

BLICKPUNKT

Zu Fuss in der Stadt unterwegs: So schauts aus!

Der erstmals durchgeführte Städtevergleich Fussverkehr gibt Aufschluss über die Fussgängerfreundlichkeit von 16 Schweizer Städten. Er zeigt Stärken und Schwächen der einzelnen Städte auf und dokumentiert, dass es noch allerhand zu tun gibt. — ab Seite 2

Neue Verkehrsregeln: Grosse
Enttäuschung und kleine Freuden
für die Zufussgehenden
— Seite 6

Ein weinendes und ein lachendes Auge: Der alte Präsident geht, eine neue Präsidentin kommt. — Seite 7



Fussverkehrsfreundlichkeit der Städte im Vergleich

Im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde erstmals die Fussgängerfreundlichkeit von 16 Städten untersucht. Die Beurteilung erfolgte mit verschiedenen Methoden. Fünf Städte wurden mit der «goldenen Schuhbürste» ausgezeichnet. Diese Auszeichnung symbolisiert ein gutes Abschneiden, weist aber auch darauf hin, dass weiter an der Fussgängerfreundlichkeit poliert werden muss, damit in Zukunft brilliert werden kann. — Von Thomas Schweizer

Bahnhofstrasse Chur: Fussgängerzone mit Aufenthaltsqualität.



A lle Städte wollen den Fussverkehr fördern. Mindestens verfügen die meisten Städte über Strategien oder Konzepte mit entsprechenden Zielsetzungen. Wie sieht aber die Realität aus? Wo stehen die Städte? Was hat sich in den letzten Jahren getan? Welche Massnahmen sind geplant?

Die Fussgängerfreundlichkeit der 16 untersuchten Städte wurde im Jahr 2019 erhoben. Die Prämierung erfolgte im Juni 2020. Das Projekt wurde von Fussverkehr Schweiz, umverkehR und der Hochschule Rapperswil gemeinsam konzipiert und durchgeführt.

Gehen in der Stadt ist nicht nur ein Vergnügen

Wer zu Fuss unterwegs ist, muss oft Gefahren und Mängel in Kauf nehmen. Den Zufussgehenden werden Umwege zugemutet, sie müssen Hindernisse umgehen, sich mit Belagsschäden abfinden, oder es fehlen Verbindungen. Das Strassenqueren ist nicht immer sicher. Die Trottoirs sind zu schmal und mit Werbetafeln, Anlieferfahrzeugen oder parkierten Velos beziehungsweise E-Trottinetten verstellt. Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten fehlen vielerorts. Zudem werden die Trottoirs häufig zweckentfremdet als Mischverkehrsflächen, die sich der Fussverkehr mit dem Veloverkehr teilen muss. Es ist Aufgabe einer seriösen Fussverkehrsförderung, diese Mängel zu beseitigen.

Potenzial des Fussverkehrs besser ausnützen

Der Fussverkehr ist die Verkehrsart, die am wenigsten Platz benötigt, die geringsten negativen Umweltauswirkungen verursacht und sehr gesund ist. Das Bundesamt für Raumentwicklung (2017) beziffert den externen Nutzen des Fussverkehrs auf 913 Mio. Franken pro Jahr. Epidemiologische Studien zeigen, dass ein Zusammenhang besteht zwischen körperlicher Aktivität im Fuss- und Veloverkehr und einem verringerten Krankheitsrisiko. Aus all diesen Gründen sollte den Schweizer Städten daran gelegen sein, das Potenzial im Fussverkehr besser auszunützen.

Die Methodik zur Ermittlung der Fussverkehrsqualitäten musste für diese Pilotstudie zuerst entwickelt werden, wobei drei einander ergänzende Erhebungsarten eingesetzt wurden.

