



FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Zu Fuss durch den Winter

Ein Spaziergang durch eine winterliche Landschaft ist wunderbar erholsam. Die Bewegung an der frischen Luft erquickt Körper und Seele und erhält die Gesundheit. Doch im Strassenverkehr ist der Winter für Fussgängerinnen und Fussgänger eine beschwerliche und gefährliche Jahreszeit. Eisglätte und Schnee, vor allem aber schlechte Lichtverhältnisse erhöhen die Unfallgefahr für Zufussgehende markant. Sicher durch den Winter kommt, wer sich der Gefahren bewusst ist.

— Seite 2

Flâneur d'Or:

Was gute Infrastrukturen für den Fussverkehr ausmacht

— Seite 5

Fussverkehr Region Luzern:

Petition gegen die Öffnung des Seequais für Velos

— Seite 7



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



11

ZU FUSS DURCH DEN WINTER

Es ist nicht immer glatt

Winterliche Strassenverhältnisse sind auch für Fussgängerinnen und Fussgänger eine Herausforderung. In der dunklen Jahreszeit drohen Gefahren durch Glätte und schlechte Lichtverhältnisse, und bei widrigem Wetter braucht es manchmal Überwindung, um aus dem Haus zu gehen. Eine Herausforderung ist der Winter auch für die öffentliche Hand, die es beim Winterdienst nicht immer allen recht machen kann.

Im November und Dezember erreicht die Unfallstatistik jeweils einen traurigen Höhepunkt: Dann ereignen sich am meisten Unfälle zwischen Motorfahrzeugen und Fussgängern. Grund dafür sind die Lichtverhältnisse: In den Dämmerstunden sind wieder viele Menschen zu Fuss unterwegs; morgens ist es noch dunkel, wenn die Leute das Haus verlassen, und abends, wenn viele auf dem Heimweg sind, dunkelt es bereits ein. Das Bewusstsein, jetzt schlechter wahrgenommen zu werden, stellt sich aber erst nach und nach ein.

Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich nicht in erster Linie als verletzte Verkehrsteilnehmende, sondern als Menschen. Das ist so selbstverständlich, dass sie meist nicht auf den Gedanken kommen, sich aktiv sichtbar zu machen. Dieses Selbstverständnis birgt Unfallrisiken, denn die Sichtbarkeit von Personen im Strassenverkehr ist in der Dämmerung und bei Dunkelheit stark eingeschränkt. Dies gilt erst recht, wenn Regenwetter den Strassenraum in eine schwarze Landschaft mit gleissenden

Lichtern verwandelt. In den starken Kontrasten wird nahezu unsichtbar, was nicht selbst aktiv leuchtet. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung warnt zu Beginn der dunklen Jahreszeit jeweils mit Sichtbarkeitskampagnen eindringlich vor der Gefahr für Fussgängerinnen und Fussgänger und rät zu heller Kleidung und reflektierenden Materialien.

Kleidung will gefallen, nicht auffallen

Wunsch und Realität klaffen leider weit auseinander, denn Kleidung wird nach modischen Gesichtspunkten gekauft und nicht aufgrund von Sicherheitsüberlegungen; sie soll gefallen, nicht auffallen. Eine Ausnahme von dieser Regel macht einzig Sportbekleidung, wo bunte Farben und reflektierende Streifen inzwischen dazugehören. Gut sichtbare Alltagskleidung ist hingegen nur mehrheitsfähig, wenn sie auch ästhetischen Ansprüchen genügt und dem Zeitgeist entspricht, und dieser ist bekanntlich kurzlebig. Damit rücken sichtbar machende Accessoires ins Blickfeld, die einen farblichen Akzent zur Kleidung setzen kön-

nen und für die ästhetische Gesichtspunkte weniger wichtig sind – eine bunte Mütze, ein heller Regenschirm, ein Rucksack mit reflektierenden Streifen.

