1 / 19

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Geht doch! Fussgängerfreundlichkeit messen

Was ist Fussgängerfreundlichkeit? Wie können die Bedingungen des Zufussgehens in den Schweizer Städten miteinander verglichen werden? Ein gemeinsames Projekt von Fussverkehr Schweiz, umverkehR und der Hochschule Rapperswil nimmt sich dieser Fragestellung an. *— Seite 2 und 3*

«Das Gehen hat ein riesiges Potenzial», sagt Jens Bucksch über die Bewegungsförderung.
— Seite 4 und 5

Was gilt es bei öffentlichen Sitzbänken alles zu berücksichtigen?
— Seite 6

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussgängerfreundlichkeit in Schweizer Städten messen und vergleichen

Im Standortwettbewerb der Städte spielen Faktoren wie eine zufriedene Bewohnerschaft und die Einhaltung der Energieeinsparungs- und Umweltschutzziele eine wichtige Rolle. Fussgängerfreundlichkeit oder Walkability leistet einen wertvollen Beitrag dazu. Darunter sind nicht nur funktionale Anforderungen der Begehbarkeit zu verstehen, sondern auch Stadtqualitäten, die zum Gehen und Aufenthalt im öffentlichen Raum animieren. Deshalb ist es Zeit für einen Städtevergleich Fussverkehr. — *Von Pascal Regli*

Zürich – Sechseläutenplatz: Belebter öffentlicher Raum
– Foto: flaneurdor.ch

Städtevergleiche im Sinne von Rankings und Benchmarks erfreuen sich grosser Beliebtheit. Sie haben den Zweck, den Behörden und den Fachleuten sowie der Öffentlichkeit und der Politik Auskunft über die Qualität von ausgewählten städtischen Lebensbereichen zu geben. Während bei Rankings die Bewertung mit Indikatoren stattfindet und in eine Rangliste gebracht wird, ist das Benchmarking eher prozessartig angelegt mit dem Ziel, aus dem Vergleich zu anderen Städten Anhaltspunkte für die eigene Verbesserung zu gewinnen. Bekannt sind beispielsweise das Städte-Ranking der Zeitschrift «Bilanz», das die Lebensqualität der Schweiz Städte misst, oder der «PRIX Velostädte» für die velofreundlichsten Städte.

Weil bei all den bekannten Städtevergleichen die Fussgängerfreundlichkeit eine untergeordnete Rolle spielt, gleichzeitig aber die Förderung des Fussverkehrs inzwischen in den meisten Städten als Zielsetzung verankert ist, stellt sich die Frage, wie die Bedingungen des Zufussgehens in den Schweizer Städten ortsübergreifend gemessen und miteinander verglichen werden können.

Walkability als fussläufige Erreichbarkeit

Es liegt nahe, sich am Konzept der Walkability zu orientieren. Dieses wurde ursprünglich in den 1990er-Jahren in den USA entwickelt und untersucht die Zusammenhänge zwischen dem gebautem Umfeld und dem Zufussgehen. Neben der Untersuchung von verkehrsplanerischen Aspekten des Gehens wurde zunächst vor allem mit dem sogenannten Walk Score gearbeitet. Dabei handelt es sich um ein für kommerzielle Zwecke entwickeltes, quantitatives Instrument, bei dem die Menge und Vielseitigkeit von Einrichtungen der Nahversorgung, von Parks und Dienstleistungen sowie des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln in der Umgebung bestimmt werden. Gebiete mit hohem Walk Score weisen eine hohe Dichte mit einer Nutzungsvielfalt auf, sind attraktiv für Geschäftsnutzungen und zum Wohnen, was sich in hohen Immobilien- und Mietpreisen ausdrückt. Die Immobilienbranche stützt sich daher gerne auf den Walk Score. Weitere quantitative Instrumente beziehen noch mehr Daten in die Bewertung der Umfeldqualität mit ein, wie zum Beispiel Walkonomics, das mit sogenannten Walkobots öffentlich zugängliche Datenquellen automatisiert erschliesst.