Fussverkehrstest

Die Bewertung der Fussverkehrsinfrastruktur erfolgte mithilfe eines Kriterienkatalog, der aus den Anforderungen der VSS-Norm SN 640 070 Fussverkehr abgeleitet und in Testläufen optimiert wurde. Wegen der Vielfalt der Verkehrsteilnahmegruppen und deren Ansprüchen waren viele Kriterien zu berücksichtigen. Insgesamt wurden vier Arten von Netzelementen für den Fussverkehr mit 168 Kriterien bewertet:

- Strecke: Trottoir, Fussweg, Mischverkehrsstrecke
- Querung: Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlage etc.
- Fläche: Platz, Begegnungszone
- Verknüpfungspunkt: Haltestelle

Beim Netzelement Haltestelle wurden beispielsweise 12 Kriterien bewertet (vgl. Tabelle):

Kategorie	Kriterium
Lage	Gute Lage der Haltestelle im Fussverkehrsnetz
Erreichbarkeit	Gute Zugänglichkeit der Haltestelle von allen Seiten
	Zugang auf allen Seiten mit Vortritt gewährleistet
	Haltestelle ist erkennbar signalisiert
Dimensionierung	Angemessene Breite für Längsverkehr
	Angemessene Grösse der Wartebereiche
Ausstattung	Funktionsfähige Abfahrtsanzeige in Echtzeit
	Wartehaus in angemessener Breite vorhanden
Aufenthaltsqualität	Angenehme Lage
	Genügend attraktive Sitzgelegenheiten vorhanden
	geringe Verkehrslärmbelastung
	Einladende Gestaltung
	Bäume als Schattenspender
Soziale Sicherheit	Gute Beleuchtung
	Gute Einsehbarkeit von allen Seiten
Hindernisfreiheit	Hindernisfreie Zugänglichkeit der Haltestelle von allen Seiten
	Taktile erfassbare Wegführung für Sehbehinderte vorhanden
	Niveaugleicher Zugang zu den ÖV-Fahrzeugen möglich
	Oberfläche eben und gut begehbar
	Keine Stolperfallen, keine Belagsschäden im Haltestellenbereich

Die Erhebung und Bewertung der Fussverkehrsinfrastrukturen erfolgte im Rahmen von Begehungen entlang von Routen, die mit den Städten im Voraus festgelegt wurden. Eine GIS-Applikation erlaubte es, die Informationen mittels Mobiltelefon direkt auf einer Datenbank abzulegen.

Umfrage zur Zufriedenheit

Mit einer Umfrage wurde das subjektive Empfinden der Bevölkerung zur Fussgängerfreundlichkeit in der eigenen Stadt ermittelt. Damit genügend Antworten für verlässliche Auswertungen erreicht werden konnten, unterstützten die Städte die Befragung mit eigenen Medienmitteilungen und Kommunikationsmassnahmen.

Der Online-Fragebogen mit 80 Teilfragen wurde von insgesamt 4068 Personen ausgefüllt und ist gegliedert nach:

- Angaben zu den Personen
- Mobilität der Zufussgehenden in der Stadt
- Bewertung der aktuellen Situation in der Stadt sowie auf oft begangenen Wegstrecken
- Bewertung der Situation in Verwaltung und Politik, Verbesserungsmassnahmen
- Offene Rückmeldungen an die Stadtverwaltung

Die Zufriedenheit der Zufussgehenden in Schweizer Städten wurde erstmals in diesem Detaillierungsgrad erhoben. Die Möglichkeit, offene Kommentare abzugeben, wurde rege genutzt und ist auch für die Städte von Interesse. Die Auswertung erfolgte in fünf Themenblöcken:

- Fusswegnetz
- Infrastruktur
- Wohlbefinden
- Verkehrsklima
- Politik

Planungspraxis

Die Fussgängerfreundlichkeit einer Stadt zeigt sich u.a. darin, wie mit den Anliegen und den Anforderungen des Fussverkehrs in der Stadtverwaltung umgegangen wird. Mittels 60 festgelegter Indikatoren wurden Zielsetzungen, Massnahmenplanungen und Umsetzung der Planungspraxis im Bereich Fussverkehr analysiert und bewertet. Dazu wurden folgende Quellen herangezogen:

- Grundlagen Fussverkehr (Strategien, Konzepte, Richtpläne, usw.)
- Gespräche mit Zuständigen für den Fussverkehr
- Publikationen, Informationen auf der Website
- Statistische Daten aus weiteren Quellen

Die Methodik lehnt sich an den Massnahmenkatalog des Labels «Energiestadt» an. Für jeden der 60 Indikatoren wurde eine Aussage formuliert, welche erfüllt werden soll. Einige Aspekte konnten quantifiziert werden, so dass der Zielerreichungsgrad in einer Bewertungsmatrix bepunktet werden konnte. Für die meisten Bereiche war aber eine qualitative Bewertung nötig. Diese wurden als «erfüllt», «teilweise erfüllt», «nicht erfüllt» bewertet und entsprechend bepunktet. Das Zusammenspiel sämtlicher Indikatoren sollte das Spektrum der Fussverkehrsplanung möglichst gut abdecken.

Die Bewertung der 60 Indikatoren wurde in folgende fünf Bereiche unterteilt:

- Strategien, Ressourcen
- Fusswegnetzplanung
- öffentlicher Raum
- Fussverkehr als Teil des Gesamtverkehrs
- Kommunikation, Controlling

Basel, Klybeckstrasse: Beispiel für einen genügend grosszügig dimensionierten Seitenbereich mit breitem Trottoir, Baumreihe und Sitzgelegenheit.



Je mehr Ressourcen für den Fussverkehr, desto besser

Im Umgang mit dem Thema Fussverkehr in der jeweiligen städtischen Planungspraxis haben sich grosse Unterschiede gezeigt. Die Spanne reicht von einem Erfüllungsgrad von 48 % bis 83 %, wobei Basel, Bern, Zürich und Neuenburg die besten Werte erreichten. Sie verfügen insgesamt über gute Grundlagen, zahlreiche Konzepte, machen Analysen, Studien, Erhebungen, beteiligen sich an Fussverkehrsforschungen und sind im regelmässigen Austausch mit anderen Städten, Verbänden und Quartiervertretungen.

Die Resultate zeigen klar, dass Städte mit mehr personellen Ressourcen im Bereich Fussverkehr besser abschneiden. Da die Förderung des Fussverkehrs eine Querschnittsaufgabe ist, werden in diesen Städten die Fussverkehrsverantwortlichen nicht nur für die Netzplanung eingesetzt, sondern auch bei der strategischen Ausrichtung der Mobilitätsplanung sowie bei Gesamtverkehrsprojekten beigezogen.

Im Quervergleich haben sich auch kulturelle Unterschiede gezeigt. In Tessiner Städten geniessen übergeordnete Konzepte, Richtpläne und stadtweite Analysen einen geringeren Stellenwert als in der Restschweiz. Während in der Deutschschweiz und teilweise auch in der Romandie systematische Analysen und konzeptionelle Vorarbeiten üblich sind, werden im Tessin Probleme punktuell angegangen und Lösungen direkt auf der konkreten Projektebene erarbeitet.

Der öffentliche Raum wird nicht nur aus der Optik des Fussverkehrs bearbeitet. Verschiedenste Anforderungen sind zu berücksichtigen, die durch andere Abteilungen der Stadtverwaltung abgedeckt werden. Deshalb ist die ressortübergreifende Zusammenarbeit und Schaffung von Synergien bei der Erarbeitung von Konzepten wichtig, die federführend von anderen Abteilungen erarbeitet werden (z.B. Innenstadtaufwertung, Grünraumkonzept, Alterskonzept, Sozialraumanalyse, Bewegungsförderung). Dabei sollte sichergestellt werden, dass die Anliegen der Erreichbarkeit, Wegführung, Aufenthaltsqualität, besondere Benutzergruppen genügend berücksichtigt werden.