« Sicher unterwegs ist zu Fuss, wer sich seiner schlechten Wahrnehmbarkeit bewusst ist und dieses Sicherheitsdefizit durch erhöhte Aufmerksamkeit kompensiert. »

Doch auch sie bieten keinen Schutz, sondern unterstützen lediglich die Sichtbarkeit. Es besteht die Gefahr, dass sie eine vermeintliche Sicherheit vortäuschen. Sicher unterwegs ist zu Fuss, wer sich seiner schlechten Wahr-

nehmbarkeit bewusst ist und dieses Sicherheitsdefizit durch erhöhte Aufmerksamkeit kompensiert.

Die zweite winterliche Gefahrenquelle für Fussgängerinnen und Fussgänger sind die Strassenverhältnisse. Schlecht geräumte Gehflächen sind mehr als nur ein Ärgernis, sie stellen auch eine Unfallgefahr dar. Schnee, Matsch und Eisglätte bergen die Gefahr von Stürzen. Laut Zahlen der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt SUVA verletzen sich jeden Winter über 90 000 Personen bei Sturzunfällen. Dem Winterdienst kommt deshalb bei der Unfallprävention eine grosse Bedeutung zu.

Zwischen Herkulesaufgabe und Sisyphusarbeit: der Winterdienst

Wie fast jede Aufgabe der öffentlichen Hand ist der Winterdienst in der Schweiz bis ins Detail geregelt. Ein ganzes Bündel von Normen legt Standards für Organisation und technische Ausführung fest. «Ziel des Winterdienstes ist die Gewährleistung einer der Bedeutung der Verkehrswege entsprechenden Strassenverkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit», hält die Norm «SN 640 761b Schneeräumung» fest. Zuständig für die Ausführung ist grundsätzlich der Strasseneigentümer. Die Fahrbahn der Kantonsstrassen wird vom Kanton geräumt, für die Trottoirs und alle Gemeindestrassen sind in der Regel die Gemeinden zuständig. Gemäss Normen teilen die zuständigen Behörden Strassen in Dringlichkeitsstufen ein und definieren für jeden einzelnen Strassenzug den Standard. Die so erarbeiteten Räumungspläne bilden die Grundlage für den Winterdienst.

Von Ausnahmen abgesehen, werden den Fussgängerinnen und Fussgängern gewidmete Flächen erst in zweiter Priorität geräumt. Dafür gibt es ein technisches Argument: Beim Pflügen der Fahrbahnen würden bereits geräumte Trottoirs wieder zugeschüttet. Die Norm berücksichtigt aber auch explizit die Bedürfnisse des Fussverkehrs: «Beim Pflügen der Fahrbahn ist auf die Schneeräumung der Gehwege, seitlichen Anlagen und Fussgängerstreifen Rücksicht zu nehmen.» Noch konkreter wird die Richtlinie des Tiefbauamts des Kantons Bern: «Die Gemeinden haben den Winterdienst vor allem auch nach den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger auszurichten.»

Trotzdem zeigt die Erfahrung, dass den Bedürfnissen des Fussverkehrs vielerorts zu wenig Rechnung

getragen wird. Ein Grund dafür sind die Kosten: Bei der Räumung von Gehflächen fällt viel Handarbeit an, der Personalaufwand ist entsprechend gross. Die Einsätze können nicht langfristig geplant werden, im Gegenteil, Werkhofmitarbeitende sind im Winter permanent auf Pikett. «Auf Treppenanlagen, schmalen Wegen, Fussgängerstegen, bei Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel und bei Zugängen zu den Notrufsäulen wird in der Regel manuell geräumt», hält die Norm fest. Gehwege, die schmäler als 1,80 Meter sind, müssen nicht selten von Hand geräumt werden, weil der Pflug nicht durchkommt.

Doch auch die maschinelle Räumung von Fahrbahnen sorgt für viel Arbeit an deren Rand; so müssen etwa die Schneewälle bei Querungen meist von Hand entfernt werden. Es ist verständlich, dass sie nicht immer sofort freigeschaufelt werden können und den Fussverkehr temporär behindern. Schwierig wird es, wenn die Schneehaufen längere Zeit liegen bleiben und festfrieren. Sie stören dann unter Umständen tage- oder gar wochenlang.

