3 / 20

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Zufussgehen ist Alltag – jederzeit

Corona hat das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert. Während des zweifellos schwierigen Lockdowns haben viele von uns die Gelegenheit ergriffen, den öffentlichen Raum wieder zu Fuss zu entdecken. Diese Erkenntnisse sollten im Hinblick auf eine Mobilitätswende genützt werden. — *ab Seite 2*

Wie Fussverkehr Schweiz die Interessen der Fussgänger/innen bei den Vereinten Nationen vertritt.
— *Seiten 5 bis 6*

Ein Rückblick auf die Online-Tagung von Fussverkehr Schweiz
— *Seite 7*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Zufussgehen ist existentiell – zu allen Zeiten

Die Würdigung der Qualitäten des Gehens und die damit verbundene Notwendigkeit für Verbesserungen werden aufgrund der anhaltenden gesundheitspolitischen Krise drängender. Mit mehr Fussbewegung tun wir nicht nur uns selbst Gutes, sondern wir stärken im Austausch mit anderen den Zusammenhalt der Gesellschaft und gestalten Schritt für Schritt eine nachhaltige Zukunft. *— Von Monika Litscher*

Anstehen und Abstand halten im öffentlichen Raum in Zeiten von Corona.

Wir befinden uns am Ende eines aussergewöhnlichen Jahres. Es bescherte uns viele Erfahrungen, auch zum Zufussgehen. Zu Beginn der Pandemie haben viele von uns beim Spazieren rund ums Haus entdeckt, wie gut und wie not es tut, auf diese Weise den Kopf zu lüften und sich und die Umwelt mit allen Sinnen zu erleben.

Zur selben Zeit zeigten die temporär vom motorisierten Individualverkehr nahezu befreiten Siedlungsräume eindrücklich, wie und in welchem Masse Infrastruktur, Gestaltung und Regulative menschliche Bewegung und Begegnung ermöglichen oder eben verhindern. Die unhinterfragte Ausrichtung auf eine autozentrierte Stadt seit fast hundert Jahren wurde für alle offensichtlich. Überdeutlich manifestierte sich, dass gesellschaftlicher Fortschritt alleine mit Technik und ohne Berücksichtigung des Gemeinwohls nicht gelingt. Spätestens seit dieser Krise ist unverkennbar, dass Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung, technologische und digitale Möglichkeiten zusammen mit Sozialpolitik, Ökologie, Wirtschaft, aber auch mit Arbeit und Lebensgestaltung zu denken sind. Entsprechend gilt es die Akteur/innen der Politik, der öffentlichen Verwaltungen, der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft zu involvieren. Denn nur gemeinsam kann öffentlicher Wert in Siedlungsräumen geschaffen und unsere Mobilitätssysteme menschengerechter gestaltet werden.

Das Potential der öffentlichen Räume, dazu zählen auch die Strassenräume, zeigt sich für den Menschen beim Zugang, Bewegen, Austausch und Verweilen. Zu nennen sind der Kontakt mit anderen, der Austausch mit der Nachbarschaft, das Beobachten und Beobachtetwerden sowie das Spazieren. Mit der Fussbewegung geht Ruhe einher und es erlaubt uns, die Gedanken schweifen zu lassen. Die Effekte dieser Kombination sind in hektischen Zeiten, aber auch während der aktuellen Krise wichtig. Nebst dem eigenen Wohlbefinden wird mittels des Zufussgehens auch der Kontakt mit anderen und der soziale Kitt hergestellt, der die Basis für unsere funktionierende demokratische Gesellschaft bildet.

Die Menschen erobern den öffentlichen Raum

Erinnern wir uns an die Wiederaneignung des öffentlichen Raums im April 2020: Nach der Lockerung der einschränkenden Corona-Massnahmen eroberten die Menschen sukzessive die Trottoirs zurück. Trotz Abstand halten, sich auf dem Trottoir ausweichen und disziplinierten Warten vor den Geschäften entlang der gelb auf dem Boden aufgetragenen Markierungen, kehrte zusehends mehr Entspannung und fast schon Alltagsroutine ein.