Basel, Rheinufer; Die fussgängerfreundliche Gestaltung lädt zum Spazieren ein.

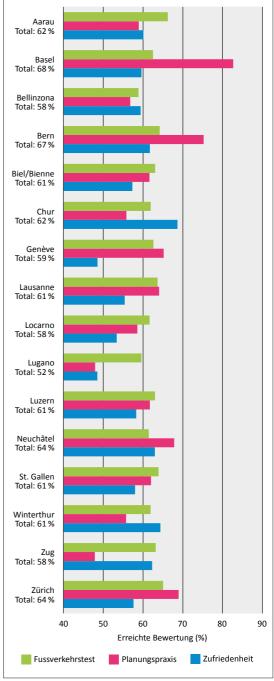


Goldene Schuhbürste: Ansporn für mehr Fussverkehr

Aarau schneidet bei der Bewertung der Infrastruktur am besten ab, Chur bei der Zufriedenheit und Basel bei der Planungspraxis. Neuenburg ist die fussgängerfreundlichste Stadt der Romandie und Bellinzona erreicht im Quervergleich der Tessiner Städte die höchste Punktzahl. Insgesamt erreicht Basel mit 68 % aller erfüllten Anforderungen den höchsten Wert aller untersuchten Städte. Diese fünf Städte wurden mit der «goldenen Schuhbürste» ausgezeichnet.

Der Städtevergleich gibt einen guten Überblick darüber, ob und wo die Bedingungen für den Fussverkehr zufriedenstellend sind. Ein tiefer Gesamtwert bedeutet, dass es noch viel zu tun gibt. Ein hoher

Gesamtergebnis Fussverkehrstest: Erreichte Gesamtbewertungen nach Teilprojekt und Stadt.



Gesamtwert bedeutet aber nicht, dass beim Fussverkehr alles zum Besten steht. Im Mittel des Gesamtergebnisses wurden erst 61 % der Anforderungen erfüllt; umgekehrt formuliert, zu beinahe 40 % eben nicht. Die Resultate erlauben es, Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Die Qualität der Infrastruktur verbessern

Für flächendeckende Schwachstellenanalysen, die sinnvoll wären, ist der Aufwand hoch, und für die systematische Umsetzung müssen Prozesse vielerorts erst noch etabliert werden. Der Fussverkehrstest bietet hier einen guten Ansatzpunkt zur Qualitätsverbesserung. Bei der Analyse wurde unter anderem deutlich, dass vielerorts die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht erfüllt sind. Zu geringe Trottoirbreiten, zu lange Wartezeiten beim Queren waren weitere Mankos.

Fussverkehr braucht einen höheren Stellenwert

In den letzten Jahren hat das Thema Fussverkehr an Bedeutung gewonnen. Das zeigen insbesondere die Interviews mit den Verantwortlichen der Städte. Es besteht aber noch eine Diskrepanz zwischen den Zielsetzungen und den dafür vorgesehenen personellen und finanziellen Ressourcen. Im Rahmen des Projektes zeigte sich, dass die städtischen Fussverkehrsfachstellen nur punktuell zusammenarbeiten und keine Strukturen zum fachlichen Austausch zwischen den Städten bestehen. Konzepte mit genügender Konkretisierung und Wirkungskontrollen von Massnahmen im Fussverkehr existieren fast nirgends.

Getrennte Infrastrukturen für Fuss- und Veloverkehr

Es wurde deutlich, dass Mischverkehrslösungen von Fuss- und Veloverkehr im städtischen Raum we-

der räumlich geeignet sind, noch auf Akzeptanz stossen (Zufriedenheitswerte unter 40 %). Wegen der Geschwindigkeitsunterschiede gehört reich Fussverkehr schneider Veloverkehr nicht auf die gleiche den besser ab.» Verkehrsfläche wie der Fussverkehr.

