



# FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

## Rettet das Trottoir!

Einst war die Strasse ein öffentlicher Raum, den sich alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt teilten. Seit Motorfahrzeuge die Dörfer und Städte eroberten, ist es eng geworden; den Fussgängerinnen und Fussgängern ist ein schmaler Streifen am Rande der Fahrbahn verblieben. Und selbst um diesen Rest müssen wir immer wieder kämpfen: gegen Fahrzeuge aller Art, die legal oder illegal die Trottoirs benützen, gegen die Beanspruchung als Abstellfläche, gegen Strassencafés und Werbetafeln. Gehbereiche sind zur Kampfzone geworden. Wie konnte es soweit kommen, und was lässt sich dagegen tun? — Seite 2

---

Die Fussgängerstadt:  
Was fussgängerfreundliche  
öffentliche Räume auszeichnet  
— Seite 6

---

Fussverkehr Region Luzern:  
Die Seepromenade bleibt eine  
velofreie Fussgängerzone  
— Seite 7

---



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

# Rettet das Trottoir!

**Seit den neunziger Jahren haben Fahrzeuge, die legal oder illegal auf Trottoirs und anderen Fussgängerflächen unterwegs sind, kontinuierlich zugenommen. Inzwischen bevölkern nicht nur Velos, Inlineskates und Trottinette die Gehflächen, sondern auch diverse Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb. Diese Entwicklung läuft den Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger zuwider, denn sie beeinträchtigt Sicherheit und Komfort des Gehens.**

Über Jahrzehnte hinweg herrschten im Bereich der leichten Personentransportmittel klare Verhältnisse: Es gab das Velo und das Töffli, und es galt die einfache Regel: Was fährt, gehört auf die Fahrbahn, denn das Trottoir gehört den Fussgängerinnen und Fussgängern. So steht es auch im Gesetz. Die Ausnahmen waren überschaubar: Kinder mit Trottinette oder Kindervelo. Rollstühle. Und der Briefträger mit Moped und Anhänger – ein Schwergewicht, aber immerhin nur einmal am Tag.

Diese Zeiten sind vorbei. War es bis in die neunziger Jahre noch selbstverständlich, dass auf die Fahrbahn gehört, was fährt, sehen wir uns heute auf Trottoirs und anderen Gehflächen mit einer Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuge konfrontiert. Neben Velos, Trottinetten und Inlineskates fahren heute auch verschiedene neue, elektrisch angetriebene Spassfahrzeuge legal oder illegal auf Flächen, die eigentlich dem Fussverkehr vorbehalten sind. Diese «Gehhilfen für Gesunde» zeichnen sich dadurch aus, dass sie weniger dem Transport als vielmehr dem Vergnügen dienen. Hinzu kommen Problemparkierer, die das Parkverbot auf Trottoirs missachten, und auf

Gehflächen abgestellte Zweiräder. Reklametafeln (sogenannte Kundenstopper), die im Weg stehen und die Sichtachsen unterbrechen, sind ebenso ein Ärgernis wie ausufernde Strassencafés, wo man sich durchschlängeln muss.

## Der Druck auf den öffentlichen Raum nimmt zu

Wie konnte es soweit kommen? Mehrere Faktoren sind dafür verantwortlich: die wachsende Platznot auf der Fahrbahn aufgrund des zunehmenden Verkehrs und immer breiterer Fahrzeuge, die Entwicklung und die Zulassung von Fahrzeugen, die sich nicht dafür eignen, auf der Fahrbahn zu fahren, und nun auf die Gehflächen drängen (Kickboard, Trottinette, Segways, Elektro-Trottinette, Hoverboard usw.).

Unangetastet bleibt dabei die Aufteilung des Strassenraums: Der grösste Flächenanteil wird dem Autoverkehr zugewiesen – Fahrspuren, Abbiegespuren, Parkflächen usw. Alle anderen Verkehrsteilnehmenden müssen sich die verbleibenden Flächen teilen. Dies geschieht meist zu Lasten des Fussverkehrs. Einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung hat auch das Laissez-faire der Ordnungskräfte, die die illegale oder störende Parkierung von Autos und Motorrädern nicht ahnden.