Die Geh-Erfahrungen in diesem Frühjahr schreiben sich bei vielen positiv ins Gedächtnis ein. Doch

Zürich Zollikerstrasse: Der motorisierte Individualverkehr dominiert. Die Zufussgehenden sind an den Rand gedrängt.

meist werden sie als Sondererscheinung betrachtet. Die Berichterstattung orientiert sich wie bisher bei Unfällen, Baustellen, Demonstrationen oder Gefahren, an den Ausnahmen des Fussverkehrsalltags. Dabei ist das Zufussgehen im Nahraum die grundlegendste Mobilität und eine der wichtigsten Facetten der Lebensqualität. Sie schlägt sich in der Zufriedenheit der Bevölkerung und der lokalen Prosperität nieder. Die analogen Erfahrungen des Gehens ermöglichen uns Menschen nämlich, die kulturell und sozial überlebenswichtige Normalität zu ertragen, die Herausforderungen, die Lasten und die Freuden des täglichen Lebens zu aussergewöhnlichen und zu gewöhnlichen Zeiten zu bewältigen. Gehen ist keineswegs eine banale Alltagsmobilität, sie ist überlebenswichtig. Ungeachtet dessen, wie unaufgeregt sie als gewöhnliche humane Praxis daherkommt.

Fussverkehr generiert grossen finanziellen Nutzen

Wie jede Bewegung ist das Gehen ein Geschehen, eine Repräsentation, die mit ideologischen Botschaften versehen ist. Entsprechend fallen die politische Wirkung sowie die ökonomische, die gesellschaftliche Beachtung aus. Aktuell offenbaren die Performance und Machtverhältnisse im öffentlichen Raum, wie es ums Zufussgehen bestellt ist. Für eine Veränderung dieses Zustands ist nicht nur die ungerechte Flächenverteilung zu korrigieren und den Menschen mehr als 1,5 Meter am Rand des Strassenraums zuzugestehen, sondern es ist auch die Hierarchie im Kopf zu justieren.

Unterstützung dazu bieten Geh-Erlebnisse und bekannte Fakten. Sie sind beharrlich und mit Verve in politischen Diskussionen einzubringen. Denn was erzählt wird, zählt. So sollte etwa der oft unterschlagene Nutzen von rund 900 Millionen Franken pro Jahr, den der Fussverkehr generiert, vermehrt in Prozessen der Politik, Planung, Gestaltung und Entwicklung berücksichtigt werden. Zudem handelt es sich beim Gehen nicht um einen kostenpflichtigen Service oder eine Gewinnmaximierung Privater, sondern um einen öffentlichen Wert. Dieser verdient angemessenen Platz; der zugewiesene ist schon zu gewöhnlichen Zeiten zu knapp und zu marginal, geschweige denn, dass er in einer Krise ausreichen würde.

Sollen Siedlungen im menschlichen Mass anmuten, der öffentliche Raum als sozial wirksamer Begegnungsort eine Rolle spielen und eine Neubewertung des Gehens aufrichtig gelingen, sind viel Ambition, Vision, Wille und Verantwortlichkeit der Politik unerlässlich. Dabei braucht es mehr als blosse Zugeständnisse, unverbindliche Planungsgrundlagen, hehre Leitbilder und politische Reden oder aufgrund der Corona-Krise temporär errichtete Velo- und selten auch Fussverkehrswege. Gefordert sind nachhaltige Taten, die mit einer Zurückbindung der dominierenden Verkehrsflächennutzungen verbunden sind.

Trottoirs sind Bewegungs- und Begegnungsflächen

Lassen wir die letzten Monate mit Blick auf die Trottoirs in Schweizer Städten Revue passieren, zeigt sich das Potential, aber auch das Manko. Trottoirs sind zum einen Schnittstellen. Sie liegen zwischen der Fahrbahn mit dem rollendem Verkehr und dem Statischen, den Gebäudefassaden und dem Drinnen. Über Trottoirs werden Gebäude und Grundstücke erschlossen. Sie bieten Bewegungs- und Begegnungsfläche für Zufussgehende, einen Ort zum Verweilen und vieles mehr. An ihnen kommt niemand vorbei – ausser den wenigen Menschen, die sich von Tiefgarage zu Tiefgarage bewegen. Trottoirs sind zum anderen die fast vergessenen frei zugänglichen öffentlichen Bühnen, multifunktional und wichtig für unsere Demokratien: Es geht ums Sehen und Gesehenwerden, ums Verbergen und Zeigen, um Repräsentation von Vielfalt, um Improvisation und um eigenständiges Handeln.

