4 / 18

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Braucht es nationale Fussverkehrsstrategien?

Umfassende Fussverkehrsstrategien auf nationaler Ebene sind selten. Die Erfahrungen in der Schweiz zeigen jedoch, dass die positiven Effekte nicht zu unterschätzen sind. Obwohl das sogenannte Leitbild Langsamverkehr des Bundes nie offiziell verabschiedet wurde, hat es eine nachhaltige Wirkung entfaltet.
— Seite 2

Deutschland nimmt einen Anlauf für eine Fussverkehrsstrategie
— Seite 4

Ein Rechtsgutachten kommt zum Schluss, dass Trottoirs keine Velowege sind
— Seite 6

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Auch der längste Weg beginnt mit dem ersten Schritt – vom Wert nationaler Fussverkehrsstrategien

Für die erfolgreiche Förderung des Gehens empfiehlt sich die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts. Dafür werden verschiedene Begriffe verwendet wie «Fussverkehrsstrategie», «Masterplan Fussverkehr», «Plan piéton», «Walking strategy». Während auf städtischer und regionaler Ebene bereits zahlreiche solche Konzepte bestehen, sind umfassende Fussverkehrsstrategien auf nationaler Ebene immer noch selten. — *Von Pascal Regli*

Fussgängerzone in Wil SG – *Foto: Daniel Ammann*

Trotz unbestrittener Vorzüge kommt der Förderung des Fussverkehrs immer noch zu wenig Bedeutung zu. Dementsprechend sollte ihr mehr Gewicht beigemessen werden. Denn das Zufussgehen weist nicht nur aus der Optik des Verkehrs grosse Vorteile auf, sondern auch andere Aspekte wie Raumplanung, Umwelt (Luft, Lärm, Flächenbedarf), Gesundheit, Energie und damit die gesamte Nachhaltigkeit werden positiv beeinflusst. Doch erst wenige Länder haben erkannt, dass für eine erfolgreiche Förderung des Zufussgehens ein Gesamtkonzept nötig ist.

Was gehört in eine Fussverkehrsstrategie?

Folgende Aspekte sollte eine Fussverkehrsstrategie berücksichtigen:

- Interdisziplinarität: Zufussgehen betrifft die Bereiche Mobilität und Verkehr, Raum- und Siedlungsplanung, Ökologie und Gesundheit.
- Rechtsetzung: Schaffung rechtlicher Grundlagen für die Umsetzung und Durchsetzung auf allen Staatsebenen.
- Ziele: Vorgaben in Bezug auf Modalsplit, Sicherheit, Zufriedenheit, Wegnetze, öffentliche Räume, Qualitätsstandards.
- Umsetzungsplan: Bezeichnung der Handlungsfelder und Massnahmen, Definition von Zuständigkeiten und Sicherung eines Budgets.

Erste Strategien im angelsächsischen Raum

Obwohl nicht gerade als fussgängerfreundlich verschrien, gehörten Grossbritannien und die USA zu den ersten Ländern, die Ende der 1990er-Jahre auf nationaler Stufe Fussverkehrsstragien etablierten. Dass sich der Staat in Grossbritannien so früh um das Zufussgehen kümmerte, ist insofern kein Zufall, als die öffentliche Finanzierung weitgehend über die nationale Ebene gesteuert wird und die Gemeinden kaum über eigene Einnahmen verfügen. Nach dem Grundsatz «Wer zahlt, befiehlt» bekommen Gemeinden, gestützt auf die Grundsätze der Fussverkehrsstrategie, beispielsweise nur Geld, wenn sie das Gehen in ihren Verkehrsplänen und -massnahmen adäquat berücksichtigen und Mindestanforderungen erfüllen. Bis heute werden auf nationaler Ebene auch spezielle Programme und Pilotprojekte (etwa zur Bewegungsförderung) durchgeführt.

In Skandinavien wurde der Fussverkehr bereits früh im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt und durch entsprechende Programme gefördert (beispielsweise in Schweden im Rahmen von Vision Zero), bevor auch dort integrale Strategien erarbeitet wurden.