Walkability als Konzept der Gesundheitsförderung

Walkability wird inzwischen viel breiter ausgelegt und beschränkt sich nicht mehr nur auf verkehrsplanerische Aspekte und den quantitativen Walk Score. Walkability ist als umfassendes Konzept für eine lebenswerte nachhaltige Stadt zu verstehen. Vor allem die Betrachtung von aktiver Bewegung aus gesundheitswissenschaftlicher Perspektive sowie die städtebauliche Perspektive ist hinzugekommen.

Aus dieser Sicht beschreibt Walkability, wie durch fussgängerfreundliche Strukturen das Gehen bzw. die aktive Mobilität angeregt und gefördert werden kann (siehe auch Interview mit Jens Bucksch und das Stichwort «strukturelle Bewegungsförderung» auf den Seiten 4 und 5). Im Fokus stehen nicht nur Massnahmen zur Gefahrenabwehr, zum Beispiel durch sicherere Strassenquerungsangebote durch Lichtsignalanlagen, sondern es geht auch um die Schaffung von Urbanität und Identifikation durch bewegungsanimierende öffentliche Räume. Es zeigt sich, dass Menschen in einer fussgängerfreundlich gestalteten Umgebung stärker am gesellschaftlichen Leben teilnehmen und ein grösseres Vertrauen in ihre Umwelt haben – ein erheblicher Gewinn an Lebensqualität. Walkability geht also weit über das Messen der Gehfreundlichkeit hinaus.

Methoden zur Messung von Walkability

Zur Messung der Walkability und um den Fussverkehr als wichtigen Bestandteil der Alltagsmobilität besser verstehen zu können, ist es in der Praxis sinnvoll, einen Methodenmix aus quantitativen Instrumenten, verkehrsplanerischer und städtebaulicher Analyse, systematischer Beobachtung und Befragung anzuwenden.

	Qualitativ (kleine Stichprobe)	**Quantitativ** (grosse Stichprobe)
Qualitativ (persönliche Einschätzung)	Begehung / Walk-Audit / Augenschein	Bevölkerungsbefragung zu Einstellungen
Quantitativ (objektivierte Einschätzung)	Expertenbeurteilung mit Norm-Checkliste	Zählungen und Datenerhebungen

Tabelle: Erfassungsmethoden von Walkability – *Quelle: Tran, Minh-Chau et al. (2017): Messung und Erfassung der Fussgängerfreundlichkeit von Stadträumen, Duisburg.*

Letztlich sollen Hinweise über die Fussgängerfreundlichkeit und Empfehlungen im Hinblick auf eine nachhaltige, klimafreundliche und sozialverträgliche Stadt abgegeben werden. —

Sierre (VS): Angenehmes Ambiente – Foto: Nikkol Rot

Aarau (AG): Walk-Audit in der Altstadt

«GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr»

Fussverkehr Schweiz, umverkehR und die Hochschule Rapperswil untersuchen bis Herbst 2020 im Rahmen eines Pilotprojektes die Fussgängerfreundlichkeit in 16 Partnerstädten aus der ganzen Schweiz. Dabei werden die Bedingungen des Zufussgehens aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewertet.

Um die Bedingungen des Gehens differenziert zu erfassen, werden im Rahmen des Städtevergleichs Fussverkehr unterschiedliche «Puzzleteile» erhoben:

Fussverkehrstest Infrastruktur
Mit einem GIS-basierten Erhebungsinstrument werden in Begehungen die Qualitäten der Fussverkehrsinfrastrukturen bewertet. Zur Anwendung kommen verschiedene Kriterienraster, die für Strecken, Strassenquerungen, Plätze und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs differenziert angewendet werden.

Indikatorenset Fussgängerfreundlichkeit
In Experteninterviews wird die Einbettung des Fussverkehrs in die Stadt- und Verkehrsplanung ermittelt. Zudem werden statistische Kennwerte über die Mobilität und das Strassennetz zusammengestellt.

Umfrage zur Zufriedenheit der Bevölkerung
Die Zufriedenheit mit der Situation des Fussverkehrs in 16 Schweizer Städten wird erhoben. Die Online-Umfrage startet ab April 2019. Machen Sie mit:
→ **www.fussverkehr/umfrage**

Methodenset des Städtevergleichs Fussverkehr.
– *Abb. umverkehR.*

Mit Unterstützung:
SWISSLOS Lotteriefonds Kanton Bern

«Schrittzähler ändern keine Gesellschaft. Erfolgsversprechender sind ganzheitliche Ansätze.»