Wenn es zur Planungspraxis gehört, dass Fuss- und Veloverkehr gemischt geführt werden, so wird ungewollt ein regelwidriges Verhalten auch auf den «reinen» Trottoirs salonfähig gemacht. Vielen Velofahrenden ist dann gar nicht mehr bewusst, dass sie illegal auf Fussgängerflächen fahren.

Mehr Platz für den Fussverkehr

Trottoirbreiten liegen gemäss Fussverkehrstest oft deutlich unterhalb der Norm. Vor allem entlang von Quartierstrassen, aber auch von Hauptstrassen waren die Bewertungen tief. In der Praxis werden infolge enger Platzverhältnisse häufig Kompromisse zulasten des Fussverkehrs gemacht. Nötig wäre ein Umdenken in Politik und Verwaltung dahingehend, den Flächenverbrauch des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, damit auch bei beschränkten Platzverhältnissen eine Förderung des Fussverkehrs möglich wird.



Luzern Hirschmattstrasse: Der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel ermöglicht sicheres Queren.



Neuenburg, Passerelle du Millénaire: verbindet den Bahnhof mit dem Quartier Bel-Air

Kürzere Wartezeiten an Querungen

«Städte mit mehr perso-

nellen Ressourcen im Be-

Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, insbesondere mit Anmeldeanforderung für Fussgänger, haben eine schlechte Bewertung. Hier liegt ein einfach realisierbares Optimierungspotenzial brach, welches die Fussgängerfreundlichkeit erhöhen könnte.

Temporeduktionen und mehr Begegnungszonen

Die angemessene Berücksichtigung des Fussverkehrs als Teil des Gesamtverkehrs zeigt sich unter

> anderem bei der Anzahl und der Entwicklung von Bereichen mit Fussgängervortritt bzw. der Schaffung von Fussgänger- und Begegnungszonen. Temporeduktionen, auch auf den Hauptachsen, sind ein in der

Zufriedenheitsumfrage oft deponiertes Bedürfnis. Eine Auswertung der Verkehrsunfallstatistik zeigt: Je höher der Anteil an Strassen mit Tempo 30 und niedriger ist, desto weniger Fussgängerunfälle werden verzeichnet.

WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» ist eine Gemeinschaftsproduktion von Fussverkehr Schweiz, umverkehR und der Hochschule Rapperswil. Es wurde finanziell unterstützt von Energie Schweiz (KOMO), der Stiftung Corymbo, den Lotteriefonds Romand und Kanton Bern, dem Kanton Tessin sowie den 16 beteiligten Städten.

Die Dokumentation mit dem Schlussbericht, drei Teilberichten (Qualität der Infrastruktur, Stellenwert Fussverkehr in der Planungspraxis, Bevölkerungsumfrage zum Fussverkehr) und 16 Faktenblättern zu den 16 untersuchten Städten findet sich unter www.fussgaengerstadt.ch.

Neue Verkehrsregeln: Grosse Enttäuschung und kleine Freuden für die Zufussgehenden

Für den Fussverkehr sind vier der neu publizierten Änderungen der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften relevant. Es gibt nicht nur enttäuschende, sondern durchaus auch positiv zu bewertende Änderungen zu verzeichnen. — Von Dominik Bucheli

m Mai 2020 hat der Bundesrat die Änderungen der Verkehrsregeln bekannt gegeben, die Anfang des nächsten Jahres in Kraft treten. Ob Autos auf der Autobahn rechts überholen dürfen oder nicht, betrifft Zufussgehende wenig. Für Fussgänger/innen sind insbesondere vier Änderungen relevant:

Kinder bis 12 Jahre dürfen mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, wo Radstreifen und Radweg fehlen.

Damit wird die Situation auf dem Trottoir für Fussgänger/innen deutlich schlechter. Gegen diese neue Regelung hat sich Fussverkehr Schweiz bis zuletzt gewehrt. Leider konnte unser Fachverband nicht erreichen, dass der Bundesrat die Altersgrenze tiefer ansetzt. Positiv zu erwähnen ist jedoch, dass es nun eine klare Regelung gibt, in welchen Situationen Kinder auf dem Trottoir Velo fahren dürfen. Dank dem Einsatz von Fussverkehr Schweiz konnte erreicht werden, dass das Fahren auf dem Trottoir nur dort erlaubt ist, wo ein Radstreifen oder ein Radweg fehlt.