Die Fussverkehrsflächen ermöglichen die Selbstdarstellung, aber auch die Darstellung von gesellschaftlichen Stimmungen und von politischen Auseinandersetzungen. Wie wichtig dies für junge Erwachsene ist, zeigte sich unmittelbar nach der Lockerung der Pandemie-Massnahmen im Frühsommer. Besonders diese Altersgruppe fand ihren Weg rasch und zahlreich aus der Agglomeration ans Zürcher Seebecken. Dort haben sie sich

Zürich Gubelhangstrasse: Die Menschen nehmen während des Lockdowns mehr öffentlichen Raum ein. Foto: Flurin Bertschinger

Parkierte Fahrzeuge schränken oft den Platz auf Trottoirs ein.

spazierend, pöbelnd, lachend oder einfach auf einer Bank sitzend, begierig nach Wochen der Beschränkung zurück ins gesellschaftliche Stadtleben gestürzt. Die frequentierten Gehwege machen Erfahrungen mit Unterschiedlichem und Unerwartetem, Austausch mit anderen und die Kultivierung von kreativen Geschäften möglich. Es sind die alltäglichen, direkt mit allen Sinnen erfahrbaren Interaktionen, die unsere grundlegenden menschlichen Bedürfnisse stillen und den Grundstein für das gesellschaftliche Teilen und Lernen, Machen und Gestalten legen.

«Trottoirs sind die zentralen Nervenbahnen jeder Stadt.» Jane Jacobs

Nicht nur persönliche Erfahrung, sondern auch kollektive Erzählungen prägen das Potential von Trottoirs. Denken wir an popkulturelle Szenen, kann der Grundton faszinieren, etwa wenn sich Prostituierte, Gauner, Gemüsehändler oder Discobesucherinnen als selbstbewusste, sich kümmernde, liebenswert ambivalente Figuren auf ihrem Trottoir bewegen, oder bedrohen, etwa wenn Polizisten gewaltsam eingreifen oder Anwesende aggressiv, rücksichtslos agieren. Befreiendes und emanzipatorisches Potential von Trottoirs wird gestärkt, wenn entsprechende Geschichten erzählt werden. Sie liegen den Vorstellungen von Stadtraum und Strasse inklusive Trottoir zugrunde, beflügeln das Lebensgefühl und das Image der Städte. So werden in Jane Jacobs Klassiker über die Stadtentwicklung 1961 die Trottoirs als «zentrale Nervenbahnen jeder Stadt» bezeichnet. Sie gelten zudem als wesentliche öffentliche Räume, garantieren oder verhindern Lebensqualitäten und Vitalität für die Anwohnenden.

Aus der Vergangeheit für die Zukunft lernen

Die hier beschriebenen Möglichkeiten auf den Trottoirs orientieren sich an ihnen, aber auch an den Vorstellungen von Arthur Dillon. Er plante zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Paris eine solche Infrastruktur für Menschen und betonte deren soziale Wirkung und Rolle für den Fortschritt einer städtischen Entwicklung. Mehrere Meter breite Trottoirs sollten demnach kommerziellen und sozialen Raum bieten, der zu urbanem Komfort führt. Neue Hygiene und Sicherheitsstandards garantierten mehr Sicherheit für alle Zufussgehenden, ausdrücklich auch für Kinder und ältere Menschen. Das war lange vor der Massenmotorisierung, vor dem monofunktionalen autozentrierten Städtebau, der Umweltkrise und der Corona-Pandemie, damals als die Kultur des Gehens selbstbewusster gehuldigt wurde. Es ist höchste Zeit aus der Vergangenheit zu lernen, die Gegenwartsanalyse anzuerkennen und so die Zukunft für Menschen zu Fuss – für gewöhnliche und aussergewöhnliche Zeiten – zu gestalten. —

Lockdown: Die Bevölkerung entdeckt die nahe Umgebung zu Fuss. Foto: Flurin Bertschinger

Die Interessen des Fussverkehrs in internationalen Organisationen vertreten.