In Österreich wurde mit dem 2015 verabschiedeten «Masterplan Gehen» und den darin enthaltenen Handlungsfeldern und Massnahmen erstmals ein strategischer Rahmen für die Förderung des Fussverkehrs geschaffen. Er wurde nicht nur durch das für die Umwelt, sondern auch durch das für den Verkehr zuständige Bundesministerium herausgegeben, was ihm automatsich mehr Kraft verleiht. Der Masterplan enthält eine ganze Reihe von Best-Practice-Beispielen und konzentriert sich auf 26 detailliert umschriebene Massnahmen.

Die Schweiz gehört international zu den Vorreitern

Bereits im Jahr 2002 wurde in der Schweiz das sogenannte Leitbild Langsamverkehr fertiggestellt und in die Vernehmlassung geschickt. Darin waren erstmals die strategischen Ziele des Bundes für die Förderung des Fuss- und des Veloverkehrs (auf den an dieser Stelle nicht weiter eingegangen wird) in konzentrierter Form zusammengetragen. Mit dieser Publikation wurde zwar der Begriff Langsamverkehr erst so richtig zementiert, über den niemand so recht glücklich ist und über den in den Nachbarländern alle verständnislos den Kopf schütteln. Aber der Wert des Leitbildes ist in mehrfacher Hinsicht unbestritten.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Übersicht nationale, regionale und städtische Fussverkehrsstrategien: **fussverkehr.ch/strategien-fussverkehr**

[1] Fussverkehr Schweiz (2001): Elemente einer Strategie zur Förderung des Fussverkehrs. Expertenbericht für das Leitbild Langsamverkehr.

Dass der Weg das Ziel ist, trifft eindrücklich auf den Erarbeitungsprozess des Schweizer Leitbildes zu. Denn um überhaupt realistische Ziele einer Strategie formulieren zu können, müssen zunächst die Fakten aufgearbeitet werden. In der Schweiz wurden dazu diverse Grundlagenberichte in Auftrag gegeben. In einem Expertenbericht Fussverkehr[1] wurden die Rechts- und Forschungsgrundlagen ausgewertet, das Ausmass und das Potenzial des Fussverkehrs beziffert und die konkreten Probleme und die institutionellen Hindernisse aufgezeigt. In dieser geballten Form wurden die Situation des Fussverkehrs in der Schweiz und die sich daraus ergebenden Handlungsfelder bis dahin noch nie dargestellt.

Auf dem Weg zum Ziel fand zudem ein intensiver Austausch zwischen den verschiedensten Akteuren statt. Involviert waren Bundesämter, kantonale und städtische Fachstellen, VertreterInnen von Fachverbänden und weitere interessierte Fachleute. So haben allein in der eidgenössischen Verwaltung rund zehn Bundesämter am Leitbild mitgewirkt. Dies war ein weiterer wichtiger Nutzen des Leitbildes: Der Erarbeitungsprozess bewirkte, dass es plötzlich informierte und sensibilisierte Stellen gab. Das bis anhin überschaubare Netzwerk, das sich für den Fussverkehr einsetzte, weitete sich aus. Neue Allianzen und Kooperationen zeichneten sich ab.

Inhaltlicher Nutzen des Schweizer Leitbildes

Das Leitbild Langsamverkehr zeigte erstmals, wie der Bund den Fussverkehr fördern und die Anstrengungen der Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden unterstützen wollte. Es wurde zwar nie definitiv verabschiedet; die Hauptelemente und die Zielsetzungen wurden jedoch in die vom Bundesrat beschlossene und heute noch gültige Strategie «Nachhaltige Entwicklung» überführt, so dass sie ihre Wirkung auch heute noch entfalten.