Das Abstellen von Velos ist unter Einhaltung der Mindestdurchgangsbreite von 1,50 Metern zwar erlaubt; doch wäre es sinnvoller, geeignete Veloabstellplätze ausserhalb der Gehflächen anzubieten, um die ohnehin schmalen Trottoirs nicht noch zusätzlich zu verengen.



1 | Manchmal fehlt nicht der Platz, sondern der Respekt vor anderen Verkehrsteilnehmern.

— Foto: Fussverkehr Schweiz


2 | Das Mobiliar von Strassencafés darf Passanten nicht behindern. — Foto: Rolf Michel

3 | Sogenannte Kundenstopper sind ein besonderes Ärgernis. Sie versperren den Weg und oft auch die Sicht. — Foto: Rolf Michel

4 | Neu entwickelte Spassfahrzeuge mit Elektromotor drängen auf Gehflächen – ob erlaubt oder nicht, ist für die Benutzer oft zweitrangig.

— Foto: Flickr / CC Ben Larcey

### Von der Schulwegsicherung zur Veloförderung

Das Strassenverkehrsgesetz spricht eine klare Sprache. Artikel 43 Absatz 2 SVG bestimmt unmissverständlich: «Das Trottoir ist den Fussgängern [...] vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.» Eine erste Aufweichung dieser einfachen Regel erfolgte im Jahr 1998, als der Bundesrat von seinem Recht Gebrauch machte und die Möglichkeit schuf, Fusswege durch Anbringen der Zusatztafel « gestattet» für Velos freizugeben. Die Massnahme war zur Schulwegsicherung gedacht und sollte nur entlang relativ stark befahrener Strassen und auf schwach begangenen Trottoirs zur Anwendung kommen.

Ungeachtet der Tatsache, dass in der Praxis auch stark frequentierte Fussverkehrsflächen für Velos freigegeben wurden, weitete der Bund die Ausnahmeregelung 2012 auf Elektrowelos aus, indem er diese den Velos gleichstellte. Von den schnellen E-Bikes wird seither verlangt, dass sie mit abgeschaltetem Motor fahren – eine Regelung, die sich kaum kontrollieren und durchsetzen lässt. Besonders in Städten, wo der Platz knapp und der Verkehr dicht ist, wird der Zweiradverkehr an neuralgischen Stellen gerne übers Trottoir geführt. Was als Velofördermassnahme gedacht war, hat zu einer Erosion des Unrechtsbewusstseins bei den Velofahrenden geführt und die einfache Regel, dass das Trottoir den Fussgängerinnen und Fussgänger vorbehalten ist, ausgehebelt.

### Neue Fahrzeugarten verschärfen das Problem

Seit Motoren nicht mehr zwingend stinken und knattern, erleben wir einen Boom neuer Fahrzeugtypen, die nicht ins hergebrachte Schema passen. Das Elektrowelo war der Pionier der Elektromobilität



und löste eine Trendwende in der Fahrradnutzung aus. Heute gibt es zwei Kategorien von Elektrowelos: die schwach motorisierten Elektrowelos der Kategorie Leicht-Motorfahrräder (bis 500 Watt) und die stark motorisierten E-Bikes; diese verfügen in der Regel über einen 1000-Watt-Motor (knapp 1,4 PS), der das Treten bis 45 km/h unterstützt, und zählen zur Kategorie der Motorfahrräder. Auf den ersten Blick unterscheiden sie sich nur unwesentlich von den schwach

## Mischverkehr führt zu Konflikten

Das Miteinander von Fussverkehr und fahrendem Verkehr ist problematisch, weil Fussgängerinnen und Fussgänger ein anderes Bewegungsmuster haben als Fahrzeuge. Sie können unvermittelt stehenbleiben oder ihre Gehrichtung ändern, während Fahrzeuge aufgrund ihrer Fahrdynamik vergleichsweise träge sind. Sie können auf die plötzliche Richtungsänderung eines Fussgängers nur langsam reagieren, weil sie abhängig von ihrer Geschwindigkeit viel Platz zum Ausweichen brauchen und einen mehr oder weniger langen Bremsweg haben. Mischverkehr ist deshalb nur in Ausnahmefällen und auch dann nur akzeptabel, wenn grosszügig Platz vorhanden ist.

Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere Alte, Behinderte und Familien mit Kindern, sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Die bewusste und unbewusste Missachtung der Verkehrsregeln – insbesondere auf den für Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehenen Flächen – schreitet voran. In Zürich etwa ist es für viele Velofahrende zur Selbstverständlichkeit geworden, das Trottoir zu benutzen.

Es entstehen Probleme bezüglich Sicherheit und Attraktivität der Gehwege, und die Rechtssicherheit wird untergraben.

Das fehlende Unrechtsbewusstsein zeigt sich zunehmend auch im Verhalten gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern, wenn das geltende Recht mit einer erschreckenden Nonchalance durch das Recht des Stärkeren ersetzt wird. Dies betrifft sowohl normale Velos als auch Elektrowelos mit geringer und zunehmend auch starker Motorisierung. In den letzten Jahren sind auch Motorfahrzeuge ohne Tretunterstützung hinzugekommen. Ein besonderes Problem stellen kleine motorisierte Elektroscooter dar, die leicht im öffentlichen Verkehr mitgenommen werden können und folglich auch in Bahnhöfen zirkulieren.

Ein verträgliches Miteinander von Fussverkehr und Fahrverkehr ist nur auf tiefem Geschwindigkeitsniveau möglich. Die vertretbare Geschwindigkeit für Mischverkehr orientiert sich an der Gehgeschwindigkeit und endet bei Tempo 15 km/h.

## RETTET DAS TROTTOIR!

motorisierten, müssen aber im Gegensatz zu diesen wie Mofas mit einer gelben Nummer und einem Rückspiegel ausgerüstet sein.

So weit, so überschaubar. Mittlerweile ist auch noch eine Vielzahl neuartiger Fahrzeugtypen auf dem Markt: der Stehroller PT i2 der Marke Segway etwa, dem das Bundesamt für Strassen 2007 die Zulassung als Kleinmotorrad erteilte. In einem weiteren Schritt wurde für das neuartige Fahrzeug die Kategorie Stehroller eingeführt, und für diese Kategorie wurden die Radverkehrsinfrastruktur freigegeben. In einem weiteren Liberalisierungsschritt wurden die Stehroller den schwach motorisierten Elektrovelos gleichgestellt. Sie dürfen nun wie diese alle Flächen befahren,

die auch für Fahrräder freigegeben sind. Daneben gibt es eine Fülle von Spassfahrzeugen, die nicht für den Strassenverkehr zugelassen sind: Elektrotrottinette, Hoverboards, Monowheels, E-Skateboards und so weiter. Laufend kommen neue Innovationen hinzu, beispielsweise Lieferroboter, wie sie die Post vergangenen Herbst in Bern getestet hat. Sie alle brauchen Platz.

### **Klassische Salami taktik**

Noch dürfen die meisten dieser neuen Fahrzeuge ausschliesslich auf abgesperrten Privatarealen verwendet werden. Doch der Bund ist bestrebt, die Rechtsgrundlagen anzupassen, um die Strassenzulassung für solche Fahrzeuge zu vereinfachen. Das zeigt der parlamentarische Prozess, der zu «Erleichterungen» für Stehroller und Elektro-Rikschas geführt hatte, indem sie kurzerhand als Leichtmotorfahrräder klassiert und so dem Velo gleichgestellt wurden. Seither dürfen diese Fahrzeuge auf Fussgängerflächen verkehren, die für Velos geöffnet sind. Doch die Erleichterungen für Segways sind aus einer anderen Warte Erschwernisse – nämlich für die Fussgänger.

