3 / 18

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Lasst uns mehr zählen – dann zählen wir mehr.

Die gut besuchte Fachtagung von Fussverkehr Schweiz gab einen Überblick über Entwicklungen und Möglichkeiten von Fussverkehrszählungen. Weder Technologie noch Methodik stellen inzwischen Hindernisse dar. Es ist ein Anliegen von Fussverkehr Schweiz, dass solche Zählungen eine breitere Anwendung finden. Denn letztlich sind aussagekräftige Daten eine wesentliche Voraussetzung, um attraktive, sichere und zusammenhängende Fussgängerflächen zur Verfügung stellen zu können. *— Seite 2*

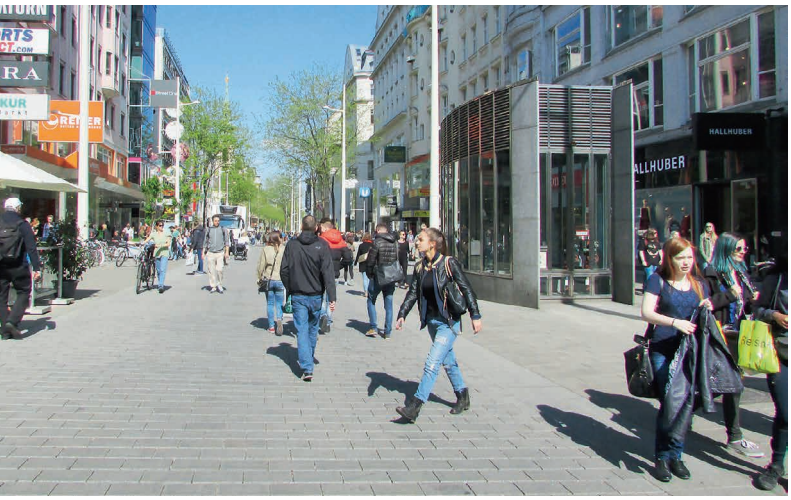
Technologie und Methodik für Zählungen sind vorhanden.
— Seite 4

Zürich führt seit 2013 permanente Fussgängerzählungen durch.
— Seite 5

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Daten über die aktive Mobilität sind wichtige Planungsgrundlagen

Parallel zur Entwicklung von vielsprechenden Zähltechnologien und -methoden hat die Sensibilisierung für Datenerhebungen des Fussverkehrs in den letzten Jahren zugenommen; das ist erfreulich. Zugleich muss konstatiert werden, dass solche Erhebungen immer noch vergleichsweise selten und an Einzelfragen orientiert durchgeführt werden. Wo muss angesetzt werden? Die zahlreichen Fachleute an der diesjährigen Tagung von Fussverkehr Schweiz setzen sich mit dieser und ähnlichen Fragen auseinander. — *Von Pascal Regli*



Wien, Mariahilfer Strasse – *Foto: walk-space.at*

Früher war alles anders. Wenn PlanerInnen Daten über das Gehen benötigten, waren sie erstens nicht vorhanden oder mussten zweitens mittels aufwändigen Handzählungen selber erhoben werden. Das hatte seinen Reiz und etwas mit Handwerk zu tun. Bei Sonnenschein, Nebel oder Regen wurden an strategisch ausgewählten Orten auf Formularbögen Strichlisten geführt oder mit Handzählgeräten Personen gezählt.

Zählen ist mehr als nur Technik

Hochtechnologische Zählapparaturen mit ausgereiften Sensoren können uns diese Arbeit abnehmen. Daniel Sauter (vgl. Interview Seite 6) mahnte aber die Zuhörenden in seinem Referat mit einer gesamtheitlichen Perspektive an Datenerhebungen heranzugehen. In Anlehnung an den grossen Universalgelehrten Leonardo Da Vinci definierte er fünf sich gegenseitig bedingende Handlungsfelder, die zu beachten sind.

Arte: Fussverkehrsdaten sollten nachvollziehbar und vergleichbar erhoben und aufbereitet werden. Dazu muss die zur Verfügung stehende Technik und Handwerkskunst mit Können und praxisbezogenen Wissen angewendet werden. Hilfsmittel sind internationale Standards (measuring-walking.org) oder in der Schweiz das neu gegründete Netzwerk «Monitoring Fuss- und Veloverkehr» (monitoring-fussvelo.ch).