Rechtsabbiegen bei Rot für Velos

Für Velo-, Mofa- und E-Bike-Fahrende ist es künftig erlaubt, an Lichtsignalen bei Rot rechts abzubiegen. Dies unter der Voraussetzung, dass das Rechtsabbiegen entsprechend signalisiert ist. Obwohl für die Zufussgehenden dadurch in der Praxis wenig Zusatzkonflikte entstehen dürften, hat sich Fussverkehr Schweiz eher skeptisch dazu geäussert.

Der gelbe Pfeil signalisiert künftig, dass Velos bei Rot rechts abbiegen dürfen. Foto: bfu



WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Die Änderungen der Verkehrsregeln und Signalisationsvorschriften sind auf der Website des Bundesamt für Strassen ASTRA publiziert: www.astra.admin.ch



Die Stadt Zürich wendet die orange Umleitungssignalisation für den Fussverkehr konsequent an.

Weniger Signalpfosten auf dem Trottoir

Bisher musste jede Einschränkung der Parkzeit mit einer Signaltafel signalisiert werden. Die dazugehörigen Signalpfosten wurden oft auf dem Trottoir platziert und schränkten den Aktionsradius von Zufussgehenden ein oder führten zu Engstellen. Die Anpassung der Verkehrsregeln erlaubt es nun, Einschränkungen bezüglich Parkdauer und Fahrzeugtyp auf dem Boden zu markieren. Damit besteht das Potenzial, dass etliche Signalpfosten auf dem Trottoir entfernt werden können. Fussverkehr Schweiz fordert die Gemeinden und Städte auf, diesen Spielraum zu nutzen.

Umleitungen für den Fussverkehr dürfen endlich verständlich signalisiert werden.

Bisher war es nur eingeschränkt möglich, Umleitungen für den Fussverkehr zu signalisieren. Auf dieses Manko hatte Fussverkehr Schweiz bereits 2012 im Rahmen der Erarbeitung einer Broschüre über die Fussgängerführung bei Baustellen hingewiesen. Im Anschluss daran, führte die Stadt Zürich 2016 einen vom ASTRA bewilligten Verkehrsversuch durch und entwickelte eine anwender- und benutzerfreundliche Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr. Sie basiert ähnlich wie die Umleitung für den motorisierten Verkehr auf einer orangen Hintergrundfarbe. Diese neue Umleitungssignalisation darf nun ab nächstem Jahr in der ganzen Schweiz eingesetzt werden.

Es handelt sich bereits um die zweite Verbesserung der Signalisationsverordnung SSV in den letzten fünf Jahren, die von Fussverkehr Schweiz angeregt wurde. Nachdem unser Fachverband wiederholt darauf hingewiesen hatte, wurde 2016 die Möglichkeit geschaffen, bei Sackgassen durchgehende Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr mit Piktogrammen zu signalisieren.

Generalversammlung Fussverkehr Schweiz

Neue Präsidentin und neues Vorstandsmitglied

Die Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz hat am 27. Mai 2020 nicht wie ursprünglich vorgesehen in Langenthal BE, sondern wegen dem Corona-Lockdown online stattgefunden. Rund 35 Vereinsmitglieder liessen es sich nicht nehmen teilzunehmen. Trotz der ungewöhnlichen Umstände konnten alle Geschäfte ordentlich behandelt werden. Die wesentlichsten Beschlüsse betrafen die Vorstandszusammensetzung:



Seit 2012 hat **Thomas Hardegger** die Geschicke von Fussverkehr Schweiz als Präsident mit Fingerspitzengefühl und einer klaren Haltung geführt. Seine Vernetzung in Politik und Verbänden sorgte dafür, dass sich manche Türe öffnete und sich unser Fachverband weiterentwickelte. Bei seinem Amtsantritt vor acht Jahren hat er im Interwiev Folgendes gesagt:

«Ich bin gerne zu Fuss unterwegs. Lieber hätte ich noch mehr Gelegenheit dazu. Die Umwelt, die Veränderungen im Lebensumfeld, die sinnlichen Eindrücke der Natur, der Lebensrhythmus, alles ist direkter fühlbar – und oft kommt es zu schönen Begegnungen.»