Angesichts dieser Entwicklung macht hellhörig, dass ein Velo seit Anfang 2017 keine Glocke und keinen Sattel mehr braucht. Es ist offensichtlich, dass diese Voraussetzungen nicht für das herkömmliche Velo gedacht sind, sondern die Definition des Fahrrads aufgeweicht wird, um weitere Fahrzeugtypen auf einfache Weise zulassungsfähig zu machen. Konkret profitiert von der Änderung das Elektrotrottinett: Der Bund hat es auf Umwegen legalisiert, indem er die Pflichtenanforderungen an ein Velo zuerst um die Pedalen und dann um den Sattel erleichterte. Das E-Trottinett, das eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h erreichen kann, darf seit Anfang 2017 überall fahren, wo schwache Elektrovelos verkehren dürfen – also auch auf gemeinsamen Flächen mit dem Fussverkehr.

Während Fahrbahnen verbreitert werden, um den immer grösseren motorisierten Fahrzeugen gerecht zu werden, müssen wir Fussgängerinnen und Fussgänger den verbliebenen Randstreifen mit immer mehr Konkurrenz teilen. Es zeichnet sich ab, dass die Konflikte zwischen Fussgängern und motorisierten Gefährten unterschiedlicher Bauart zunehmen. Fussverkehr Schweiz wehrt sich gegen Motorfahrzeuge auf Fussgängerflächen (ausser solchen zur Kompensation einer Behinderung im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes). Fahrzeuge, die für den Einsatz auf Gehflächen konzipiert sind, sollen deshalb nicht zugelassen und der Handel mit ihnen eingeschränkt werden. —

## Was gilt auf dem Trottoir?

### Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)

#### **Art. 6,** Anlage und Erhaltung

<sup>1</sup> b. [Fusswege müssen] frei und möglichst gefahrlos begangen werden können.

### Strassenverkehrsgesetz (SVG)

#### **Art. 43** Verkehrstrennung

<sup>2</sup> Das Trottoir ist den Fussgängern [...] vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

### Verkehrsregelverordnung (VRV)

#### **Art. 41** Fusswege, Trottoirs

<sup>1</sup> Fahrräder dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt.

<sup>1bis</sup> Das Parkieren der anderen Fahrzeuge auf dem Trottoir ist untersagt, sofern es Signale oder Markierungen nicht ausdrücklich zulassen. Ohne eine solche Signalisation dürfen sie auf dem Trottoir nur halten zum Güterumschlag oder zum Ein- und Aussteigenlassen von Personen; für Fussgänger muss stets ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleiben. Die Ladetätigkeit und das Ein- und Aussteigenlassen ist ohne Verzug zu beenden.

<sup>2</sup> Muss mit einem Fahrzeug das Trottoir benützt werden, so ist der Führer gegenüber den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten zu besonderer Vorsicht verpflichtet; er hat ihnen den Vortritt zu lassen.

#### **Art. 43a** Rollstühle und Elektro-Stehroller

<sup>1</sup> Motorisierte Rollstühle und Elektro-Stehroller dürfen nur von gehbehinderten Personen auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen verwendet werden.

### Temporäre Nutzungen

Die Benützung des öffentlichen Raumes ist bewilligungspflichtig. Die Behörden können das Aufstellen von Werbetafeln, Warenauslagen, die Beanspruchung durch Strassencafés etc. detailliert regeln. In jedem Fall sollen genügend Flächen für die Zirkulation der Fussgänger verbleiben.

## Händler sind zunehmend sensibilisiert

Vor rund einem Jahr hat der «Kassensturz» über den Boom der nicht zugelassenen stehrollerartigen Fun-Fahrzeuge (Smart-Wheels und Hoverboards) berichtet. Das Konsumentenmagazin des Schweizer Fernsehens kritisierte die mangelnde Konsumenteninformation und stellte die Händler an den Pranger. Seither hat sich die Situation verbessert, wie unsere Stichproben gezeigt haben. Schweizer Detailhändler und Onlineshops weisen grossmehrheitlich an Verkaufsregalen und auf den Produktseiten darauf hin, dass diese Fahrzeuge im öffentlichen Raum nicht benutzt werden dürfen.