An dieser Stelle sollen wegen ihrer Wirksamkeit drei Zielsetzungen des Leitbildes Langsamverkehr besonders hervorgehoben werden:

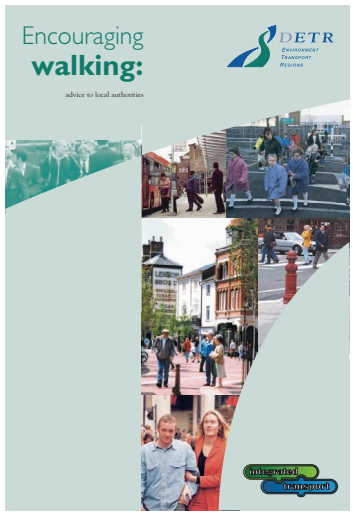
«Drei-Säulen-Prinzip»: Auch wenn es heute vielleicht selbstverständlich erscheint, damals war das Propagieren des «Drei-Säulen-Prinzips» eine besondere Leistung. Damit war gemeint, dass neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Indiviualverkehr der Fuss- und Veloverkehr als gleichberechtigter Partner des Personenverkehrs zu betrachten und dementsprechend zu fördern sei. In Planerkreisen des benachbarten Auslands wurde dieses «Drei-Säulen-Prinzip» der Schweiz immer als Vorbild bezeichnet, das es im eigenen Land ebenfalls einzuführen gelte.

Drei statt zwei Säulen für den Personenverkehr.
– Quelle: Leitbild Langsamverkehr.

Agglomerationsprogramme: Das wichtigste Defizit der Fussverkehrsförderung bestand lange darin, dass ein Finanzierungsmechanismus fehlte. Gemäss dem im Leitbild verankerten Grundsatz, dass die Programme und Projekte des Bundes Verbesserungen beim Fuss- und Veloverkehr bewirken sollen, ist es im Rahmen der Anfang der 2000er-Jahre aufgegleisten Agglomerationsprogramme gelungen, eine wirksame Finanzierung für den Fussverkehr zu etablieren.

Modal-Split-Vorgabe: Operativ setzte das Leitbild Langsamverkehr das Ziel, dass der Anteil der Langsamverkehrsetappen innert zehn Jahren von 47 auf 54 Prozent steigen soll. 2015 betrug der Langsamverkehrsanteil insgesamt 48 Prozent. Die Zielsetzung wurde also nicht erreicht, wobei immerhin festgehalten werden kann, dass der Rückgang der Langsamverkehrsanteile gestoppt werden konnte. In der Detailanalyse fällt sogar auf, dass der Fussverkehr in diesem Zeitraum leicht zugenommen hat. —

Schweiz (Entwurf 2002):
Leitbild Langsamverkehr



Grossbritannien (2000):
Encouraging walking

Österreich (2015):
Masterplan Gehen

Geht doch! Deutschland auf dem Weg zu einer Fussverkehrsstrategie

Mitte Oktober fand in Berlin der zweite Deutsche Fussverkehrskongress statt, an dem die Grundzüge einer bundesweiten Fussverkehrsstrategie vorgestellt wurden. Damit verfügen mit Ausnahme des Fürstentums Liechtenstein alle deutschsprachigen Länder über strategische Grundlagen zum Fussverkehr. — *Von Pascal Regli*

Berlin: An der Maassenstrasse werden Erfahrungen mit einer Begegnungszone gesammelt.

Deutschland tut sich etwas schwer mit der Förderung des Gehens. Während beispielsweise in der Schweiz und in Österreich jährliche Fussverkehrstagungen stattfinden, ist man in Deutschland schon froh, dass 2018 nach vierjähriger Pause ein zweiter Fussverkehrskongress durchgeführt werden konnte.

Es sind aber auch viele gute Ansätze erkennbar. Nachdem der Fachverband Fussverkehr Deutschland (Fuss e.V.) im Juli 2018 einen empfehlenswerten Handlungsleitfaden für die Erarbeitung kommunaler Fussverkehrsstrategien publiziert hat, wurden im Rahmen des zweiten Deutschen Fussverkehrskongresses die Grundzüge einer bundesweiten Fussverkehrsstrategie vorgestellt. Jetzt liegt ein gut strukturierter und fundierter Entwurf einer Strategie vor, der jedoch nicht als verbindlich, sondern als Empfehlung zuhanden der Politik zu verstehen ist (siehe Interview mit Harry Lehmann vom Umweltbundesamt Seite 5).