Was motiviert uns mehr zu gehen? Prof. Dr. Jens Bucksch, Professor für Prävention und Gesundheitsförderung, weist im Interview sowohl auf Ideen auf individueller Ebene als auch auf notwendige politische und planerische Massnahmen hin. *— Interview: Veronika Killer, umverkehR*

Welche Bedeutung hat aus Ihrer Sicht das Zufussgehen für die Gesundheitsförderung?

Jens Bucksch: Der Fussverkehr hat ein riesiges Potenzial für die Gesundheitsförderung, das bei Weitem nicht ausreichend ausgeschöpft ist. Viele Menschen treiben zwar ein- bis zweimal pro Woche Sport. Dies deckt aber die Forderung der WHO nach 150 Minuten pro Woche ausdauerorientierter Bewegung mit moderater Intensität nicht ab. Daher gilt es, die Bewegung zur täglichen Routine zu machen. Studien beweisen, dass ein tägliches Zufussgehen von einer halben Stunde die Gesundheit massgeblich fördert.

Wie gelingt es, das Potenzial auszuschöpfen? Sind Kampagnen mit Schrittzählern erfolgsversprechend?

Natürlich sind Schrittzähler eine sinnvolle Sache. Sie sind jedoch kurzfristige Motivationsfaktoren. Sie geben uns Rückmeldungen, und wir versuchen hierbei Ziele zu erreichen. Mit der Zeit verlieren sie aber oft ihre Wirkung. Längerfristig erfolgreicher sind ganzheitliche Ansätze. Es muss ein Umfeld geschaffen werden, welches die Menschen wieder nach draussen bringt, damit sie dort ihre 10'000 Schritte pro Tag und dafür weniger Autokilometer zurücklegen. Dazu braucht es aber ein neues Bewusstsein, welches im Grundsatz heisst «weg vom Auto». Mit dem Gebrauch von Schrittzählern werden weder neue Werte generiert, noch Gesellschaften umgestaltet. Aber Kampagnen, am ehesten mit spielerischem Charakter, können diesen Prozess natürlich unterstützen. Ein gutes Beispiel ist Griesheim (D) mit dem Ansatz «die bespielbare Stadt». Dort werden an 100 Stationen, verteilt über die Stadt, Spielmöglichkeiten angeboten. Dabei geht es um das Sichtbarmachen der Aktivitäten im Aussenraum, was ein Bewusstsein für das Gehen schafft.

«Es muss ein Umfeld geschaffen werden, welches die Menschen wieder nach draussen bringt, damit sie dort 10'000 Schritte pro Tag zurücklegen.»

Das Gehen wird als «blinder Fleck der Verkehrspolitik» betitelt. Welche Sensibilisierungsmassnahmen kann dem Fussverkehr mehr Gewicht verleihen?

Ein vermehrtes Gehen wirkt sich auf vielen Ebenen positiv aus. Nebst einem Imagegewinn für die Stadt sind ökonomische Anreize wie die Steigerung der Immobilienpreise und bessere Verkaufszahlen im Detailhandel zu erwarten. Im Generellen verbessert sich die Verkehrssicherheit und verringert sich die Luftreinhaltung. Im politischen Enscheidungsprozess ist das Gesundheitsargument meistens nicht der ausschlagende Punkt. Die «Co-benefits» haben aber ein erhebliches Gewicht und rücken die FussgängerInnen mehr in den Mittelpunkt.

Ein politisches Ziel muss es sein, dass die Bedürfnisse der FussgängerInnen in stadtplanerischen Prozessen einbezogen werden. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen so ausgestaltet sein, dass die Fussverkehrsinfrastrukturen in Bewilligungsverfahren automatisch einbezogen werden. Im Ansatz wird dies bereits gemacht, doch fehlt noch die Verbindlichkeit.

Welche Herausforderungen entstehen durch den demografischen Wandel, und wie soll darauf reagiert werden?

Gerade für die ältere Bevölkerungsgruppe ist das Zufussgehen von grosser Bedeutung. Es ermöglicht ihnen in der Stadt mobil zu bleiben. Eine gute Erreichbarkeit mit kurzen Wegen erleichtert dies. Entlang längeren Strecken sollten ausreichend Sitzgelegenheiten angeboten werden, damit ältere Leute Halt machen und sich ausruhen können. Entlang der Fusswegstrecken ist genügend Zeit für die Grünphasen an Lichtsignalanlagen einzuplanen.