Seit diesem Frühling vertritt Fussverkehr Schweiz in Partnerschaft mit der International Federation of Pedestrians (IFP) die Interessen der Fussgänger/innen in den dafür zuständigen Gremien der Vereinten Nationen in Genf und versucht auf internationaler Ebene, für die Zukunft des Gehens einzutreten. *— Von Sarah Widmer*

Momentan konzentriert sich meine Tätigkeit im Rahmen einer Teilzeitstelle auf die Interessenvertretung in Gremien, die sich hauptsächlich mit der Verkehrssicherheit auseinandersetzen.

Verkehrssicherheit als Thema der Vereinten Nationen

Weltweit sind Strassenverkehrsunfälle die häufigste Todesursache bei Kindern und jungen Erwachsenen zwischen 5 und 29 Jahren und die achthäufigste Todesursache über alle Altersgruppen. Seit Längerem haben die Vereinten Nationen (UN) dies als Problem für die öffentliche Gesundheit erkannt. Zudem machen die damit verbundenen Kosten zwischen 1% und 3% des Bruttosozialprodukts der Staaten aus. Die Zahl der Todesopfer bei «ungeschützten» Verkehrsteilnehmenden ist besonders gross – also vor allem bei den Zufussgehenden und Velofahrenden. In der Europäischen Union entfielen 2018 rund 21% der Verkehrstoten auf Fussgänger/innen. Dieser Anteil ist in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen noch höher, da dort das Gehen für viele die zentrale Fortbewegungsart darstellt, die dazu nötigen Fussverkehrsinfrastrukturen aber weitgehend fehlen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist deshalb ein wichtiges Ziel der UN. Die Generalversammlung proklamierte von 2011 bis 2020 ein «Jahrzehnt der Verkehrssicherheit» und hat die Zielsetzungen bis 2030 erneuert. Die Zahl der Toten und Verletzten infolge von Verkehrsunfällen soll bis 2030 um 50% reduziert werden.

Interessenvertretung im Global Forum for Road Traffic Safety (WP1)

Das WP1 steht unter der Schirmherrschaft der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Zweimal im Jahr kommen die Delegierten der Mitgliedländer zusammen und diskutieren Herausforderungen der Verkehrssicherheit, passen Verträge an, geben Empfehlungen ab, harmonisieren Normen bzw. Verkehrsregeln und tauschen sich über Best-Practice aus. An diesen Treffen sind auch Interessenvertretungen zugelassen: Wissenschaft, Industrie (insbesondere Automobilindustrie) und Nichtregierungsorganisationen. Alle diese nichtstaatlichen Akteur/innen besitzen keine Entscheidungsbefugnis, haben aber ein Rederecht und können in den verschiedenen Arbeitsgruppen Einsitz nehmen.

Die Konferenzen des Global Forum for Road Traffic Safety finden in Genf statt.

Nach den ersten Konferenzteilnahmen als Vertreterin der IFP ist bei mir der Eindruck entstanden, dass sich die Diskussionen über die Verkehrssicherheit stark auf den Motorfahrzeugverkehr konzentrieren. Themen sind beispielsweise die Normen über das Verhalten der Fahrzeuglenkenden, die mangelnde internationale Führerschein-Harmonisierung oder die Herausforderungen im Bereich der technologischen Entwicklung von Fahrzeugen. Die Frage der Verkehrssicherheit wird also vor allem vor dem Hintergrund betrachtet, dass der motorisierte Individualverkehr vorherrschend ist (und dies auch in Zukunft bleiben wird). Die Tatsache, dass die Sicherheit durch eine Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf sicherere und nachhaltigere Verkehrsmittel – wie das Zufussgehen, das Velofahren oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel – erhöht werden kann, wird nur am Rande behandelt.

Als Vertreterin der IFP ist es mir daher ein wichtiges Anliegen, diesem Standpunkt mehr Gehör zu verschaffen und dafür zu sorgen, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit besser verknüpft werden kann mit weiteren global drängenden Fragen, wie zum Beispiel der Etablierung einer nachhaltigeren Mobilität.

UN-GREMIEN IM BEREICH VERKEHRSSICHERHEIT

Global Forum for Road Traffic Safety (WP1):
Das 1950 gegründete UN-Gremium befasst sich mit der Strassenverkehrssicherheit und mit der Umsetzung der UN-Verkehrskonventionen. In diesen Konventionen werden internationale Standards und Regeln für die Strasseninfrastruktur, für die Fahrzeugzulassung und für die Verkehrssicherheit festgelegt.