Defizite sind noch happig

Die sogenannte «Geht-doch-Strategie» enthält eine nüchterne Analyse der heutigen Hauptprobleme.

1) In den Kommunen bestehen kaum Kenntnisse über das Fussgängeraufkommen und die Fussverkehrsströme. In der Verkehrsstatistik werden nur die Hauptverkehrsmittel von zurückgelegten Wegen ausgewiesen, was dazu führt, dass alle Fusswegetappen, zum Beispiel als Zubringer zum öffentlichen Verkehr, «vergessen» werden.

2) Auch wenn die Qualität der öffentlichen Räume und die Aufenthaltsnutzungen vermehrt in die Planungsprozesse einfliessen, ist die «autogerechte Stadt» mit ihren minimalen Fussverkehrsflächen immer noch omnipräsent.

3) Die Zufussgehenden sind im Verkehr besonders gefährdet. Gemessen an den tödlich Verunfallten und an den Verletzten sind sie innerhalb der Ortschaften die hauptbetroffene Gruppe.

4) Ähnlich wie in der Schweiz sind die Kommunen verpflichtet, die Barrierefreiheit auf den Strassen, Wegen und Plätzen sicherzustellen. Viele Gemeinden stehen in diesem Prozess noch am Anfang.

5) Bei den Verwaltungen von Bund, Ländern und Kommunen hat der Fussverkehr keine eigene Zuständigkeit und ist nur «mitgemeint». Dementsprechend wird der Fussverkehr von EntscheiderInnen zu wenig ernst genommen. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrskategorieren verfügt der Fussverkehr zudem kaum über eine Lobby.

Fussverkehrsanteil und Sicherheit erhöhen

Oberstes Ziel der Fussverkehrsstrategie ist es, die Bedeutung des Gehens deutlich zu erhöhen. Der Fussverkehrsanteil soll bis 2030 um 50 Prozent wachsen. Gleichzeitig soll die Zahl der im Strassenverkehr getöteten FussgängerInnen bis 2030 um 20 Prozent sinken. Dabei werden die folgenden Stossrichtungen definiert, die ungefähr mit denjenigen des schweizerischen Leitbildes vergleichbar sind:

- Gesetze und Regelwerke sollen angepasst werden und bessere Planungsgrundlagen schaffen.
- Investitionen in die Fussverkehrsinfrastruktur werden finanziell unterstützt.
- Der Fussverkehr bekommt klare Zuständigkeiten im Verkehrsressort.
- Der Bund sensibilisiert und koordiniert Aktivitäten zur Fussverkehrsförderung.
- Fussverkehr bekommt in der Forschung einen grösseren Stellenwert.

Erstaunlich weit reichende Handlungsempfehlungen

Aus Schweizer Sicht erstaunlich weitreichend sind die Handlungsempfehlungen im Bereich der Rechtsetzung. Hierzulande würde man sich im Rahmen einer solchen Strategie nicht trauen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts zu fordern.

«Für eine erhöhte Verkehrssicherheit der Fusswege sollte die Regelgeschwindigkeit innerorts (...) von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt werden.»

Erfolgsversprechend ist die Idee, dass die «fussläufige Erreichbarkeit» als Kriterium für die Entwicklung der Siedlungs-

strukturen in die Baugesetzgebung einfliessen soll und damit die Chancen für die nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege verbessert werden.

Im internationalen Vergleich sind die Parkbussen in Deutschland niedrig und illegales Parkieren verbreitet. Eine Verschärfung des Bussgeldkatalogs, verbunden mit einer konsequenten Kontrolle, würde schnell für eine erzieherische Wirkung sorgen und für Einnahmen, die den Verwaltungsaufwand decken.