1 | La Chaux-de-Fonds gehört zu den wintererprobten Schweizer Städten.

2 | Ein gefrorener Schneehaufen bleibt unter Umständen wochenlang liegen. Quartierstrasse in La Chaux-de-Fonds.

– Foto: Roman Winiger

3 | Schlecht geräumte Fussgängerflächen sind nicht nur ein Ärgernis, sondern auch ein Risiko. Dorfstrasse in Hedingen (ZH).



Nicht überall ist für die Räumung von Trottoirs der öffentliche Dienst zuständig. Der Kanton Basel-Stadt etwa verpflichtet Hauseigentümer, das Trottoir entlang ihrer Liegenschaft auf mindestens 1 Meter Breite zu räumen. Einen Vorstoss im Kantonsparlament im Jahr 2012, der diesen Zustand beenden wollte, lehnte der Regierungsrat ab; die Schneeräumung durch Private sei «am wirtschaftlichsten». Auf die beanstandete Qualität des privaten Winterdienstes ging der Regierungsrat nicht ein.

Was auf dem Land im Einzelfall sinnvoll sein mag, ist in Ortszentren und Städten, wo der Fussverkehr eine ganz andere Rolle spielt, inakzeptabel. Werden Trottoirs statt durchgehend in kleinen Abschnitten geräumt, ist der Winterdienst nicht in hinlänglicher Qualität gewährleistet. Nicht zu rechtfertigen ist zudem, dass die Flächen für den motorisierten Verkehr mit Steuergeldern schwarzgeräumt werden, während sich die öffentliche Hand bei Fusswegen für nicht zuständig erklärt.

Zu Fuss muss es auch im Winter attraktiv sein

Fussgängerinnen und Fussgänger sind im Winter auch verkehrsbedingten Widrigkeiten ausgesetzt. Zu den winterlichen Plagen zählt die belastete Luft. Seit dem Dieselskandal wissen wir offiziell, dass viele Fahrzeuge bei Kälte ihre Partikelfilter deaktivieren;

die Feinstaubwerte sind im Winter besonders hoch. Ist es oben blau und unten grau, kumuliert sich in der Nebelsuppe der Dreck, weil bei Inversionslagen der Luftaustausch mit höheren Luftschichten nicht stattfindet. Wenn Schnee liegt, sieht man, wie viel Schmutz der motorisierte Verkehr verursacht. Er tut dies zwar das ganze Jahr über – allein als Pneuabrieb gelangen 12 000 Tonnen toxische Stoffe in die Umwelt –, doch im Winter wird es offenbar.

Schlecht oder gar nicht geräumte Wege und Strassen machen das Zufussgehen nicht nur gefährlich, sondern auch unattraktiv. Sie sorgen für nasse Füsse, zwingen zu Umwegen, und entlang von Bahnen müssen Zufussgehende damit rechnen, mit Schneematsch oder Schmelzwasser angespritzt zu werden. Alternative Wegverbindungen für Fussgänger abseits von den unwirtlichen verkehrsorientierten Strassen sind im Winter besonders wichtig.

Trotz der Unannehmlichkeiten, mit denen zu rechnen ist: Es lohnt sich auch im Winter, zu Fuss unterwegs zu sein. Die tägliche Bewegung an der frischen Luft hält uns fit und stärkt unsere Immunabwehr. Manch ein Wintertag hat zudem einen besonderen Zauber; ein Spaziergang durch eine verschneite winterliche Landschaft hilft uns, unsere Batterien zu laden, und wirkt so präventiv gegen den Winterblues. —

WINTERDIENST IN DER PRAXIS

Viel Handarbeit für den Fussverkehr

Der Winterdienst ist für die Einsatzkräfte eine harte Herausforderung. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird viel von Hand geräumt, erklärt Thomas Stirnemann, Leiter Werkhof der Stadt Baden.

Die Fussgängerinnen und Fussgänger fühlen sich im Winter oft vernachlässigt. Warum wird nicht als Erstes für den Fussverkehr geräumt?