Scientia: Das Wissen muss durch fundiertes Analysieren situationsspezifisch erarbeitet werden. Es reicht nicht, Konzepte von Motorfahrzeugzählungen auf Fussverkehrszählungen zu übertragen. Tagesgang und Spitzenfrequenz des Fussverkehrs unterscheiden sich von den Werten des Autoverkehrs, wobei Witterung und Jahreszeit einen zusätzlichen Einfluss haben.

Fantasia: Fachgerechte Zählungen liefern eine stabile quantitative Datenbasis. Meistens sagen sie aber noch wenig über damit verbundene qualitative Aspekte aus. Denn im Gegensatz zum Fahrzeugverkehr sind die Fussgängerinnen und Fussgänger meistens nicht nur von A nach B unterwegs, sondern verweilen auch. Deshalb ist es angezeigt, ergänzend mit unkonventionellen qualitativen Beobachtungen zu arbeiten. Beispielsweise ist die öffentliche Darstellung von Zuneigung ein guter Indikator, um herauszufinden, ob ein öffentlicher Raum genügend Aufenthaltsqualität bietet.

Curiosità: Die Neugier, Verborgenes kennen zu lernen und das kritische Hinterfragen von scheinbar unverrückbaren Gegebenheiten sollten bei Datenerhebungen und ihren Auswertungen handlungsanleitend sein.

Connessione: Erst das Zusammenspiel von Arte, Scientia, Fantasia und Curiosità erlaubt es, die Zusammenhänge richtig zu interpretieren davon abgeleitet Massnahmen zu entwickeln.

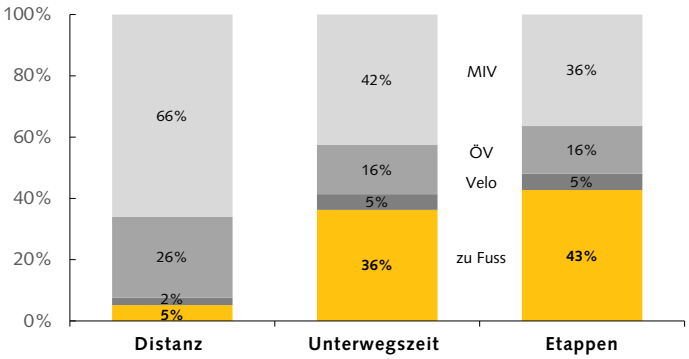
Das vernachlässigte Verkehrsmittel sichtbar machen

Harald Frey vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien sprach in seinem Vortrag vom Zufussgehen als dem vernachlässigten Verkehrsmittel in der Mobilitätsforschung. In vielen Untersuchungen werden nur die Hauptverkehrsmittel von zurückgelegten Wegen ausgewiesen, was dazu führt, dass die vielen täglichen Fusswegetappen, zum Beispiel als Zubringer zum öffentlichen Verkehr, «vergessen» gehen.

WIR ZÄHLEN!

Unter diesem Titel fand im Juni in Biel die Fachtagung 2018 von Fussverkehr Schweiz mit Unterstützung des Bundesamts für Strassen ASTRA und in Zusammenarbeit mit Opendata.ch statt. Sie widmete sich Zählungen und Datenmodellen für die aktive Mobilität. Die Tagungsdokumentation zum Herunterladen und ein Grundlagendokument über Fussgängerzählungen mit dem Titel «Fussgänger zählen – Zählsysteme für den Fussverkehr und ihre Anwendung» findet sich unter **fussverkehr.ch/tagung.**

Als weiteren Mangel der herkömmlichen Mobilitätsbetrachtung bezeichnete Harald Frey die Fixierung auf die Verkehrsleistung. Wenn der Modal-Split nur nach Distanzen ausgewiesen wird, führt dies dazu, dass die Bedeutung des Fussverkehrs mit seinen vielen kurzen Wegetappen unterschätzt wird. Zielführender ist es, den Modal-Split differenziert auszuweisen. Die Bedeutung des Fussverkehrs erschliesst sich besser, wenn statt der Distanzen die Unterwegszeit oder die Anzahl zurückgelegter Etappen betrachtet wird. Laut Zahlen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 ist der Anteil des Fussverkehrs mit 36% bei der Unterwegszeit bereits beträchtlich. Bei den Etappen kommt der Fussverkehrs auf einen Anteil von 43% und übertrifft damit den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr deutlich.



Modal-Split differenziert nach Distanzen, Unterwegszeit und Etappen – Quelle: BfS 2017.