Neben der besseren Verankerung von baulichen Standards (Mindesttrottoirbreiten, Querungsanlagen) wird zudem eine veränderte Aufteilung des Strassenraums angestrebt.

Um Konflikte im Strassenraum angemessen lösen zu können, sollen mehr Kompetenzen auf kommunaler Ebene ermöglicht werden. Eine Öffnungsklausel soll den Kommunen erlauben, eigene Rahmenbedingungen für den Fussverkehr zu setzen. Mit dieser Klausel wäre es beispielsweise möglich, Erfahrungen mit Begegnungszonen zu sammeln, die in Deutschland bis anhin nicht in der Strassenverkehrsgesetzgebung verankert sind.

In Fussverkehrsinfrastrukturen investieren

Zweifellos ist es wichtig, dass der Fussverkehr in der öffentlichen Verwaltung koordiniert wird. Um ihm genügend Platz und Bedeutung einzuräumen, sind jedoch bessere finanzielle Voraussetzungen zu schaffen. Vorbild sind Bundesländer, die schon spezielle Förderprogramme zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur haben (z. B. Baden-Württemberg).

Es kann laufen!

Die «Geht-doch-Strategie» ist ein Meilenstein für eine gezieltere Fussverkehrsförderung in Deutschland. Die Fakten liegen nun auf dem Tisch, die Lösungsansätze sind definiert. Die Erfahrungen aus der Schweiz zeigen, dass dies bereits ein wichtiger Schritt ist und es letzlich gar nicht so entscheidend ist, ob die Politik die Strategie als verbindlich erklärt. —

Umweltbundesamt (Hrsg.): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fussverkehrsstrategie, 2018.

Fuss e.V. (Hrsg.): Schritte zur Einführung einer kommunalen Fussverkehrsstrategie. Handlungsleitfaden, 2018.

DREI FRAGEN AN EINE FACHPERSON

Fussverkehrsstrategie ist noch nicht verabschiedet

Mit einer bundesweiten Fussverkehrsstrategie könnte es gelingen, den Stellenwert des Fussverkehrs zu erhöhen und in Strategien und Planungen von Bund, Ländern und Kommunen stärker zu berücksichtigen. Die Einschätzung eines Verantwortlichen.

Welchen Stellenwert hat die neue «Geht-doch-Strategie» in Deutschland?

Harry Lehmann: Diese Strategie ist ein Vorschlag des Umweltbundesamtes, der zusammen mit vielen weiteren Akteuren erarbeitet wurde. Es handelt sich nicht um eine verabschiedete nationale Fussverkehrsstrategie. Der Stellenwert ist etwa folgendermassen zu umschreiben: Es ist der Rat einer wissenschaftlichen Behörde an die Regierungsstrukturen, auf deren Basis wir im Verlauf der nächsten Jahre versuchen werden, die Inhalte zu konsolidieren und für verbindlich zu erklären.

In einigen Bundesländern, wie etwa in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, bestehen solche Fussverkehrsstrategien schon. Und es gibt natürlich auch Städte – zu nennen sind etwa Berlin und Aachen –, die sich im Umsetzungsprozess ihrer Strategien befinden.

Das Ziel ist also, dass die Fussverkehrsstrategie von der Bundesregierung für verbindlich erklärt wird?

Ja, das ist das Ziel. Es geht aber auch darum, die Bundesländer und Städte zu animieren, dem Gehen strategisch und konzeptionell mehr Beachtung zu schenken.

Welche Aspekte der «Geht-doch-Strategie» möchten Sie speziell herausstreichen und als Herzensangelegenheiten bezeichnen?

Drei Punkte möchte ich betonen. Erstens: Die Strassenverkehrsordnung, die stark auf das Auto ausgerichtet ist, soll angepasst werden; sie soll den FussgängerInnen mehr Vorrang geben. Zweitens: Tempo 30 ist als Richtgeschwindigkeit in den Siedlungsgebieten zu etablieren. Die dritte Sache hat weniger mit dem Gesetz zu tun, sondern vielmehr mit der Frage, dass wir positive Informationskampagnen brauchen, um die Bevölkerung von den Vorzügen des Gehens zu überzeugen. —

Dr. Harry Lehmann leitet den Fachbereich «Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien» des Deutschen Umweltbundesamtes, der die vorliegende Strategie herausgegeben hat.