Thomas Stirnemann: Unsere Einsatzplanung sieht vor, dass die Maschinen vorausgehen und die Handtruppen folgen. Oberste Priorität haben Hauptverkehrsachsen und Busrouten, doch fast gleichzeitig beginnen wir im Stadtzentrum, für den Fussverkehr zu räumen. Meine Leute arbeiten sich vom Zentrum zu den Aussenquartieren vor, wo die motorisierte Räumung das Grobe schon erledigt hat, und schaufeln Zugänge zu Unterführungen, Treppen, Fussgängerstreifen und Bushaltestellen frei. Bis wir in den Aussenquartieren angekommen sind, kann es schon mal Mittag werden.

Das klingt nach viel Handarbeit ...

Von den rund 35 Mitarbeitenden, die für einen Einsatz aufgeboden werden, sind zehn mit Maschinen unterwegs, alle anderen arbeiten von Hand. Bis der Morgenverkehr losgeht, muss aus jeder Richtung ein

Weg ins Zentrum frei sein. Hat es beidseitig Trottoirs, räumen wir zuerst meist nur auf einer Strassenseite, um möglichst rasch das ganze Stadtgebiet abdecken zu können.

Wer trägt die Verantwortung für die Einsätze?

Wir haben drei Pikettleiter. Der Tagesverantwortliche behält die Wettersituation im Auge und bietet bei Bedarf telefonisch die Räumequipen auf. Ist Schnee gefallen, beginnt der Einsatz zwischen 3 und 4 Uhr. Je früher wir dran sind, desto einfacher ist der Job. Schwierig wird es, wenn es tagelang schneit. Das geht an die Substanz.

Und wie zufrieden ist die Bevölkerung?

Es wäre schön, wenn sie etwas mehr Verständnis für die Grösse der Aufgabe zeigen würde. Manche erwarten, dass sie auch im Winter in Lackschuhen zur Arbeit gehen können; da wäre etwas mehr Eigenverantwortung angezeigt. Am besten ist für uns, wenn es erst mal nur 10 Zentimeter Schnee hat; dann realisiert auch der Letzte, dass es Winter ist. —

So kommen Sie unfallfrei in den Frühling

Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt SUVA verzeichnet jeden Winter rund 90 000 Sturzunfälle, und die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu warnt regelmässig zu Beginn der dunklen Jahreszeit vor der Gefahr durch schlechte Lichtverhältnisse. Im Winter sind Personen, die zu Fuss unterwegs sind, besonders gefährdet.

Wie bringen wir Fussgängerinnen und Fussgänger unsere Knochen heil durch den Winter? Ganz allgemein gilt: Wer körperlich fit ist, kann Ausrutscher besser auffangen und so Stürze vermeiden. Die folgenden Tipps helfen Ihnen, sicher in den Frühling zu kommen.

1. Tragen Sie Handschuhe und verwenden Sie einen Rucksack

Freie Hände sind eine Voraussetzung für ein ideales Körpergleichgewicht; kleine Ausrutscher können Sie mit den Armen ausbalancieren – vorausgesetzt, die Hände stecken nicht in der Jackentasche. Aus dem gleichen Grund empfiehlt sich ein Rucksack für die Siebensachen.

2. Machen Sie sich sichtbar

Im Winter finden mehr Gänge in der Dämmerung statt. Schlechte Lichtverhältnisse verstärken die Unfallgefahr enorm. Dagegen helfen helle oder farbige Kleidung und Accessoires. Reflektierende Materialien können die Sichtbarkeit unter Umständen stark erhöhen. Seien Sie sich aber immer bewusst, dass Sie als Fussgängerin bzw. Fussgänger schlecht wahrnehmbar sind, und kompensieren Sie dieses Defizit, indem Sie sich vorsichtig verhalten.

3. Tragen Sie wintertaugliches Schuhwerk

Meiden Sie Schuhe mit Absätzen! Gute Winterschuhe haben eine weiche Sohle mit gutem Profil und schützen die Knöchel. Achten Sie beim Schuhkauf auf eine hohe Haftfähigkeit. Spikes (Schuhkrallen) mögen vielleicht höheren Ansprüchen an Ästhetik und Komfort nicht genügen, bieten aber grosse Rutschsicherheit.