Auch bei Harald Frey war der Tenor klar: Eine sinnvolle Verkehrsplanung und -politik benötigt gute Datengrundlagen für den Fussverkehr. Die Anforderungen unterscheiden sich zwar je nach Gemeindegrösse und Problemlage. Daten sind aber nötig als planerisch-technische Grundlage für die Projektumsetzung oder als politisch-kommunikatives Instrument zur Steuerung von strategischen Zielen. Eines der spektakulärsten und gleichzeitig umstrittensten Verkehrsprojekte der letzten Jahre in Wien war der Rückbau der ehemals motorfahrzeugdominierten Mariahilfer Strasse zu einer Begegnungszone und abschnittsweise zu einer Fussgängerzone. Dies war nur möglich, weil dank Zählungen aufgezeigt werden konnte, dass sich in den schmalen Randbereichen über 50 000 FussgängerInnen pro Tag drängten, während auf der breiten Fahrbahn 12 000 Fahrzeuge verkehrten. Heute – 3 Jahre nach dem Umbau – werden im östlichen Teil der Begegnungszone knapp 60 000 FussgängerInnen und noch 1 000 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt.

Keine Modelle ohne taugliche Daten

Philippe Gasser, Planer bei CITEC mit Schwerpunkt Verkehrsmodellierung, teilte in seinen Ausführungen die Ansichten des Vorredners. Überall dort, wo es gelingt, dem Fussverkehr zusätzlichen Raum und Aufenthaltsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, staunt man, dass die Fussgängerfrequenzen stark zunehmen. Etwas weniger Hoffnungen machte uns Philippe Gasser in Bezug auf die makroskopische Modellierung von Fussgängerströmen als Grundlage multimodaler Verkehrsprognosen. Während für eine zuverlässige Modellierung von Velobewegungen Zellengrössen von 400 × 400 m ausreichen, benötigt man für die korrekte Darstellung von Fussgängerströmen wegen der kleinräumigen Bewegungsmuster viermal kleinere Flächen – ein Datenaufwand, der bei Weitem noch nicht geleistet werden kann. Zusätzlich sind beim Fussverkehr zahlreiche infrastrukturelle und verhaltensrelevante Faktoren zu berücksichtigen, die bei anderen Verkehrsarten nicht in der gleichen Art und Weise nötig sind, wie Treppenanlagen, Grünstrukturen, Geschäftsnutzungen in Erdgeschossen oder Ambiente in historischen Ortskernen.

Der Anfang ist gemacht – wir bleiben dran

Die Tagung vermittelte einen praxisnahen Überblick über Möglichkeiten und Methoden für Fussgängerzählungen. Während solche im Rahmen von Bedarfsprognosen oder Erfolgskontrollen von Projekten schon länger durchgeführt werden, ist es erst seit wenigen Jahren möglich, Fussverkehrsdaten zuverlässig automatisch zu erfassen. Ob für punktuelle oder für permanente Zählungen – die TagungsteilnehmerInnen waren sich in den Diskussionen einig:

- Wegen der fehlenden Datenbasis wird die Bedeutung des Fussverkehrs immer noch unterschätzt. Deshalb braucht es kontinuierliche Anstrengungen in Form von Best-Practice, Aufklärungsarbeit und weitere Bemühungen für eine breitere Anwendung.
- Fachgerecht erhobene Daten als planerisch-technische Grundlage für die Umsetzung von Projekten ermöglichen es, die Potenziale des Fussverkehrs aufzuzeigen. Sie sind wichtig für die Akzeptanzbildung im politischen Prozess.
- Es existieren verschiedene praxiserprobte Zählsysteme und -methoden. In naher Zukunft werden noch effizientere und anwenderfreundlichere Lösungen zur Verfügung stehen.
- Viele Städte haben das Ziel, den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Um die Zielerreichung zu messen, ist das Erfassen der verschiedenen Verkehrsmittel und eine Beurteilung der Entwicklung notwendig. Es ist anzustreben, dass der Fussverkehr vermehrt in Monitoringkonzepte eingebunden und mit Hilfe permanenter Zählstationen seine Bedeutung und sein Potenzial abgebildet werden. —

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

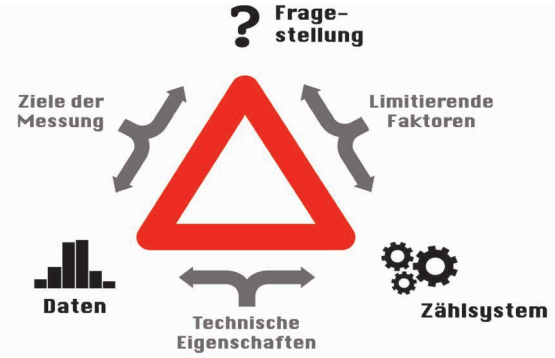
- Plattform des Netzwerks «Monitoring Fuss- und Veloverkehr»: **monitoring-fussvelo.ch**
- Für bessere Datenvergleiche zwischen Städten und Ländern: **measuring-walking.org**