Es werden mehr öffentliche Toiletten notwendig. Damit Kosten für den Bau öffentlicher Toiletten eingespart werden können, arbeiten einige Schweizer Städte mit dem Konzept der «netten Toilette». Damit wird eine von Lokalen zur kostenlosen öffentlichen Nutzung bereitgestellte Toilette bezeichnet. Dafür erhalten die Gaststätten von der örtlichen Stadtverwaltung eine Aufwandsentschädigung.

Zur Ergänzung der öffentlichen Toilettenanlagen beteiligt sich Solothurn an der Aktion «nette Toilette». *– Abb. stadt-solothurn.ch.*

Bild oben:
Griesheim (D): Einfache Installationen im öffentlichen Strassenraum regen zum Spielen und Bewegen an. *Foto: griesheim.de*

Bild unten:
Flawil (SG): Wenn das Umfeld stimmt, ist kein designtes Mobiliar nötig, um die Bewegung zu fördern. *Foto: Daniel Amann.*

Manchmal geht es um Details: Gepflästerte Beläge sind für gehbehinderte Personen mit Rollator unangenehm. Wir sollten uns dem Thema «Zu Fuss im Alter» verstärkt annehmen. Es geht nicht an, dass ältere Menschen aus dem öffentlichen Raum ausgeschlossen werden.

Kann mit dem Einsatz von sogenannten Fussverkehrsbeauftragten das vermehrte Gehen wirksam unterstützt werden?

Dadurch bekommt das Thema ein Gesicht, dies ist immer förderlich. Die Frage ist, wo Fussverkehrsbeauftragte in der Verwaltung anzusiedeln sind, damit sie eine Wirkung entfalten können. Die Aufgabe einer solchen Person wäre im Sinne eines integrierten Handlungsansatzes, dafür zu sorgen, dass die unterschiedlichsten Abteilungen und Akteure miteinander interagieren. Dazu braucht es querdenkende Personen, die viel Überzeugungsarbeit leisten. Das heisst, Fussverkehrsbeauftragte hätten einen Überblick über die Bereiche Umwelt, Stadt- und Verkehrsplanung, Landschaftsplanung, Gesundheit und sogar Tourismus. Sie müssten übergeordnete Konzepte erarbeiten und sicherstellen, dass der Gesamtzusammenhang nicht verloren geht. In diesem Sinne handelnde Fussverkehrsbeauftragte haben Potential und würden integrierte Handlungsansätze mit Sicherheit befeuern.

Im Rahmen unseres Projektes führen wir einen Städtevergleich für den Fussverkehr durch. Was fällt Ihnen dazu ein?

In Deutschland wird in Städterankings zur Fussgängerfreundlichkeit nur die Grösse der Fussgängerzone (autofreie Innenstadt) beachtet. Dieses Kriterium reicht natürlich bei Weitem nicht aus. Europaweit erachte ich im Fussverkehr dieselben Städte als vorbildlich, welche auch im Bereich des Veloverkehrs führend sind, z.B. Amsterdam oder Kopenhagen. Da können wir noch viel lernen – von der Entwicklung von Visionen, der Erarbeitung von Konzepten, der politischen Akzeptanzbildung bis zur Umsetzung zukunftsweisende Projekte vor Ort. —

Prof. Dr. Jens Bucksch ist Professor für Prävention und Gesundheitsförderung an der Pädagogischen Hochschule Heidelberg. Er setzt sich mit «Walkability» und Bewegungsförderung im Alltag auseinander.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Strukturelle Bewegungsförderung
Bewegungsförderung erfolgt häufig in Verbindung mit Sport und Kampagnen zur individuellen Verhaltensbeeinflussung. Das Potenzial der alltäglichen Bewegung für unsere Gesundheit ist jedoch gross. Voraussetzung dafür ist, dass die struktuellen Rahmenbedingungen für mehr Bewegung in den Gemeinden günstig sind.

ÄrztInnen für Umweltschutz (Hrsg., 2009): Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde, Herzogenbuchsee, www.mobilitaet-gesundheit.ch.