4. Nehmen Sie sich Zeit

Die meisten winterlichen Sturzunfälle passieren laut SUVA morgens zwischen 6 und 9 Uhr, wenn Wege noch vereist sind. Unter Zeitdruck ist die Wahrnehmung eingeschränkt, glatte Stellen

werden leichter übersehen. Gehen Sie deshalb frühzeitig aus dem Haus.

5. Benutzen Sie wenn möglich geräumte Fusswege

Wichtige Fusswege werden prioritär geräumt und fussgängergerecht unterhalten – oder sollten es zumindest sein. Die Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern hängt auch von der Qualität des öffentlichen Dienstes ab.

6. Vorsicht auf Treppen!

Vereiste Treppen sind besonders gefährlich. Halten sie sich wenn möglich am Handlauf fest. Tückisch sind auch glatte Bodenplatten, etwa in Eingangsbereichen; Nässe und Schnee machen sie zu Rutschbahnen. —

Verzerrte Statistik der Fussgängerunfälle

Verunfallt eine Fussgängerin oder ein Fussgänger auf der Strasse ohne Einwirkung eines Fahrzeugs, gilt dies nicht als Verkehrsunfall, sondern als Haushalt- und Freizeitunfall.


In die offizielle Strassenverkehrsunfallstatistik werden zwar Selbstunfälle von Velos und Autos aufgenommen, solche von Zufussgehenden jedoch nicht. Dies liegt an der Definition, wonach «ein Verkehrsunfall dann vorliegt, wenn auf öffentlichen Strassen und Plätzen durch Fahrzeuge Personen verletzt oder getötet oder Sachschäden verursacht werden».


Die Zahl der effektiv im öffentlichen Strassenraum verunfallten Fussgänger wird daher deutlich unterschätzt. Welche Bedeutung dieser Unterschätzung zukommt, hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung in einer Studie abgeschätzt.

15 Prozent aller Sturzunfälle ereignen sich innerhalb der öffentlichen Infrastruktur, also auf öffentlichen Wegen, an Haltestellen oder auf Bahnhöfen. Von den circa 143 000 Sturzunfällen sind dies somit 20 000. Davon verletzen sich rund 1400 schwer.

Ursache für die Fussgängerunfälle sind häufig Schnee, Eis, Unebenheiten oder Hindernisse auf dem Trottoir und auf den Wegen. Zu den jährlich rund 770 schweren Fussgängerunfällen der Strassenverkehrsunfallstatistik müssten demnach weitere 1400 zugefügt werden.

Weitere Informationen

 Auf der Website stolpern.ch informiert die SUVA unter anderem über Sturzprävention bei winterlichen Verhältnissen.

 Der K-Tipp hat in Ausgabe 20/2013 unter dem Titel «Welche Schuh-Spikes sind gut?» einen Testbericht zu Anti-Rutsch-Hilfen veröffentlicht.

Die Auszeichnung für beispielhafte Infrastruktur

Zum neunten Mal schreibt Fussverkehr Schweiz 2017 den Flâneur d'Or aus. Der Wettbewerb prämiert Infrastrukturen und Mobilitätskonzepte, die die Attraktivität und Qualität des Zufussgehens erhöhen.



**Neue Achse für den Fuss- und den Veloverkehr:
Die auffällige gelbe Brücke in der Tessiner
Gemeinde Lumino schliesst eine Netzlücke.**
– Bild: Flâneur d'Or 2014

Gründe für die Förderung des Fussverkehrs gibt es genug: Die Mobilität zu Fuss ist ein wichtiges Element im Kampf gegen die Verkehrsprobleme im Siedlungsgebiet; zudem ist sie emissionsfrei, energie- und platzsparend und schont die Umwelt. Zufussgehen belebt den öffentlichen Raum, stärkt das lokale Gewerbe und verbessert die Aufenthalts- und Wohnqualität. Gleichzeitig leistet die aktive Mobilität aus eigener Körperkraft einen wichtigen Beitrag zur Volksgesundheit (siehe «Fussverkehr» 2/2016). Diese Vorzüge führen allmählich zu einem Umdenken im Planungsbereich. Wer das Zufussgehen fördern will, darf für Fussgänger und Fussgängerinnen nicht nur Restflächen im knappen Verkehrsraum zur Verfügung stellen, sondern muss attraktive Infrastrukturen schaffen.