Diese Aussage hat ihn als Präsident von Anfang an qualifiziert und wir hoffen, dass er nun vermehrt Gelegenheit findet, zu Fuss unterwegs zu sein.



Marionna Schlatter wurde zur neuen Präsidentin von Fussverkehr Schweiz gewählt. Die 39-jährige Soziologin wurde 2019 in den Nationalrat gewählt, wo sie Einsitz hat in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und in der Sicherheitskommission. Als langjährige Präsidentin der Grünen des Kantons Zürich war Marionna Schlatter Kopf der Kulturlandinitiative und bekannt dafür, die Brücke zwischen «Stadt» und «Land» zu bauen. Marionna Schlatter ist Mutter von zwei Kindern im Primarschulalter und wohnt mit ihrer Familie im Zürcher Oberland, am Waldesrand, wo sie am liebsten ihrer grossen Leidenschaft, dem Pilze sammeln, nachgeht. Pilze sammeln, so sagt die neue Präsidentin, könne man übrigens nur zu Fuss.



Ebenfalls neu im Vorstand ist Martine Docourt. Die Umweltgeologin hat sich als Spezialistin für nachhaltige Entwicklung einen Namen gemacht. Martine Docourt ist Co-Präsidentin der SP-Frauen Schweiz und Grossrätin im Kanton Neuenburg, wo sie vier Jahre SP-Fraktionschefin war. Mit ihrer Expertise und ihrem Netzwerk kann sie helfen, die Position unseres Fachverbands in der Romandie zu verstärken.

Projekte von Fussverkehr Schweiz

Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen MIWO

MIWO ist ein seit mehreren Jahren bestehendes Analyse- und Beratungsangebot von Fussverkehr Schweiz und dem Büro «bernhard Umwelt Verkehr Beratung». Es wurde mit Unterstützung von Bund, Kantonen und Städten sowie diversen weiteren Partnern aufgebaut. Die Beratungstools wurden im Juni 2020 durch zwei neue ergänzt, weitere folgen im Verlauf dieses Jahres. Infos: www.wohnen-mobilitaet.ch





Geschäftsstelle Fussverkehr Schweiz

Neue Mitarbeiterin



Im Rahmen eines Teilpensums arbeitet Sarah Widmer seit Mai 2020 für Fussverkehr Schweiz und die International Federation of Pedestrian IFP, um die Interessen der Zufussgehenden am Global Forum for Road Traffic Safety WP1 bei der UNO zu vertreten. Sarah Widmer

ist ausgebildete Geografin und hat eine Doktorarbeit über die Nutzung des Smartphones als urbanes Navigationsgerät verfasst. In den letzten Jahren, hat sie in der akademischen Forschung über die sozio-räumlichen Auswirkungen von «intelligenten» Technologien gearbeitet. Dieses Fachwissen wird ihr im WP1 von Nutzen sein, da dort die bevorstehende Einführung von autonomen Fahrzeugen zentral diskutiert wird. Als dezidierte Befürworterin des Zufussgehens freut sie sich darauf, die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger in diesen Diskussionen über die Zukunft der Mobilität zu verteidigen.