United Nations Road Safety Collaboration (UNRSC)
Das 2004 im Rahmen der World Health Organization (WHO) eingerichtete Netzwerk hat das Ziel, die globale, internationale und regionale Zusammenarbeit zu stärken, um die Resolutionen der UN-Generalversammlung über die Verkehrssicherheit zu unterstützen.

United Nations Road Safety Fund (UNRSF).
Der 2018 gegründete Fonds hilft Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen, nationale Verkehrssicherheitssysteme einzurichten und damit die Zahl der Toten und Verletzten bei Verkehrsunfällen zu senken.

Sion: Autonomer Shuttlebus im Testbetrieb. Foto: www.postauto.ch

Es steht viel auf dem Spiel, denn die Delegierten aus den Mitgliedstaaten haben auch die Pflicht, die wirtschaftlichen Interessen (insbesondere der Automobilindustrie) und die politischen Positionen ihres Staates zu vertreten. So argumentierte beispielsweise die Delegierte aus den USA letzthin, die Aufgabe der WP1 sei es, sich nur mit der Verkehrssicherheit und nicht mit anderen Themen wie ... dem Klimawandel zu befassen.

Meine Rolle als IFP-Vertreterin besteht darin herauszufinden, mit welchen Ländern und mit welchen nichtstaatlichen Akteur/innen es möglich ist, gemeinsame Positionen zu entwickeln und sich gegenseitig zu unterstützen.

Beispiel: Autonomes Fahren

Ein aktuelles Thema, das die WP1 im Rahmen der internationalen Normierung des Verkehrswesens beschäftigt, betrifft das autonome Fahren. Autohersteller, Start-ups und Technologieunternehmen arbeiten mit Hochdruck an der Entwicklung und Implementierung dieser robotergesteuerten Fahrzeuge. Automatisierte Fahrzeuge werden oft als Hoffnungsträger für die Verbesserung der Verkehrssicherheit bezeichnet, da sie menschliches Fehlverhalten, das für 90% der Unfälle verantwortlich ist, beseitigen sollen. In Wirklichkeit wird unter Expert/innen über diesen Aspekt aber immer noch kontrovers debattiert. Es besteht weiterhin eine grosse Unsicherheit über die Auswirkungen der autonomen Fahrzeuge auf unsere Mobilitätssysteme. Sicher ist jedoch, dass es notwendig ist, die Einsatzmöglichkeiten und Grundzüge rechtlich und technisch zeitnah zu regeln. Und viele dieser Entscheidungen werden auf internationaler Ebene getroffen.

In der WP1 diskutieren wir zum Beispiel, wie Fahrzeuge mit aktivierter Fahrautomatik für die anderen Verkehrsteilnehmenden erkennbar gemacht werden sollen, oder welche Aktivitäten Personen erlaubt sein sollen, damit diese bei Bedarf rechtzeitig wieder die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen können. Vor allem geht es darum, das Wiener Übereinkommen von 1968 über den Strassenverkehr, das auch die Schweiz ratifiziert hat, so anzupassen, dass es eine Rechtsgrundlage für den Betrieb dieser Fahrzeuge schafft.

Eine der zentralen Fragen ist, ob die Fahrzeuglenkenden, deren Verhalten und Verantwortlichkeiten in der Konvention von 1968 umfassend definiert sind, durch Software ersetzt werden können. Diese Frage stellt sich beispielsweise, wenn ein autonomes Fahrzeug ohne Insass/innen, eine zu Fuss gehende Person ohne Augenzeug/innen überfahren würde. Kann man von dem Fahrzeug erwarten, dass es in der Lage ist, Hilfe zu rufen, den Unfallort zu sichern und sich zu erinnern, wie der Zusammenstoss abgelaufen ist? Mit anderen Worten, kann man erwarten, dass Artikel 31 des Wiener Übereinkommens über den Strassenverkehr, der das richtige Verhalten der Beteiligten im Falle eines Unfalls detailliert regelt, respektiert wird?