Das Trottoir ist kein Veloweg

Seit Jahren weist Fussverkehr Schweiz darauf hin, dass die vielerorts praktizierte Veloführung auf Trottoirs kritisch zu beurteilen ist. Einerseits, weil sie zu Konflikten führt. Andererseits, weil die Rechtslage dagegen spricht. Die Haltung unseres Fachverbandes wird nun durch ein Rechtsgutachten gestärkt, das die Stadt Zürich in Auftrag gegeben hat. — *Von Pascal Regli*

Solcherart signalisierte Trottoirs sind nicht rechtskonform.

Seit 1998 ist es möglich, zur Schulwegsicherung auf schwach begangenen Trottoirs entlang stark befahrener Strassen das Signal «Fussweg» mit einer Zusatztafel «Velo gestattet» anzubringen. In der Folge sind viele Kantone und Gemeinden dazu übergegangen, das Velofahren mit verschiedenen Signalisationen auf dem Trottoir zuzulassen. Fussverkehr Schweiz hat schon immer die Haltung vertreten, dass diese Praxis rechtswidrig ist.

Die Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich hat nun in Absprache mit dem Fussgängerverein Zürich zu dieser Frage ein Gutachten erstellen lassen. Die Gutachter, Prof. Alain Griffel und Dr. Mathias Kaufmann, kommen zum Schluss, dass die Signale «Rad- und Fusswege» auf Trottoirs nicht zulässig sind (vgl. Tabelle unten).

Was ist eigentlich ein Trottoir?

Das Trottoir ist aus rechtlicher Sicht der dem Fussverkehr zustehende Teil einer Strasse. Es weist einen Hartbelag auf, verläuft direkt neben der Fahrbahn und ist von dieser baulich abgegrenzt. Ein Trottoir ist rund 2 Meter breit und gegenüber der Fahrbahn erhöht. Laut Strassenverkehrsrecht sind Trottoirs auch keine Fusswege und müssen/dürfen nicht als Fussweg signalisiert werden.

Das Gutachten kommt zum Schluss, dass Trottoirs im Grundsatz nicht mittels Signalisation für den Veloverkehr geöffnet werden können. Ausnahmen sind nur dann vorgesehen, wenn von Kindern befahrene Schulwege tangiert werden (vgl. Tabelle unten).

Praxisänderung nötig

Zürich wird keine Rad- und Fusswege mehr auf Trottoirs anordnen. Zudem überprüft die Stadt bestehende Mischflächen auf Trottoirs und hebt sie wenn möglich auf. Bleibt zu hoffen, dass weitere Städte und Gemeinden dem Zürcher Beispiel folgen und den Fuss- und Veloverkehr konsequent trennen. —

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Griffel, Alain / Kaufman Mathias (2018): «Velos auf dem Trottoir». Rechtsgutachten zuhanden der Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr (DAV).
Download: fussverkehr.ch/aktuell-de/trottoir

Einsatzbereich Signalisation für den Veloverkehr auf dem Trottoir – *Quelle: DAV Stadt Zürich.*

Signal	Bedeutung	Zulässigkeit Signalisation
	Signal 2-63 **Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen** Benutzungspflicht für Velos (inkl. «E-Bikes 45»)	Signalisation für Trottoir nicht zulässig
	Signal 2-63.1 **Gemeinsamer Rad- und Fussweg** Benutzungspflicht für Velos (inkl. «E-Bikes 45»)	Signalisation für Trottoir nicht zulässig
	Signal 2-61 **Fussweg mit Zusatztafel «Velo gestattet»** Benutzungsrecht, aber keine -pflicht für Velos und «E-Bikes 25». Sie dürfen auf der Fahrbahn fahren. Kein Benutzungsrecht für «E-Bike 45». Sie müssen auf der Fahrbahn fahren.	Signalisation für Trottoir ausnahmsweise und begründet möglich (Krierien: Schulweg, Verbesserung Verkehrssicherheit)

Politik Fussverkehr Schweiz I

Bundesbeschluss Velo deutlich angenommen

Mit ähnlich hohem Ja-Stimmen-Anteil wie 1979 den Verfassungsartikel über die Fuss- und Wanderwege, hat das Schweizervolk am 23. September 2018 den Bundesbeschluss Velo angenommen.