Kanton St.Gallen (2013): «Gemeinde bewegt» – Strukturelle Bewegungsförderung in der Gemeinde, St.Gallen.

Walkability
Bucksch, Jens / Schneider, Sven (Hrsg., 2014): Walkability – Das Handbuch zur Bewegungsförderung in der Kommune, Bern.

Bespielbare Stadt
Meyer, Bernhard (2009): Griesheim – Die bespielbare Stadt, die Rückeroberung des öffentlichen Raumes, www.bespielbare-stadt.de.

Nette Toilette
Vor allem in Deutschland und einigen Schweizer Städten verbreitetes Konzept zur öffentlichen Nutzung von Toiletten in Lokalen, www.die-nette-toilette.de.

Die öffentliche Sitzbank hat die selbe Funktion wie das Sofa im privaten Wohnzimmer.

Ein attraktives Angebot an öffentlichen Sitzgelegenheiten wirkt sich positiv auf das Zufussgehen aus. Es lohnt sich deshalb, sich über die Funktionen und Merkmale des Sitzens Gedanken zu machen. Ein Grundlagenpapier von Fussverkehr Schweiz gibt einen Überblick darüber. *— Von Pascal Regli und Jenny Leuba*

Sion – Place du Scex (VS): Bäume spenden den Sitzenden Schatten. *– Foto: Nikkol Rot*

Sitzgelegenheiten in den Aufenthaltsbereichen und entlang des Fusswegnetzes bieten die Möglichkeit, in angenehmer Atmosphäre zu verweilen oder auszuruhen. Die öffentliche Verwaltung hat die Aufgabe, eine ausreichende Anzahl von Sitzplätzen bereitzustellen. Zudem sorgt sie durch die sorgfältige Auswahl und Anordnung der Sitzbänke für ein attraktives Angebot für unterschiedliche Nutzergruppen.

Freizeit-, Ruhe- oder Wartebank?

Freizeitbänke in Pärken oder anderen Aufenthaltsbereichen sollten für längeres Verweilen konzipiert sein. Ruhebänke hingegen sind eher für kurze Erholungspausen gedacht und sollten insbesondere für ältere Personen eine Aufstehhilfe aufweisen. Entlang viel begangener Fusswege sind solche Ruhemöglichkeiten etwa alle 150 m anzubieten. Wartebänke sind hauptsächlich bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorzusehen.

Design for all

Bei der Ausgestaltung der Sitzgelegenheiten und ihrer Zugänge sind die Bedürfnisse älterer Personen und von Menschen mit Behinderung zu berücksichtigen.

Dimensionierung, Materialisierung und Anordnung

Das Spektrum an unterschiedlichen Sitzgelegenheiten ist gross und hat sich in den letzten Jahren immer mehr ausdifferenziert: Sitzbank für meistens 3–4 Personen, fest montierter oder flexibler Einzelstuhl, Liegestuhl, Sitzauflage auf einem Mäuerchen, Stehsitz, Klappsitz oder Sitzpodeste zum Beispiel an Seeufern.

Je nach Lage, Umgebung, Nutzerkreis, Aufenthaltsdauer usw. sind die Anforderungen an die Art und Zahl der Sitzgelegenheiten, die Materialisierung und Anordnung zu beurteilen.

Vevey (VD): Bänke entlang der Seepromenade laden zum Verweilen ein. *– Foto: Nikkol Rot*

Sitzbankkonzept

Konzepte ermöglichen es, ein hochwertiges öffentliches Sitzangebot sicherzustellen und Einsparungen beim Unterhalt zu erzielen:

- Inventar: Anzahl, Standort und Zustand der Sitzmöglichkeiten werden analysiert und der Bedarf ermittelt.
- Sitzbanknetz: Das Angebot ist als Netz entlang der Fusswegverbindungen zu konzipieren.
- Katalog des Sitzmobiliars: Je nach Funktion, Standortvoraussetzungen und Bedürfnissen werden die Grundsätze über die Anordnung, Materialisierung und Dimensionierung von Sitzbänken bestimmt. Allenfalls wird eine Auswahl möglicher Bankmodelle vorgegeben.
- Partizipation: Die Bedürfnisse aller Akteurgruppen müssen aufeinander abgestimmt werden.
- Umsetzung und Unterhalt: Die Umsetzung, die Veranwortlichkeiten für Betrieb und Unterhalt sowie die Koordination werden geregelt. —

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Fussverkehr Schweiz (2019): Öffentliche Sitzbänke – Funktionen, Anordnungen, Mobiliar, Abmessungen und Materialien.