Technische Möglichkeiten und praktische Anwendungen

Die technische Entwicklung der letzten Jahre haben Fussgängerzählungen vereinfacht und bezahlbar gemacht. In der Praxis genügt das Zählen alleine oft nicht. Hier ist eine sinnvolle Einbindung verschiedener technischer Möglichkeiten angepasst an die übergeordnete Fragestellung nötig. — *Von Andreas Stäheli und Matthias Mahler*

Bei Erhebungen und Zählungen zum Fussverkehr stehen meistens die folgenden typischen Fragestellungen im Vordergrund:

- Lage und Art von Fussgängerquerungen
- Dimensionierung von Trottoirs oder Fusswegen
- Qualität von Fussverkehrsflächen bei Umgestaltungen (Trottoir-, Platzflächen)
- Auswirkung neuer Ziele und Quellen (Einkauf, Schulen, Wohnen, öV)
- Verträglichkeit von gemischten Verkehrsflächen (kombinierte Rad- und Fusswege)



Fragestellung, Daten und System sind bei Zählungen aufeinander abzustimmen.

Zählungen planen

Fussgängererhebungen sind eine solide Grundlage, um die Bedürfnisse des Fussverkehrs adäquat zu berücksichtigen. Sie müssen jedoch ganzheitlich und zweckmässig geplant werden.

Von der Fragestellung können die Ziele der Messung abgeleitet werden. Diese geben Aufschluss darüber, welche Daten erhoben werden sollen. Aber nicht alle Zählsysteme können die gewünschten Daten erheben. Stehen unterschiedliche Zählsysteme zur Auswahl, kommen limitierende Faktoren wie Kosten, Erhebungszeitraum und personelle Ressourcen ins Spiel. Bei komplexen Fragestellungen ist ein kombinierter Einsatz von Zählsystemen oft effizienter.

Diese ganzheitliche Betrachtungsweise ist in der Praxis wichtig. Ob Fragestellung, Zählsystem und die erhobenen Daten zusammenpassen, muss wiederholt überprüft werden. Je nach Fragestellung kann eine zusätzliche Erhebung von qualitativen Daten helfen, die Resultate angemessen zu interpretieren, wie das folgende Beispiel zeigt.

Beispiel: Zulassung von Velos auf Fussgängersteg?

Das Büro Pestalozzi & Stäheli hat im Auftrag des Kantons Basel-Stadt geprüft, ob der Fussgängersteg der SBB-Bahnbrücke über den Rhein auch für Velos freigegeben werden kann (Lichte Breite 2,90 m). Die Velos wurden versuchsweise zugelassen und der Effekt auf das Verkehrsaufkommen und -verhalten untersucht. Während 7 Tagen wurden mit zwei automatischen Zählsystemen der Tagesgang und das Fuss- und Veloverkehrsaufkommen ermittelt. Mit dem gleichzeitigen Einsatz von Radar und Ultraschall konnte die Erfassungswahrscheinlichkeit erhöht und besser zwischen Fuss- und Veloverkehr unterschieden werden. Um das Bewegungs- und Begegnungsverhalten sowie Konflikte zu erfassen, wurden Videoaufnahmen und manuelle Knotenstromerhebungen an den Zugängen zum Steg durchgeführt. Ergänzend wurden die PassantInnen befragt, um die subjektiven Reaktionen zu ermitteln.

Dank des ganzheitlichen Erhebungsdesigns konnte aufgezeigt werden, wie sich je nach Verkehrsaufkommen die FussgängerInnen und VelofahrerInnen verhalten und wie die Bewegungen ablaufen. Entsprechend konnte mit den erhobenen quantitativen und qualitativen Daten eine fundierte Empfehlung zur Freigabe des relativ schmalen Fussgängerstegs für den Veloverkehr gemacht werden. —

Andreas Stäheli und Matthias Mahler,
Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli
Umwelt Mobilität Verkehr

Dank der Zählung wurde der Steg für Velos freigegeben. – *Foto: Andreas Stäheli*

Automatische Fussverkehrszählungen in der Stadt Zürich

Die Stadt Zürich erhebt den Fussverkehr seit 2013 mit automatischen Zählgeräten, um quantitative Grundlagen für das Controlling zu gewinnen und Entwicklungen im Fussverkehr zu beurteilen. Die Zähldaten werden Interessierten über OpenData zur Verfügung gestellt. — *Von Robert Dorbritz*

Automatische Zählgeräte messen Frequenzen permanent zu allen Jahres- und Tageszeiten. Die Daten werden genutzt, um zu untersuchen, wie stark die Frequenzen im Jahres-, Wochen- oder Tagesverlauf schwanken, und den Einfluss beispielsweise des Wetters oder der Schulferien zu bestimmen.