Fussverkehr Schweiz hatte sich im Initiativkomitee ebenfalls für das Anliegen stark gemacht und freut sich über das Resultat. Das Ja zum Bundesbeschluss Velo ist auch eine Chance für die Förderung des Fussverkehrs. Deshalb wird unser Fachverband den gesetzlichen Umsetzungsprozess weiterhin begleiten.

Wahlplakate aus verschiedenen Jahrzehnten mit ähnlich prägnanten Botschaften und Sujets

Politik Fussverkehr Schweiz II

Änderung von Verkehrsregeln aus Sicht des Fussverkehrs

Der Bundesrat hat Mitte Oktober 2018 verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in die Vernehmlassung geschickt, die das Gehen in starkem Masse betreffen.

Die aus Sicht der Zufussgehenden gravierenste Änderung der Verkehrsregeln sieht vor, dass es Jugendlichen bis 12 Jahre erlaubt werden soll, auf dem Trottoir Velo zu fahren. Es ist zu befürchten, dass die neue Generation von Velofahrenden gar nie richtig lernt auf der Strasse zu fahren. Damit wird das Trottoir zum Veloweg. Fussverkehr Schweiz hat im Hinblick auf diese Änderung die Petition «Rettet das Trottoir» lanciert, die bis Anfang 2019 unterschrieben werden kann. Die Petition, die mehrere Umwelt-, Senioren- und Behindertenorganisationen unterstützen, wird Ende Januar 2019 zusammen mit der Vernehmlassungsantwort eingereicht.
www.fussverkehr.ch/trottoir

Gemäss Vernehmlassung sollen Velofahrende zudem künftig trotz Rotlichts rechts abbiegen dürfen, wenn dies entsprechend signalisiert ist. Fussverkehr Schweiz kritisiert, dass damit die Bedeutung des Rotlichts aufgeweicht wird. Es ist zu befürchten, dass Töff- und Autofahrer bald dasselbe Recht einfordern werden. Gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) belegen Studien, dass in Ländern, die diese Regelung kennen, Kollisionen zwischen Fussgängern und kreuzenden Verkehrsströmen häufiger vorkommen.

Ein weiterer Vernehmlassungsvorschlag des Bundesrates ist hingegen zu begrüssen. Ähnlich wie für den Fahrzeugverkehr schon lange gehandhabt, soll neu die Signalisierung von Umleitungen auf Trottoirs und Fusswegen mit orangen Wegweisern zugelassen werden. Den Anstoss für diese Signalisierung gab eine Publikation von Fussverkehr Schweiz über die Fussgängerführung an Baustellen, die feststellte, dass für die Signalisierung der Umleitung keine tauglichen Vorgaben bestehen. Die nun vorgeschlagene Lösung bietet eine einfache Möglichkeit, eine verständliche Umleitung für Fussgänger zu signalisieren. —

Orange Wegweisung an Baustellen soll für den Fussverkehr ermöglicht werden.

Stellenausschreibung

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussverkehr Schweiz ist eine schweizerische Non-Profit-Organisation und sucht infolge Pensionierung des Geschäftsleiters per 1. Juni 2019 oder nach Vereinbarung eine/n

Geschäftsleiter/in (80–100%)

Sie nehmen Koordinations- und Kommunikationsaufgaben nach innen und gegenüber dem Bund, der Öffentlichkeit und den Vereinsmitgliedern wahr, unterstützen die Fussverkehrsanliegen auf allen Ebenen, pflegen Kontakte zu verwandten Organisationen und sind für die Finanzbeschaffung zuständig. Daneben leisten Sie inhaltliche Facharbeit und leiten Projekte und Kampagnen.