Dieser hypothetische Fall zeigt, dass bei der Regulierung und Festlegung von Sicherheitsstandards für autonomes Fahren für die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden viel auf dem Spiel steht. Und neben diesen zweifellos wichtigen Sicherheitsaspekten stellen sich noch weitere wichtige Fragen:

- Führt das autonome Fahren nicht zu unnötiger Mobilität mit allen damit verbundenen Konsequenzen für Umwelt und Gesellschaft?
- Wird das Gehen durch den Einsatz von autonomen Fahrzeugen soweit substituiert, dass in Zukunft kaum noch Zufussgehende in unseren öffentlichen Strassenräumen anzutreffen sind?

Die Vertretung der IFP im WP1 soll sicherstellen, dass die Interessen des Fussverkehrs bei den Entscheidungen für den Einsatz dieser neuen Fahrzeuge, gebührend mitberücksichtigt werden. —

Wie interagieren autonome Fahrzeuge? Foto: pixabay

WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

Global Status Report on Road Safety 2018
(www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en)

Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020
(www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en)

How safe is cycling and walking in Europe? PIN Flash 38
(www.etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38)

Fachtagung Fussverkehr Schweiz

Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr

Am 27. Oktober fand die diesjährige Fachtagung von Fussverkehr Schweiz unter dem Titel «Zu Fuss zum ÖV» statt. Rund 90 Teilnehmende nahmen an der kurzfristig digital durchgeführten Tagung teil. Ursprünglich hätte der Anlass im Stadttheater Langenthal stattfinden sollen. Die neue Form erforderte von Organisation wie Teilnehmenden eine grosse Flexibiliät, das Fazit am Ende des Tages war aber durchwegs positiv, auch wenn der persönliche Erfahrungsaustausch leider zu kurz kam.

Ortsbezüge wurden in den Referaten dennoch geschaffen. So präsentierte Sabine Gresch, Stadtbaumeisterin von Langenthal die geplante Nord-Süd-Achse. Diese soll den Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr besser passierbar machen und mit zwei neugestalteten Bahnhofplätzen städtebaulich besser integrieren. Wie die Integration von ÖV-Haltestellen gelingen kann, darüber haben Patrick Ruggli und Daniel Schöbi anhand von Beispielen aus dem Kanton St. Gallen referiert und dabei auf ihren Leitfaden «Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen» aufmerksam gemacht.

Gerade in komplexen Grossprojekten wie der grenzüberschreitenden S-Bahnverbindung Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse, müsse man den Menschen als zukünftigen Nutzer immer wieder in den Fokus rücken, so Caroline Barbisch des Kantons Genf. Beim Zugang zu ÖV-Haltestellen spielt der Fussverkehr nämlich eine Schlüsselrolle wie Helge Hillnhüter der Norwegischen Technischen Universität mit nackten Zahlen glaubhaft machte: über die Hälfte der ÖV-Benutzenden in Städten sind länger zu Fuss unterwegs als tatsächlich im ÖV.

Jasmin Thurau und Ernst Bosina vom Crowd Management der SBB stellten ihre Strategien im Umgang mit in Bahnhöfen räumlich und zeitlich stark variierenden Passagieraufkommen dar. Die Lenkungsmassnahmen reichen dabei von online verfügbaren Auslastungszahlen, über zusätzliche Signaletik bis hin zu bewusst platzierten Stehbänken auf den Perrons.

Die angeregten Diskussionen an der online abgehaltenen Fachtagung um die praktische Umsetzung haben aufgezeigt, dass das «wo» auch in der digitalen Zeit unverändert wichtig ist. —

Fussverkehr Winterthur

Slow Town Winterthur

Im September 2020 hat die Stadtpolizei Winterthur zusammen und auf Initiative mit den Verbänden VCS, Pro Velo Winterthur, Fussverkehr Schweiz und TCS die Kampagne «Slow Town Winterthur» lanciert. Es wird mit Kreidespray auf dem Boden, Plakaten und Postkarten auf die bestehenden, oft vergessenen Regeln hingewiesen: Schritttempo in Fussgängerzonen und Rücksichtnahme.