FACHTAGUNG 2020

Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr

Attraktive und gut zugängliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Dienstag, 27. Oktober 2020 / Langenthal, Stadttheater

Nachdem wegen des Corona-Lockdowns die Tagung im Mai 2020 abgesagt werden musste, wird im Oktober 2020 ein neuer Anlauf genommen.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: fussverkehr.ch/tagung



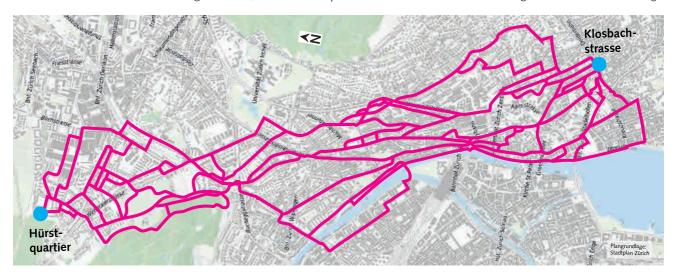
Zu Fuss zur Arbeit

A ls Stadtzürcher pendle ich seit Jahren mit dem Velo zur Arbeit. Das Wetter stört mich dabei wenig. Die rund 7,5 Kilometer, garniert mit einigen Höhenmetern, lege ich routiniert auch bei Regen oder Kälte zurück.

Dieses Jahr habe ich mir vorgenommen, den Arbeitsweg zu Fuss auszuprobieren. Seit Anfang April pendle ich jede Woche mindestens einmal zu Fuss. Meine Erkenntnis: Es funktioniert erstaunlich selbstverständlich. Der Hinweg dauert rund 5/4 Stunden; der Rückweg mit etwas mehr Steigungen nur unwesentlich länger. Damit ein normaler Büroarbeitstag resultiert, starte ich entsprechend

früher und geniesse dafür die besondere Morgenstimmung. Der Regen stört mich zwar stärker als mit dem Velo, aber in den vier Monaten meines Experiments hat es ganze zweimal geregnet.

Während ich mit dem Velo meistens die gleiche Route zurücklege, geniesse ich es zu Fuss speziell, die Wege zu variieren. Auf der untenstehenden Karte sind meine Variationen eingezeichnet. Nach Lust und Laune wechsle ich nur kleine Wegstücke, manchmal aber die komplette Route. Dabei lerne ich so ganz nebenbei die Stadt mit anderen Augen kennen. — 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: Christine Bärlocher Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz Druck: Lenggenhager Druck, Zürich Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Monika Litscher (ML), Dominik Bucheli (bd), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR), Sarah Widmer (SW)

SOCIAL NETWORK

@fussverkehr



Facebook: www.facebook.com/ mobilite.pietonne

Twitter: www.twitter.com/



@fussverkehr Instagram: www.instagram.com/



Linkedin: linkedin.com/company/ fussverkehr-schweiz/

Fussverkehr Kanton Aargau 5000 Aarau, aargau@fussverkehr.ch

REGIONALGRUPPEN

Fussverkehr Region Basel

basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Kanton Bern 3000 Bern, bern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Fribourg fribourg@mobilitepietonne.ch

Mobilité piétonne Genève geneve@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr Region Luzern 6000 Luzern, luzern@fussverkehr.ch

Mobilité piétonne Neuchâtel neuchatel @mobilite pietonne.ch

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

Mobilité piétonne Canton de Vaud vaud@mobilitepietonne.ch

Fussverkehr Kanton Wallis wallis@fussverkehr.ch

Fussverkehr Winterthur winterthur@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich www.fussgaengerverein.ch

AGENDA

14. und 15. Oktober 2020

Österreichische Konferenz für FussgängerInnen «Gut zu Fuss daheim und für die Gäste» Freistadt, Oberösterreich (A), www.walk-space.at

21. Oktober 2020

3. Deutscher Fussverkehrskongress Interaktive Online-Veranstaltung www.fussverkehrskongress.de

27. Oktober 2020

Fachtagung Fussverkehr Schweiz «Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr» Langenthal, Stadttheater www.fussverkehr.ch/tagung

Bis April 2021

Schwerpunktreihe «Zukunft zu Fuss» Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure Veranstaltungen in der ganzen Schweiz, www.svi.ch