Ob uns eine Strecke zu Fuss lang oder kurz vor- kommt, hängt nicht nur von der Distanz ab. Ebenso wichtig ist, was wir unterwegs sehen und erleben. Ein attraktiver öffentlicher Raum zeichnet sich durch zusammenhängende, sichere und engmaschige Verbindungen aus. Ebenso wichtig sind abwechslungsreiche, kleinteilige Strukturen und eine hohe Aufenthaltsqualität. Zwei frühere Wettbewerbsbeiträge sollen beispielhaft zeigen, was gute Fussgängerinfrastrukturen ausmacht.

Martigny (VS): Place Centrale als neues Herz

Die im 19. Jahrhundert als Ort des sozialen Austauschs angelegte Place Centrale war im Laufe der Jahrzehnte zur Verkehrsachse mit üppigem Parkierungsangebot verkommen. Im Jahr 2012 wurde der

Platz komplett saniert und neu gestaltet, so dass er heute wieder eine freundliche Atmosphäre mit hoher Aufenthaltsqualität ausstrahlt. Die charakteristischen Elemente des ursprünglichen Platzes wurden wieder aufgenommen: Platanen als Schattenspender, Terrassen für Restaurantbetriebe und mediterranes Flair. Verschiedene Gestaltungselemente teilen den Raum in einladende Kammern und definieren die stark rückgebaute Fläche für den motorisierten Verkehr. Der Flâneur d'Or 2014 bedachte die gelungene Platzaufwertung mit einer Auszeichnung.

Lumino (TI): Eine gelbe Brücke vereint das Dorf

Seit 2013 verbindet die signalgelbe Brücke den Ortskern der kleinen Tessiner Gemeinde mit den östlich vom Riale Grande gelegenen Wohnquartieren. Mit dem Brückenschlag wurde abseits der belasteten Hauptstrasse eine Netzlücke geschlossen und so eine neue Achse für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Dafür wurde das Bauwerk durch den Flâneur d'Or 2014 mit einer Auszeichnung geehrt. Die auffällige Farbgebung hebt das 16 Meter lange Bauwerk in der Landschaft hervor und macht es zum weithin sichtbaren Zeichen für den Willen der Gemeinde Lumino, seine Versprechen als Energiestadt auch im Mobilitätsbereich einzulösen. Der Bau war übrigens unschlagbar günstig: Die Brücke wurde für 75 000 Franken realisiert, inklusive Planungskosten. —

Flâneur d'Or 2017

Mit dem Flâneur d'Or prämiert Fussverkehr Schweiz fussgängerfreundliche Infrastrukturen und Konzepte. Der nationale Wettbewerb honoriert Anstrengungen von Gemeinden, Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, die wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert haben. Der Wettbewerb wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und weiteren Partnern.

Weitere Informationen und Ausschreibungsunterlagen unter flaneurdor.ch.

Fussverkehr Region Luzern

Luzerner Quai soll velofrei bleiben

Ein Postulat im Grossen Stadtrat von Luzern verlangt, dass die Quaianlage zwischen Luzernerhof und Verkehrshaus für das Velo geöffnet wird. Fussverkehr Region Luzern wehrt sich gegen diese Forderung mit einer Petition: Der Quai ist ein eingetragener Fussweg und als solcher durch das Fuss- und Wanderweggesetz geschützt.

Der Luzerner Seequai gehört heute ungeteilt den Fussgängerinnen und Fussgängern. An schönen Tagen ist die Anlage am See stark frequentiert und dient Einheimischen und Gästen als Naherholungsgebiet. Dies soll auch in Zukunft so bleiben, fordert Fussverkehr Region Luzern.