Permanente Zählung mit 18 Messgeräten

Das Zählstellennetz umfasst 18 Zählgeräte, die sich auf 16 Querschnitte in Zürich verteilen. Bis Ende 2017 liegen die Daten von rund 19 000 Messtagen vor. Für projektspezifische Fragestellungen oder Wirkungsanalysen kommen aber auch andere Zählmethoden wie Handzählungen oder Videoaufnahmen zum Einsatz.

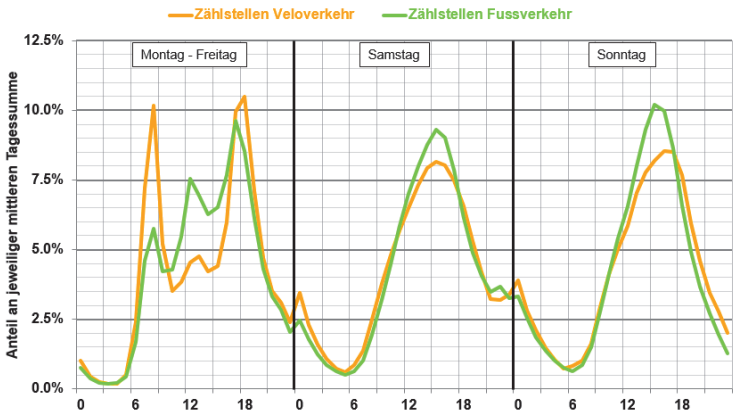
Das Messstellennetz berücksichtigt nicht nur bekannte Entwicklungsgebiete oder stark frequentierte Abschnitte, sondern auch Quartierzentren. Die Zählgeräte erfassen mit Hilfe passiver Infrarotsensoren alle Personenbewegungen im Querschnitt. Sie zählen also auch Personen auf Velos. Um aus den Gerätewerten die Ungenauigkeiten herausrechnen und das effektive Fussverkehrsaufkommen bestimmen zu können, werden daher Kalibrierungsfaktoren verwendet. Diese Faktoren werden mittels regelmässig stattfindenden Kontrollzählungen bestimmt. Die Infrarotsensoren unterscheiden die Gehrichtung und liefern aggregierte Zählwerte in Viertelstundenintervallen. Rückschlüsse auf einzelne Personen sind nicht möglich, sodass der Datenschutz gewährleistet ist.

Die Zählgeräte sind batteriebetrieben und benötigen keine externe Stromzufuhr. Sie sind schnell montiert und können flexibel eingesetzt werden. Täglich werden die Daten in eine Datenbank übertragen und von dort auf dem städtischen OpenData-Portal zusammen mit den Kalibrierungsfaktoren publiziert (https://data.stadt-zuerich.ch/).

Das Zufussgehen bleibt erstaunlich konstant

Während der letzten Jahre veränderten sich die mittleren Tagesfrequenzen unwesentlich. Im Gegensatz zum Velofahren ist das Gehen relativ witterungsunabhängig, sodass die Frequenzen im Jahresverlauf wenig schwanken: An einem Januartag sind durchschnittlich ein Drittel weniger Personen unterwegs als im August. An Querschnitten mit hohem Anteil an Freizeitverkehr ist dieses Gefälle höher, an Querschnitten mit hohem Anteil Arbeitswegen sind die Frequenzen im Sommer und Winter annähernd gleich.

Tagesganglinien für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich im Vergleich



An Werktagen unterscheiden sich die Aufkommen im Fussverkehr deutlich von den Ganglinien der anderen Verkehrsarten: Die klassische Morgen- und Abendspitze wird um eine dritte Spitze während des Mittags ergänzt. Nachmittags wird besonders viel zu Fuss gegangen. Mit wöchentlich rund 100 000 FussgängerInnen wurden an der Zählstelle auf der Quaibrücke die höchsten Frequenzen gezählt (trotz zahlreicher paralleler Tramverbindungen und Verkehrsströme). Auch in der Ohmstrasse in Oerlikon sowie am Limmatquai gehen pro Tag etwa 8 000 bis 10 000 Personen zu Fuss. Am Ufer der Limmat bewegen sich pro Tag etwa 1 000 PassantInnen, die meisten über den Mittag. Hier fällt eine Tätigkeit ins Gewicht: Jogging. —

Robert Dorbritz ist Datenspezialist und Projektleiter Beratung + Analysen im Tiefbauamt der Stadt Zürich.