Doch es gibt noch immer schwarze Schafe. Ein Händler aus Winterthur ist uns besonders aufgefallen. In seinem Onlineshop findet sich erst nach langem Suchen der Hinweis, dass «für einige elektrisch angetriebene Fahrzeuge ... gewisse gesetzliche Einschränkungen im Hinblick auf deren Nutzung im öffentlichen Strassenverkehr» bestünden; weiterführende Informationen seien beim Bundesamt für Strassen ASTRA erhältlich. Von den angebotenen Produkten ist kein einziges für den Strassenverkehr zugelassen.

Wir haben dem Händler ein Testmail geschickt und gefragt, ob ein bestimmtes Elektrotrottinett für den Schulweg eines 11-Jährigen Knaben geeignet sei. Prompt empfahl uns der Onlinehändler eines seiner nicht zugelassenen Produkte; es sei «für Kinder einfach zu fahren».

Auch wenn viele Händler ihrer Informationspflicht inzwischen nachkommen, stellt sich die Frage, warum nicht bewilligungsfähige Geräte überhaupt verkauft werden dürfen. —



1 | Dient nur dem Vergnügen: selbstbalancierendes Hoverboard.

— Foto: Flickr / CC Ben Larcey

### FORDERUNGEN VON FUSSVERKEHR SCHWEIZ

#### Keine Motorfahrzeuge auf Gehflächen

Trottoirs, Fusswege und andere Gehflächen, die für die Fussgänger bestimmt sind, müssen von Motorfahrzeugen freigehalten oder befreit werden.

#### Keine Verkehrszulassung von motorisierten Fahrzeugen, die für den Einsatz auf Gehflächen konzipiert sind.

Damit der legale Status leicht geprüft werden kann, fordert Fussverkehr Schweiz einen Fahrzeugausweis für alle Motorfahrzeuge – auch für solche mit Elektromotor.

#### Verkehrsregeln durchsetzen und wirksame Sanktionen schaffen

Verstösse müssen konsequent geahndet und mit wirksamen Sanktionen belegt werden. Denkbar wäre das Konfiszieren von Fahrzeugen oder der Entzug des Führerscheins.

Konkrete Umsetzungsvorschläge finden Sie im neuen Positionspapier «Spasffahrzeuge sind auch Motorfahrzeuge» unter [fussverkehr.ch/spasffahrzeuge](http://fussverkehr.ch/spasffahrzeuge).

| Fahrzeugtyp   | Regeln                | Bedingungen  |
|---|-----------------------|--|
| schwach motorisiertes Elektrovelo (Leicht-Motorfahrrad)                                   | wie Velos             | bis 500 W, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit <sup>1</sup> 20 km/h, mit Tretunterstützung <sup>2</sup> bis 25 km/h                         |
| Elektro-Trottinett (Leicht-Motorfahrrad)  | wie Velos (seit 2017) | gleiche Anforderungen an Motorenleistung und Ausstattung wie schwach motorisiertes Elektrovelo, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h |
| stark motorisiertes Elektrovelo (Motorfahrrad)  | wie Motorfahrräder    | bis 1000 W, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Tretunterstützung bis 45 km/h   |
| Stehroller (Segway)   | wie Velos             | bis 2000 W und 20 km/h   |
| Elektro-Rikscha   | wie Velos             | bis 2000 W, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, mit Tretunterstützung bis 25 km/h  |
| «Spasffahrzeuge» wie Hoverboards, Solowheels etc.   | nicht zugelassen      | ausschliesslich auf abgesperrten Privatarealen   |
| Fahrzeugähnliche Geräte (FäG) wie unmotorisierte Trottinette, Kickboards und Inlineskates | je nach Umfeld*       | * auf Gehflächen wie Fussgänger, auf der Fahrbahn von Nebenstrassen wie Velos  |

1) bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit: ohne Treten erreichbare Geschwindigkeit