Fussverkehr Schweiz (2016): Sitzbankkonzept – Analyse des Sitzbank-Netzes, Vorschläge zur Ergänzung.

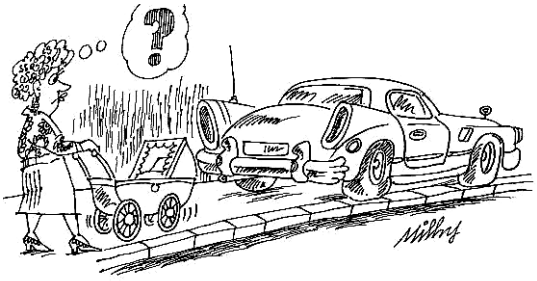
Download: fussverkehr.ch/aufenthalt

Politik Fussverkehr Schweiz

Seit 40 Jahren ist der Fussverkehr in der Verfassung

Dieses Jahr gibt es zwei kleine Jubiläen zu feiern. Vor 40 Jahren hat das Schweizer Stimmvolk den Fuss- und Wanderwegartikel mit grossem Mehr in die Verfassung aufgenommen. Abgestimmt wurde über den Gegenvorschlag zur Fuss- und Wanderweginitiative. Aus dem damaligen Initiativkomitee wurde die «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF» gegründet, aus der der heutige Verein hervorging.

Seit 1989 – also seit genau 30 Jahren – gilt in der Schweiz Parkverbot auf Trottoirs. Mit einem Cartoon und einer Aktion machte die damalige ARF auf diese Regelung aufmerksam.



Vor 20 Jahren schliesslich wurde die ARF umbenannt in «Fussverkehr Schweiz». Mit dem Begriff «Fussverkehr» sollte besser zum Ausdruck gebracht werden, dass FussgängerInnen vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen sind, die es einerseits in den Planungs- und Projektierungsprozessen und andererseits im alltäglichen Verkehrsgeschehen besser zu berücksichtigen gilt. Der Verein blickt also auf eine reiche Geschichte zurück. An der Generalversammlung 2019 ist Gelegenheit darauf anzustossen. Prost!

Politik Fussverkehr Schweiz

Petition «Rettet das Trottoir» – Stand der Dinge

Die Übergabe der Petition «Rettet das Trottoir» an den Bundesrat hat ein grosses Medienecho ausgelöst. Nach Ablauf der Vernehmlassung zu den neuen Verkehrsregeln hat der Bund alle Vernehmlassungsantworten online gestellt. Es zeigt sich: Eine Mehrheit spricht sich dagegen aus, dass Kinder und Jugendliche bis 12 Jahre auf dem Trottoir Velofahren dürfen. Eine grosse Mehrheit wünscht ein tieferes Alter. Wir hoffen nun, dass der Bundesrat die Bedenken der Vernehmlassung ernst nimmt.

Fussverkehr Region Luzern

Motion: Mehr Sicherheit auf Fussgängerstreifen

In einem Postulat fordert Monique Frey, Vorstandsmitglied von Fussverkehr Region Luzern und grüne Kantonsrätin, Massnahmen, damit die FussgängerInnen auf Fussgängerstreifen keiner Gefahr ausgesetzt sind. Dies, nachdem im kalten Halbjahr eine Häufung von Unfällen zu beobachten war.

Die Sicherheit für die FussgängerInnen hat sich seit Jahren nicht verbessert. Der Anteil der Fussgängerunfälle am Gesamttotal aller Unfälle hat zugenommen. Der Kanton Luzern soll deshalb die Fussgängerstreifen analysieren und sanieren. Er soll die Anforderungen bezüglich Beleuchtung, Signalisation und Ausstattung mit Mittelschutzinseln umsetzen. Eine weitere sicherheitserhöhende und einfach umzusetzende Massnahme wäre die Signalisation von Tempo 30, die ernsthaft zu prüfen ist. —