«Verweilen ist ein wichtiger Teil des Gehens und sollte immer mitgezählt werden»

Der Soziologe Daniel Sauter ist in Theorie und Praxis eine der renommiertesten Fachpersonen, wenn es um Zählungen des Fussverkehrs geht. Er gibt im Interview einige praktische Ratschläge. Bei Fussgängerzählungen ist seiner Meinung nach entscheidend, dass die gewonnenen Daten relevant und vergleichbar sind.

Inwiefern unterscheiden sich Fussgängerzählungen von Zählungen für den Motorfahrzeugverkehr?

Daniel Sauter: Unterschiede gibt es auf der räumlichen, zeitlichen und der sozialen Ebene: FussgängerInnen sind viel kleinräumiger und weniger linear unterwegs als der motorisierte Verkehr. Zufussgehen beginnt und endet an jeder Haustür, an jeder Haltestelle und auf jedem Parkplatz. Deshalb müssen die Zählorte sorgfältig ausgewählt werden. Die Spitzen des Aufkommens sind häufig über die Mittagszeit und nicht am Abend. Dies gilt vor allem in Innenstädten und an Orten mit vielen Schulkindern. Wichtig ist zudem, zu verstehen, dass das Verweilen ein wichtiger Teil des Gehens ist und immer auch mitgezählt werden muss, sonst ergeben sich Probleme beispielsweise bei der Dimensionierung der Fussverkehrsinfrastrukturen.

Was empfehlen Sie einer Gemeinde, die sich intensiver mit dem Zufussgehen auseinandersetzen will und Daten dazu erheben möchte?

Am sinnvollsten ist es, mit einer Vorher-Nachher-Erhebung zu beginnen. Hat man ein Bau- oder Umgestaltungsprojekt, kann mit der Vorher-Erhebung das derzeitige Fussverkehrsaufkommen gemessen werden und mit der Nachher-Erhebung dann der Erfolg der Massnahme. In den meisten Fällen zeigt sich, dass aufgrund von Verbesserungen mehr Fussverkehr entsteht als erwartet. Im Rahmen der Richtplanung kann es sinnvoll sein, an wichtigen Orten zu zählen, um den Fussverkehr inklusive des Aufenthalts besser in der gesamten Ortsplanung abzubilden.

Welche Erfahrungen beeindrucken Sie bei Ihren Fussgängerzählungen am meisten und welche Regeln sind zu beachten?

Es ist immer wieder überraschend, wie viel mehr Leute man zählt als ursprünglich erwartet. In Zürich haben wir einmal von 7 bis 22 Uhr von Hand gezählt. Es stellte sich heraus, dass um 22 Uhr immer noch sehr viele Leute da waren und man eigentlich hätte viel länger zählen müssen. Dank den automatischen Zählgeräten lässt sich der Fussverkehr nun 24 Stunden an 7 Tagen zählen. Faszinierend ist auch, das Leben im Tagesablauf einer Gemeinde mitzuerleben. Man versteht dadurch den Ort und insbesondere den Fussverkehr viel besser als nur vom Bürotisch aus.

Es sind zwei wichtige Zählregeln zu beachten: Erstens muss man die spezifischen Charakteristika des Fussverkehrs verstehen, um ihn richtig zählen zu können. Einfach mal etwas zählen, wie man das mit anderen Verkehrsmitteln macht, geht schief. Und zweitens ist Zufussgehen viel mehr als das unmittelbar Messbare. Gehen ist so vielfältig und reichhaltig, dass diese – oft nur schwer messbaren – Qualitäten ebenfalls in die Planung und in die politischen Entscheide einfliessen müssen. —

Daniel Sauter ist Soziologe und leitet das Büro Urban Mobility Research in Zürich.