Nach dem Rücktritt unserers Vertreters vor Ort ist die Kontaktstelle von Fussverkehr Schweiz in der Stadt Winterthur leider verwaist. Wenn sich jemand für die Belange der Zufussgehenden einsetzen möchte, soll er sich doch per E-Mail auf winterthur@fussverkehr.ch oder auf der Geschäftstelle von Fussverkehr Schweiz melden. —

TAGUNGSDOKUMENTATION 2020

Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr

Anordnung und Gestaltung von Bushaltestellen

Öffentlicher Verkehr (ÖV) ohne Fussgängerinnen und Fussgänger ist undenkbar. Wer mit Tram, Bus oder Zug reist, ist fast immer vorher und nachher zu Fuss unterwegs. Deshalb reichen dichte Fahrpläne und komfortables Rollmaterial alleine nicht, um den öffentlichen Verkehr attraktiv zu machen. Es braucht ein dichtes Haltestellennetz, und diese müssen gut zugänglich und komfortabel ausgestattet sein.

Im Hinblick auf die nationale Fachtagung «Zu Fuss zum ÖV» wurde als Dokumentation für die Teilnehmenden diese Broschüre zusammengestellt. Sie bezweckt, die wesentlichsten Anforderungen an die Standortwahl, die Gestaltung und Ausstattung von Bushaltestellen und Bushöfen in prägnanter Form aufzuzeigen. Bahnhaltestellen und Bahnhöfe werden mit dieser Broschüre nicht abgedeckt. Die Bahnbetriebe verfügen in der Regel über eigene Standards. Wendeanlagen sind ebenfalls nicht Gegenstand dieser Broschüre.

Bestellung: info@fussverkehr.ch / www.fussverkehr.ch/publikation
Download: www.fussverkehr.ch/tagung

Das Fundament des Gehens

An der Neubrückstrasse in Bern arbeitet Andrea Schärmeli als Auszubildende in einer Schumacherei. Sie ist eine der wenigen pro Jahr, die noch als Schuhmacher/in ausgebildet werden. Wir haben sie über ihren Beruf und ihr Verhältnis zu Schuhen befragt.

Stimmt das Andrea Schärmeli: Fussgänger rollen?
Genau! Der Mensch rollt über den Absatz ab. Deswegen läuft niemand gerade. Das merkt man an der Nutzung des Absatzes oder der Spitze von Alltagsschuhen.

Schuhe sind immer Material: Gummi, Leder etc.

Was bedeutet Dein Beruf für Dich?
Es ist so sinnstiftend! Denn Schuhe sind kein Wegwerfartikel. Sie zu flicken ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit, unabhängig von Preis und Grundmaterialien. Und wenn jemand eine Bindung zu seinen Schuhen hat, ist es für mich eine Freude, sie zu reparieren.

Wir erklärst du Dir diese Bindung?
Die Wahl der Schuhe akzentuiert ein Statement. Stell dir z.B. einen Mann im Business Anzug vor: Er kann dazu Sneakers oder Cowboy-Stiefel tragen. Während ich ein Paar Schuhe schleife habe ich Zeit daran zu denken, was sie über die Persönlichkeit ihrer Besitzer/in sagen.

Welche Zukunft siehst Du für das zu Fuss gehen?
Alle laufen! Das Bewusstsein dafür darf sich aber wandeln; das Gehen ist kein Mühsal. Frei gewählt und genussvoll zu Fuss gehen – ganz einfach weil es Freude macht.

Dein bester Tipp für den Kauf von Schuhen?
Unbedingt anprobieren! Und zwar nicht zu früh oder zu spät am Tag. Eine Druckstelle wird mit der Zeit definitiv nicht besser. Schmerzfrei gehen ist wesentlich. Die Füsse sind das Fundament. Und klar, abgelaufene Paare immer zum Flicken in die Schuhmacherei bringen! *— Jenny Leuba*

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: Jan Hug
Gestaltung: wbf.n, Baden/Würenlingen
Titelfoto: Flurin Bertschinger
Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

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

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
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@mobilitepietonne.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

Bis April 2021
Schwerpunktreihe «Zukunft zu Fuss»
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure
Veranstaltungen in der ganzen Schweiz, www.svi.ch

18. - 19. Juni 2021
Spielkonferenz «Bespielbare Städte 2021»
Pro Juventute
www.pj.projuventute.ch/Spielkonferenz

08. - 10. Oktober 2021
BUVKO München
«Ist noch 'Platz da!'? Mehr Raum für Menschen»
23. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress
www.buvko.de

Fussverkehr Schweiz