Sie verfügen über einen Hochschulabschluss und Berufserfahrung im Bereich Verkehrsplanung oder einem verwandten Gebiet (Raumplanung, Geografie, Recht, Ingenieurwesen, Soziologie usw.). Sie leiten ein kleines Team von fünf Personen. Neben Fachkompetenz bringen Sie Engagement für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Flexibilität und Wissen im Projektmanagement sowie im Lobbying mit und können sich auch in einer zweiten Landessprache verständigen.

Ihre Bewerbung richten Sie bis 16. Januar 2019 per PDF an thomas.schweizer@fussverkehr.ch
Auskünfte: Thomas Schweizer, Geschäftsleiter. 043 488 40 32, www.fussverkehr.ch

Mut zur Farbe!

Schaue ich beim Warten auf den Bus dem vorbeirollenden Autoverkehr zu, fällt mir eine farbenarme Uniformität auf. Nur selten sehe ich unter den zahllosen schwarzen, grauen, dunkelblauen und weissen Autos ein farbiges, das heraussticht. Dass der Eindruck nicht täuscht, zeigt die Statistik: Die bevorzugten Farben beim Neuwagenkauf sind – in dieser Reihenfolge – Schwarz, Grau und Weiss; zusammen machen sie drei Viertel aller verkauften Fahrzeuge aus.

Dem Vernehmen nach lässt die Farbe auf die Charaktereigenschaften der FahrzeughalterInnen schliessen. FahrerInnen, die sich für ein schwarzes Fahrzeug entscheiden, gelten eher als autoritär, ehrgeizig und selbstbewusst. Grau steht für sicherheitsliebend und korrekt, Weiss dagegen für diskret, sensibel und pflichtbewusst. HalterInnen weisser Fahrzeuge waschen angeblich das Auto häufiger und respektieren das Strassenverkehrsgesetz. Der Aspekt der Sicherheit spielt bei der Farbwahl des Autos allerdings kaum eine Rolle. Schlecht wahrnehmbare, neutrale und dunkle Farbtöne liegen seit Jahren im Trend.

Wenn es im Winterhalbjahr wieder früh dunkelt, ermahnen uns FussgängerInnen aufwändige «Mach dich sichtbar»-Kampagnen, dass wir uns mit Reflektoren ausstatten und farbige, helle Kleidung tragen sollen, um nicht überfahren zu werden. Natürlich ist es nicht falsch, wenn wir uns sichtbar machen. Doch wollen nicht auch wir FussgängerInnen mit der Farbwahl der Kleidung der restlichen Menschheit signalisieren, ob wir lieber als autoritär oder als pflichtbewusst gelten wollen? A propos korrekt: Warum werden eigentlich stets die Gefährdeten im Verkehr ermahnt, nie aber die Gefährder? Ist es denn weniger wichtig, dass Blechkutschen, die zehnmal so schnell und dreissig Mal so schwer sind, rechtzeitig gesehen werden?

Auch Fahrzeugen steht Farbe gut!

Liebe Unfallversicherer: Ermahnt doch bitte auch die AutomobilistInnen, sich beim nächsten Autokauf für ein farbiges Fahrzeug zu entscheiden, am besten ein rotes. Das steht für extrovertiert und dynamisch. Vor allem signalisiert es aber uns FussgängerInnen: Achtung, Gefahr! — *Christian Keller*

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. Januar 2019
VSS-Tagung:
Mobilität 2050 – Verkehrsinfrastruktur 4.0
Biel, www.vss.ch/aus-und-weiterbildung

5. - 17. März 2019
BUVKO-Kongress
«Mensch und Stadt in Bewegung»
Darmstadt, www.buvko.de

21. Mai 2019
Fachtagung und Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz
Luzern, www.fusssverkehr.ch/tagung

Fussverkehr Schweiz