Der Umgang mit verweilenden Personen ist bei Zählungen zu berücksichtigen.
Foto: Daniel Sauter

Politik Fussverkehr Schweiz

JA zum Bundesbeschluss Velo und «Rettet das Trottoir»

Das Trottoir gehört den FussgängerInnen. Fussverkehr Schweiz wehrt sich dagegen, dass mittels Ausnahmeregelungen das Trottoir zunehmend als Fahrbahn signalisiert wird. Für die Velofahrenden ist jedoch gleichzeitig eine geeignete Infrastruktur anzubieten. Das ist die gemeinsame Haltung von Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz. Die beiden Verkehrsverbände haben dazu schon vor Jahren ein gemeinsames Positionspapier verfasst. Fussverkehr Schweiz unterstützt deshalb konsequenterweise den Abstimmungskampf zum Bundesbeschluss Velo, über den das Volk am 23. September 2018 entscheidet.

Programmierte Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr

Mit der Petition «Rettet das Trottoir», die Fussverkehr Schweiz diesen Sommer lanciert hat, soll einerseits die Umsetzung des hoffentlich erfolgreichen Bundesbeschlusses Velo unterstützt werden. Andererseits sollen damit verschiedene Vorschläge verhindert werden, die zurzeit zur Diskussion stehen und die die Sicherheit und Attraktivität der Trottoirs beeinträchtigen. Der Bundesrat beabsichtigt nämlich, das Velofahren auf dem Trottoir für Jugendliche bis 12 Jahre zu erlauben. Diese Massnahme erhöht nur scheinbar die Sicherheit. Die in der Schweiz generell schmalen Trottoirs im Innerortsbereich bergen wegen der zahlreichen unübersichtlichen Situationen (z. B. Einmündungen, Ausfahrten aus Parkplätzen) das Risiko von Kollisionen. Die Kinder werden dadurch selber gefährdet und gefährden auch die FussgängerInnen. Gleichzeitig werden bessere Lösungen verhindert. Mit der Freigabe der Trottoirs für velofahrende Jugendliche wird das Ziel untergraben, eine sichere Veloinfrastruktur zu schaffen. Die Zulassung von Jugendlichen auf dem Trottoir hebelt das Fahrverbot auf dem Trottoir aus und führt dazu, dass immer mehr Velofahrende das Trottoir als Fahrbahn benutzen – ohne sich ihres Unrechts bewusst zu sein.

Die Petition richtet sich auch gegen die Zulassung und ungenügende Regelung von Kleinfahrzeugen mit Elektromotor wie Elektro-Trottinettes, Solowheel, Hoverboard, Elektro-Skateboard, welche heute ohne Einschränkungen verkauft werden dürfen. Sie verkehren – obwohl illegal – auf dem Trottoir. Die Post testet zudem Zustellroboter, welche ebenfalls auf dem Trottoir fahren.

Die Petition an den Bundesrat verlangt:

- Getrennte Fuss- und Velowege innerorts
- Keine Velos auf Trottoirs
- Keine Fahrzeuge mit Motor auf Gehflächen
- Schaffung von verständlichen und praxistauglichen Regelungen

Die Unterschriftensammlung läuft unter:
www.fussverkehr.ch/trottoir

Thomas Hardegger, Präsident Fussverkehr Schweiz

Vorstand Fussverkehr Schweiz

Neue Vorstandsmitglieder

An der Generalversammlung vom 26. April in Zofingen wurde das Vorstandsmitglied Daniel Grob mit warmen Applaus für seinen langjährigen und unermüdlichen Einsatz für das Zufussgehen gebührend verabschiedet. Gleichzeitig konnte der Vorstand mit zwei kompetenten Personen verstärkt werden. Die Vorstandszusammensetzung ist einsehbar unter **www.fussverkehr/ueber-uns.**

SILVIO BONZANIGO

Als selbständiger Berater für Kommunikation und politisches Marketing bringt er seine beruflichen Fähigkeiten in den Fachverband ein. Vielen unserer Mitglieder ist er als Präsident von Fussverkehr Region Luzern bereits bekannt. Im Vorstand wird er deshalb die Perspektive der Basisarbeit der Regionen einbringen können.

KEES CORNELIS DE KEYZER

Engagement für einen gesunden Lebensstil und die Umwelt ist der «grüne» Faden, der durch sein Leben führt. Bereits als Student, später als Dozent, Heim- und Schulleiter, als Leiter des Netzwerk Gesundheit und Bewegung sowie mit seiner Firma PGF health promotion & public health setzt er sich mit den verschiedenen Facetten der Gesundheitsförderung auseinander. Dazu gehören seiner Meinung nach nicht nur Aspekte wie Bewegung, Ernährung, Entspannung, gesundes Körpergewicht und Gleichstellung, sondern auch die Raum- und Verkehrsplanung.