2) Tretunterstützung bis: durch den Motor unterstützte Höchstgeschwindigkeit

# Wege zur Fussgängerstadt

**Das Ideal der Fussgängerstadt findet man am ehesten in Siedlungen, die für Zufussgehende angelegt wurden: Altstädte oder traditionelle Dörfer und Quartiere, entstanden in einer Zeit, als sich die Menschen ausschliesslich zu Fuss fortbewegten und Räder lediglich als Handwagen dem Transport von Lasten dienten.** — Von Christian Keller und Thomas Schweizer



Der Platz Simon-Goulart in Genf ist eine gelungene Rückführung eines während Jahren als Parkplatz missbrauchten Platzes in einen Quartiertreffpunkt. — Bild: Flâneur d'Or 2014

**B**is heute ziehen Altstädte und fussgängergerechte geplante Siedlungen Menschen magisch an. Sie sind belebt und vermitteln Wohlbefinden und Geborgenheit. Was macht ihre Anziehungskraft aus, und was ist daran fussgängerfreundlich?

## Das menschliche Mass

Besondere Merkmale von fussgängerfreundlichen Siedlungsstrukturen sind eine hohe Einwohnerdichte, eine Vielfalt von Nutzungen auf engem Raum und ein feinmaschiges Wegnetz mit deutlich mehr als 200 Laufmetern Fusswegverbindungen pro

Hektar, ein Grossteil davon ausschliesslich dem Fussverkehr vorbehalten, wie Gassen, Wege, Durchgänge und Abkürzungen. Ein Ziel kann dann ohne Umwege auf mehreren Routen erreicht werden. Diese zeichnen sich durch eine erlebnisreiche Feinstruktur und viele gestalterische Details aus, die sich nur bei passender Geschwindigkeit offenbaren, dem Schrittempo. Dieses ermöglicht eine vertiefte Wahrnehmung oder ein spontanes Gespräch mit anderen Fussgängern. Das «menschliche Mass» von Gebäudestruktur, Zwischenräumen, Wegnetz und Geschwindigkeiten vermittelt Geborgenheit und macht die Siedlungen attraktiv.

«Die klassische Verkehrsplanung orientiert sich primär an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs. Wer für den Fussverkehr plant, plant von den Rändern her und orientiert sich an den spezifischen Bedürfnissen des Fussverkehrs.»

## Park und Plätze statt Parkplätze

Der öffentliche Raum dient nicht nur dem Verkehren, sondern auch dem Verweilen. Er ist Ort für sozialen Austausch, für Beobachten, Begegnen, Erholen und Kommunizieren. Attraktive kleinere und grössere Plätze sowie Grünbereiche sind wichtig sowohl für Quartierbewohnerinnen als auch für Besucher. Eine echte Aufenthaltsqualität kann aber nur entstehen, wenn die Dominanz des Autoverkehrs gebrochen, die Parkierung eingeschränkt und die Flächen wieder den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung gestellt werden. In historischen Altstädten ist dies vielerorts erfolgt, in Quartieren aber nur vereinzelt.

## Für die Fussgänger planen

Die klassische Verkehrsplanung orientiert sich primär an den Anforderungen des motorisierten Verkehrs und plant von der Fahrbahnmitte aus. Fahrbahnquerschnitte sind die Summe der Ansprüche des fahrenden Verkehrs: «flüssiger» Verkehrsablauf, Abbiegespuren, ÖV-Spuren, und allenfalls Radstreifen und Längsparkplätze. Es ist dabei selbstverständlich, dass die Autos zwei Sitzplätze nebeneinander anbieten und sich überall ungehindert mit Tempo 50 kreuzen können.

Wer für den Fussverkehr plant, plant von den Rändern her und orientiert sich an den spezifischen Bedürfnissen des Fussverkehrs. Auch Fussgängerinnen und Fussgänger wollen zu zweit nebeneinander gehen und überall ungehindert kreuzen können. Zusätzliche Flächen für den Aufenthalt, für Auslagen und Grünstrukturen sind vorzusehen. Hier braucht es noch eine grosse Sensibilisierung bei den Akteuren, aber auch bei der Bevölkerung, dass sie attraktive fussgängerfreundliche Infrastruktur mit genügender Dimensionierung und attraktiver Qualität ebenso selbstverständlich einfordern, wie dies für den Fahrverkehr üblich ist.