Die im Zuge der Veloförderung um sich greifende Praxis, Fussverkehrsflächen für Velos freizugeben, führt zunehmend zu Konflikten und stellt ein Unfallrisiko dar. Velos mit elektrischer Tretunterstützung sind strassenverkehrsrechtlich den Velos gleichgestellt. Sie haben ein höheres Gewicht und sind in der Regel mit höherer Geschwindigkeit unterwegs als normale Velos. Dies führt zu zusätzlichen kritischen Situationen und höherer Gefährdung der Fussgänger. Mit den Velos würden auch neuartige Fahrzeuge wie Segways zugelassen, die diesen rechtlich gleichgestellt sind.

«Die Quaianlagen sind von grosser Bedeutung für den Aufenthalt und die Erholung der Luzerner Bevölkerung und haben einen hohen touristischen Wert, der nicht beeinträchtigt werden darf. Hier sollen alle Leute, insbesondere auch Kinder, ältere Leute und Menschen mit Behinderung, ungestört von Fahrzeugen flanieren können», begründet Fussverkehr Region Luzern das Anliegen der Petition. Die gleichzeitige Zulassung des Veloverkehrs würde die Attraktivität der Anlage für die Bevölkerung und für Touristen in empfindlichem Masse herabsetzen.

Insgesamt sind rund 2'500 Unterschriften zusammengesammelt. Anfang Dezember hat Fussverkehr Region Luzern die Petition eingereicht.

Sackgasse mit Ausnahme

Mit der revidierten Signalisationsverordnung hat der Bundesrat die «Sackgasse mit Ausnahme» in Kraft gesetzt, mit dem die Durchgängigkeit von Sackgassen angezeigt werden kann. Doch diese fussgängerfreundliche Signalisationsergänzung setzt sich nur zögerlich durch. Fussverkehr Region Luzern hat deshalb die Initiative ergriffen und eine erste Bestandsaufnahme von Sackgassen im Stadtgebiet gemacht, die für den Fuss- und den Veloverkehr durchgängig sind, und die Liste an die Stadt Luzern weitergeleitet. Diese hat nun bei den gemeldeten Sackgassen die Signali-



Kurt Aeschlimann, Präsident von Fussverkehr Region Luzern (links), und Tiefbauamts-Mitarbeiter Ruedi Stalder vor einem ergänzten Verkehrsschild. – Foto: zVg.

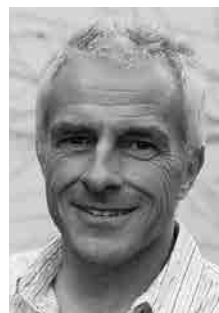
sation angepasst. Dabei mussten die Verkehrstafeln nicht gewechselt werden. Sie wurden kostengünstig mit entsprechenden Klebern ergänzt, die Gemeinden bei Fussverkehr Schweiz beziehen können.

Gibt es in Ihrer Wohngemeinde eine durchgängige Sackgasse, wo eine Signalisation sinnvoll wäre, weil sie Teil des Fusswegnetzes ist? Dann wenden Sie sich mit dem Hinweis an die zuständige Person auf der Gemeindeverwaltung und machen Sie sie auf unser Angebot aufmerksam. Weitere Informationen finden sich unter fussverkehr.ch/sackgasse. —

Fussverkehr Kanton Bern

Neue Geschäftsleitung

Anfang September hat Daniel Morgenthaler die Geschäftsleitung von Fussverkehr Kanton Bern übernommen. Der 55-jährige Geograf ist seit rund 25 Jahren als Verkehrsplaner in der Privatwirtschaft und in der öffentlichen Verwaltung tätig; gut zehn Jahre NGO-Erfahrung als Vorstand und Präsident der VCS-Sektion Bern ergänzen seinen Erfahrungsschatz um die verbandspolitische Sicht. Wir wünschen Daniel Morgenthaler Freude und Erfolg in seiner Aufgabe. —



Daniel Morgenthaler
– Foto: zVg.

