonnementen sowie ein Gutschein für die Aufgabe eines Gepäckstücks bereit.

Kursdaten:	23. 6.09 (Zürich HB) 26.8.09 (Zürich HB) 2.9.09 (Zürich Affoltern) 7.9.09 (Zürich Affoltern) 22.9.09 (Zürich HB) 28.10.09 (Zürich HB)
Dauer:	9 – 12.00 Uhr
Info und Anmeldung:	www.mobilsein-mobilbleiben.ch

Für Gruppen ab 12 Personen können wir zusätzliche Kurse nach Vereinbarung organisieren. Kontakt: Marlène Butz, Fussverkehr Schweiz, 043 488 40 33 oder marlene.butz@fussverkehr.ch
Die Kurse werden vom Fonds für Verkehrssicherheit und von der Stadt Zürich unterstützt. (Bz)

Die Bedienung des Billetautomaten ist keine Hexerei.
Bild: Beatrice Gladow

Exkursion Bahnhofplätze

Fussverkehr St.Gallen organisiert eine Exkursion zum Thema Bahnhofplätze. Sie findet am 21. August 2009 statt und führt nach Uznach, Rüti, Männedorf, Meilen und Horgen. Genauere Informationen folgen im Newsletter von «Fussverkehr Schweiz». Er kann abonniert werden unter www.fussverkehr.ch/kontakt-neu.php. (Bz)

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

Vorstand
Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Marlies Bänziger, Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli, Gisela Vollmer, Konrad Willi

Beirat
Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, 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 für das Jahresabonnement.

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
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: 1436 (WEMF beglaubigt 2008)
Aktuelle Auflage: 2600 Exemplare

Ausgabe 2/09 Mai 2009