FACHTAGUNG 2019

Den Fussgängern den Weg ebnen

Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung für den Fussverkehr

Dienstag, 21. Mai 2019, ab 09.15 Uhr
Luzern Neubad

An der Tagung werden das Vorgehen für die Schwachstellenanalyse beleuchtet und Massnahmen im Längsverkehr, bei Querungsstellen, Flächen und Aufenthaltsbereichen sowie bei der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr oder anderen Verkehrsmitteln exemplarisch vorgestellt.
Dabei geht es insbesondere um Dimensionierung, Standards und Qualität, um die Gestaltung des gesamten Strassenraumes sowie um die Materialisierung von Oberflächen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: fussverkehr.ch/tagung

GENERALVERSAMMLUNG 2019

GV Fussverkehr Schweiz 2019

im Anschluss an die Fachtagung 2019 von Fussverkehr Schweiz und den Apéro

Dienstag, 21. Mai 2019, ab 17.15 Uhr
Luzern Neubad

Traktanden

1. Wahl der Stimmenzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2018
3. Jahresbericht 2018 (mit Ausblick 2019)
4. Jahresrechnung 2018 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Finanzrahmen 2019–2020
8. Diverses

Jahresbericht und Rechnung finden Sie online unter fussverkehr.ch/GV und sind auf der Geschäftsstelle als Papierversion erhältlich.

Zuhandgehen?

Vor einiger Zeit berichtete die Zeitschrift «Der Spiegel» von einem abstrusen Unterfangen. 1967 unternahm ein Mann namens Ludwig Hofmaier eine besondere Pilgerreise. Drei Monate war er im Handstand 1'050 Kilometer von Regensburg nach Rom gepilgert und dort vom Papst Paul VI höchstpersönlich empfangen worden. Heute erinnert sich fast niemand mehr daran, dass diese Tour von 1967 ein Riesenspektakel war: Unzählige Zeitungen, Fernseh- und Radiosender waren dabei. Eine Handschuhfabrik fertigte sogar speziell verstärkte Handschuhe an – 200 Paar davon wurden auf der Strecke bis Rom verbraucht.

Für mich, der nicht mal den Handstand beherrscht, eine unfassbare Leistung. Aber ein anderer Umstand brachte mich als Verkehrsplaner ins Grübeln. Zu statistischen Zwecken werden üblicherweise für die Verkehrsmittelwahl verschiedene Kategorien unterschieden. Neben dem motorisierten Individualverkehr (Auto, Töff, Mofa), dem öffentlichen Verkehr (Bahn, Tram, Bus), dem Velofahren (inkl. E-Bike) wird jeweils das Zufussgehen ausgewiesen. Personen, die im Handstand unterwegs sind, passen zu keiner dieser Kategorien. Auch nicht zum Zufussgehen, denn dabei handelt es sich gemäss Duden um eine Tätigkeit, bei der man «sich in aufrechter Haltung auf den Füssen schrittweise fortbewegt». Genaugenommen haben wir es also mit einer eigenständigen Art von Fortbewegung zu tun – aber wie soll diese benannt werden?

Handstand geht gar nicht. Wie soll mit dem Wortteil «Stand», der etwas Stationäres umschreibt, eine Fortbewegung definiert werden? In Analogie zum Zufussgehen trifft es der Begriff «Zuhandgehen» schon besser. Eine Variante wäre es, für verkehrsstatistische Zwecke eine neue Kategorie «Extremitätengehen» einzuführen, in der das Zufuss- und das Zuhandgehen zusammengefasst werden. Tja, das führt wohl doch etwas zu weit. *— 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

21. Mai 2019, 09.15 Uhr
Fachtagung Fussverkehr Schweiz
«Den Fussgängern den Weg ebnen»
Luzern, Neubad, www.fussverkehr.ch/tagung

21. Mai 2019, ab 17.15 Uhrr
Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz
Luzern, Neubad (Traktanden siehe Seite 7)

26. August 2019
Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Nationale Mobilitätskonferenz «Mobilität neu denken»
Bern, Zentrum Paul Klee

7. bis 11. Oktober 2019
walk 21 – 20th International Conference on Walking
«Putting Pedestrians First»
Rotterdam (NL), www.walk21.com/rotterdam

17. und 18. Oktober 2019
Österreichische Konferenz für FussgängerInnen
«Da ist was los im lebenswerten Strassenraum»
Kufstein, Tirol (A), www.walk-space.at

Fussverkehr Schweiz