Das menschliche Mass

Warum fühlen wir uns in manchen historischen Altstädten so wohl, obschon man sie genauso gut als unpraktisch und unbequem taxieren könnte? Liegt es am buckeligen Kopfsteinpflaster, am Charme alter Fassaden mit blätterndem Putz oder an der Enge der Gassen? Oder nur daran, dass wir nicht ständig von motorisierten Fahrzeugen gestört werden? Altstädte zeichnen sich durch ihre Überschaubarkeit, eine erlebnisreiche Kleinräumigkeit und grossen Detailreichtum aus. Sie bieten Platz, wo es ihn braucht und wo sich Menschen aufhalten, und sind eng und nüchtern, wo es keinen Grund gibt zum Verweilen.

Eine Stadt ist lebenswert, wenn sie das menschliche Mass respektiert, sagt der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl. Er spricht damit das Tempo an, für das die Stadt gemacht ist und das den Alltag der Stadt prägt. Die lebenswerte Stadt tickt im Tempo der Menschen zu Fuss. Dieses Tempo ist die Voraussetzung dafür, dass sich die Menschen den Raum aneignen, der für sie geschaffen wurde. Altstädte sind uns so sympathisch, weil sie für zu Fuss gehende Menschen konzipiert wurden.

Das menschliche Mass wird bestimmt von der Geschwindigkeit des Gehens, der natürlichen Fortbewegungsart des Menschen. Über die Jahrtausende



Die Piazza del Campo in Siena, wo Jan Gehl das menschliche Mass entdeckt hat. – Foto: Wikimedia, G. Haeger

der menschlichen Stammesgeschichte hinweg war sie die einzig relevante Geschwindigkeit; auf sie ist unsere Sinneswahrnehmung ausgerichtet. Orte, wo der fahrende Verkehr das Tempo vorgibt, verarmen, weil sie trotz grosszügiger Dimensionen keinen Raum für Menschen lassen, weil sie nachbarschaftliche Beziehungen schwächen und die menschengerechte Kleinräumigkeit zerstören. Gehl hat dieser Verödung das Konzept des «Life between Buildings» entgegengesetzt. Es besteht darin, den öffentlichen Raum vom motorisierten Verkehr zu befreien und den Menschen zurückzugeben. —

IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion und Layout: Christian Keller

Mitarbeit: Jenny Leuba, Pascal Regli, Thomas Schweizer

Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen

Titelbild: Zürich Stadelhofen, Foto:

Thomas Schweizer

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

SOCIAL NETWORK



Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne



Twitter: [@fussverkehr](http://www.twitter.com/@fussverkehr)

REGIONALGRUPPEN

Fussverkehr Region Basel
Aeschenplatz 2, 4052 Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Kanton Bern
3000 Bern
bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr Region Luzern
6000 Luzern
luzern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Suisse Canton de Neuchâtel
neuchatel@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr St. Gallen-Appenzell
9000 St. Gallen
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)
www.fussgaengerverein.ch

Mobilité piétonne Genève
Case postale 45, 1213 Onex
geneve@mobilitepietonne.ch

Team: Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Christian Keller (ck), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR)

AGENDA

18. Januar 2017

Jahresversammlung Fussverkehr Kanton Bern
Details siehe fussverkehr.ch/bern

1. Juni 2017

Fachtagung 2017: Öffentlicher Raum

Die Fachtagung 2017 von Fussverkehr Schweiz thematisiert die Bedeutung der Qualität öffentlicher Räume für die Attraktivität des Zufussgehens. Im Fokus stehen insbesondere kleine und mittelgrosse Gemeinden. Die Tagung wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau realisiert und findet in Brugg/Windisch statt.

1. Juni 2017

Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz
Brugg/Windisch (im Anschluss an die Fachtagung)

8.–9. Juni 2017

Österreichische Fachkonferenz für FussgängerInnen 2017 in Klagenfurt, organisiert von unserem Partnerverband in Österreich, walk-space.at.