Gehen ist Gesundheitsförderung par excellence. Jeder Schritt ist der Anfang einer Entdeckungsreise, jeder Schritt ein Sieg. In diesem Sinne freut er sich, mit Fussverkehr Schweiz ein Stück Weg zu gehen. Vorzugsweise zu Fuss. —

Spezielle Autos in der Begegnungszone

Per Zufall stolperte ich letzthin über die Schlagzeile, dass diesen Sommer in Olten wiederum ein Autokino stattgefunden hat. Ehrlich gesagt, wusste ich gar nicht, dass es das überhaupt noch gibt. Das Programm war übrigens attraktiv, einige Filme hätten mich durchaus angesprochen. Per Internet-Suche habe ich herausgefunden, dass es in der Schweiz noch weitere solcher Angebote gibt. Diese Art von Kinogenuss ist bis jetzt komplett an mir vorbeigegangen.

Foto: ässPUNKT

Und wie das so ist beim Googeln, bin ich im gleichen Suchvorgang auf eine weitere Schlagzeile gestossen, die mich zunächst befremdet hat und die auf den ersten Blick wiederum mehr mit Autos als mit Fussgängereien zu tun hat. Das Oltener Tagblatt berichtete darüber, dass in der Kirchgasse, also mitten in der Oltener Altstadt, Cars ausgeliehen werden. Als eingefleischter Fussgänger wollte ich mich schon empören. Begegnungszonen sind doch zum Flanieren da, die müssen nicht zusätzlich mit Autos belastet werden. Insbesondere nicht in der Kirchgasse, deren Umgestaltung inklusive der damit verbundenen Einführung einer grossflächigen Begegnungszone in einem jahrelangen Planungsprozess hart erarbeitet werden musste.

Beim genaueren Hinschauen habe ich aber festgestellt, dass kein Grund zur Aufregung besteht. Vielmehr handelt es sich um eine sympathische Aktion. Weil die PassantInnen die 2013 eröffnete Begegnungszone noch zu wenig in Beschlag nehmen, sind die Betreiber des Food-Court Äspunkt auf die Idee gekommen, Kindern Bobby-Cars gratis zur Ausleihe zur Verfügung zu stellen. Die erste Reaktion der Kinder und ihrer Eltern war so gut, dass das Angebot von vier auf acht Fahrzeuge ausgeweitet wurde. Solche durch Kinderspiel und Bobby-Car verursachte «Verkehrsprobleme» lasse ich mir als Fussgäner gerne gefallen.

An diesem Punkt habe ich meine Internet-Recherche abgebrochen. Obwohl es interessant gewesen wäre, herauszufinden, ob der Besuch des Autokinos auch mit dem Bobby-Car erlaubt gewesen wäre.

— Pascal Regli

IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan von Fussverkehr Schweiz, ehemals Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF. «Fussverkehr» erscheint 4x jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion und Layout: Pascal Regli
Gestaltung: wbf.n, Baden/Würenlingen
Titelfoto: Nikkol Rot
Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

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

SOCIAL NETWORK

Facebook: www.facebook.com/mobilite.pietonne
Twitter: www.twitter.com/@fussverkehr
Instagram: www.instagram.com/@fussverkehr
Linkedin: linkedin.com/company/fussverkehr-schweiz/

REGIONALGRUPPEN

Fussverkehr Kanton Aargau
5000 Aarau, aargau@fussverkehr.ch

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

Fussverkehr Kanton Bern
3000 Bern, bern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Fribourg
fribourg@mobilitepietonne.ch

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

Fussverkehr Region Luzern
6000 Luzern, luzern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Neuchâtel
neuchatel@mobilitepietonne.ch

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

Mobilité piétonne Canton de Vaud
vaud@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr Winterthur
winterthur@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)
www.fussgaengerverein.ch

AGENDA

23. September 2018
Abstimmung zum Bundesbeschluss Velo
www.bundesbeschlussvelo-ja.ch

28. September 2018
Journée Rue de l'Avenir
La Praille, Genève, www.rue-avenir.ch/journees

4./5. Oktober 2018
12. Österreichische Konferenz für FussgängerInnen
Graz, www.walk-space.at

11./12. Oktober 2018
2. Deutscher Fussverkehrskongress
Berlin, ww.fussverkehrskongress.de

15.–19. Oktober 2018
Walk21: Internationale Fussverkehrstagung
Bogotá, Kolumbien, www.walk21.com

18.Oktober 2018, 18:30 Uhr
Generalversammlung Fussverkehr Region Basel
www.fusssverkehr.ch/regional/basel-region

Fussverkehr Schweiz