1 | Dichte erwünscht: Altstadt von Schaffhausen.

## Die Luzerner Quaianlage bleibt den Fussgängern vorbehalten

**Mit einer Petition hat sich Fussverkehr Region Luzern gegen einen Vorstoss im Grosse Stadtrat gewehrt, der die Quaianlage zwischen Luzernerhof und Verkehrshaus für den Veloverkehr öffnen wollte. Nach dem Stadtrat hat nun auch das städtische Parlament das Postulat abgelehnt.**

Vergangenen Herbst haben Parlamentarier der SP / Juso und der Grünen / Jungen Grünen mit einem Postulat verlangt, dass der Seequai zwischen Luzernerhof und Verkehrshaus für den Veloverkehr freigegeben wird, um das Velofahren sicherer zu machen. Dagegen hat sich Fussverkehr Region Luzern mit der Petition «Der Quai zu 100 Prozent den Zufussgehenden» zur Wehr gesetzt und im Spätherbst über 2300 Unterschriften gesammelt (siehe «Fussverkehr» 3/16).

Zwar hält der Luzerner Stadtrat «die Einrichtung von Mischzonen für Fuss- und Veloverkehr insbesondere bei beschränkten Platzverhältnissen für ein geeignetes Mittel, um die Attraktivität und Sicherheit des Veloverkehrs zu steigern». Doch geht die so realisierte Sicherheit auf Kosten des Fussverkehrs, was grundsätzlich zu hinterfragen ist. Bei den Quaianlagen steht der Erhalt der hohen Aufenthalts- und Erholungsqualitäten im Vordergrund, die auch touristisch von grosser Bedeutung sind. Sicherheitsdefizite



1 | Die Seepromenade bleibt velofrei. — Foto: Frank Desiere

des Veloverkehrs müssen auf der Fahrbahn und nicht auf den Fussgängerflächen gelöst werden.

«Im vorliegenden Fall ist der Sicherheitsgewinn, den eine teilweise Öffnung des Quais mit sich bringen könnte, zwar vorhanden, aber beschränkt», hält der Stadtrat in seiner Antwort fest. «Durch die Zulassung des Veloverkehrs würde die Attraktivität der Quais eingeschränkt. Das unbeschwertere Gehen und das verspielte Herumtollen von Kleinkindern wäre in der heutigen Form nicht mehr möglich», begründete der Stadtrat seine ablehnende Haltung gegenüber einer Velozulassung. Das Stadtparlament folgte dem Stadtrat und lehnte das Postulat ab. Wir gratulieren unserer Luzerner Regionalgruppe zu diesem Erfolg. —

### FACHTAGUNG 2017

## Im Wohnzimmer der Gemeinde

Öffentliche Räume in kleinen und mittleren Gemeinden

**Donnerstag, 1. Juni 2017,  
FHNW-Campus, Brugg-Windisch**

Die Planung von öffentlichen Räumen ist eine Aufgabe, die nicht den grossen Städten vorbehalten ist. Mit der Siedlungsentwicklung nach innen gewinnt das Thema auch in kleinen und mittleren Gemeinden an Bedeutung. Strassen und Plätze zum Spazieren, Flanieren und Verweilen bieten Chancen für Begegnungen und sozialen Austausch und sind für das Dorfleben unerlässlich. Der öffentliche Raum ist das Wohnzimmer einer Gemeinde.

Die Tagung präsentiert gute Beispiele, sucht das Beste aus jeder Disziplin, diskutiert Hürden von der Planung bis zur Umsetzung. Sie vernetzt Ingenieurinnen, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanerinnen mit politisch Verantwortlichen, damit am Schluss alle gewinnen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter [fussverkehr.ch/tagung](http://fussverkehr.ch/tagung)

### Fussverkehr Schweiz

## Generalversammlung 2017

**Donnerstag, 1. Juni 2017, 17.15 Uhr  
FHNW-Campus Brugg-Windisch, Foyer B  
Bahnhofstrasse 6, Windisch**

#### Traktanden

1. Wahl der Stimmzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2016
3. Jahresbericht 2016 (mit Ausblick 2017)
4. Jahresrechnung 2016 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Erneuerungswahl des Vorstands
7. Finanzrahmen 2018–2019
8. Diverses

Anschliessend Gründung der Regionalgruppe Fussverkehr Kanton Aargau

Jahresbericht und Rechnung finden Sie online unter [fussverkehr.ch/uber-uns/](http://fussverkehr.ch/uber-uns/) und ist auf der Geschäftsstelle als Papierversion erhältlich.

# Tipp für Menschen mit Köpfchen

«Wer keinen Kopf hat, hat Füsse», pflegte meine Grossmutter zu sagen. Die Redensart stammt aus einer Zeit, als es noch selbstverständlich war, tägliche Gänge (sic!) zu Fuss zu erledigen. Da lohnte es sich, den Kopf dabei zu haben, wenn man Besorgungen machte! Einen Weg zweimal machen zu müssen, nur weil etwas vergessen gegangen ist, bedeutete einerseits einen Verlust an Zeit – von der die meisten Menschen freilich genug hatten. Vor allem aber bedeutete es körperliche Anstrengung. Und daran herrschte in der vormotorisierten Ära mit Sicherheit kein Mangel.

Heute ist es genau umgekehrt. Die Menschen leiden einerseits unter Bewegungsmangel – was freilich viele verdrängen, bis der Körper sie straft. Vor allem aber haben die meisten Menschen zu wenig Zeit. Deshalb haben sie bei ihren Besorgungen

den Kopf dabei: Sie können es sich nicht leisten, eine Fahrt ein zweites Mal zu machen, nur weil sie bei der ersten etwas vergessen haben – sonst fehlt am Ende zum Beispiel die Zeit, um sich auf einen Schwatz mit Freunden zu treffen oder ins Fitnesscenter zu fahren, was den Mangel an Bewegung weiter verschärfte.

Dabei wäre es so einfach: Würden die Menschen ihre Besorgungen im Alltag wieder wie früher zu Fuss erledigen, wäre das tägliche Soll an körperlicher Aktivität erfüllt. Sie hätten wieder mehr Zeit, weil der Besuch im Fitnesscenter obsolet würde: Zeit, die sie nutzen könnten, um auf dem Weg zum Einkauf einen Schwatz zu halten. Die zeitgemässe Form der eingangs erwähnten Redensart lautet deshalb: «Wer Köpfchen hat, der benutzt seine Füsse.»

— Christian Keller



## 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: Dominik Bucheli, Thomas Schweizer

Gestaltung: wbf.n – Netzwerk für visuelle Kommunikation, Baden/Würenlingen  
Titelbild: Illegal parkiertes Motorrad,  
Foto: Dominik Bucheli  
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

## SOCIAL NETWORK



Facebook: [www.facebook.com/mobilite.pietonne](http://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

1. Juni 2017

### Im Wohnzimmer der Gemeinde – öffentliche Räume in kleineren und mittleren Gemeinden

FHNW-Campus, Brugg-Windisch  
Die Fachtagung 2017 von Fussverkehr Schweiz thematisiert die Bedeutung der Qualität öffentlicher Räume für die Attraktivität des Zufussgehens (siehe Seite 7)

1. Juni 2017

### Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz

FHNW-Campus Brugg-Windisch, 17.15 Uhr  
Traktanden siehe Seite 7

8.–9. Juni 2017

### Österreichische Fachkonferenz für FussgängerInnen

Klagenfurt, organisiert von unserem Partnerverband in Österreich, [walk-space.at](http://walk-space.at).

19.–22. September 2017

### Walk21: (re)connecting people together

Calgary, CA, [walk21.com](http://walk21.com)

