1 / 21

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Mehr Gerechtigkeit – für Frauen und für Menschen zu Fuss

50 Jahre Frauenstimmrecht! Ein Meilenstein für mehr Gerechtigkeit. Der Weg ist aber noch nicht zu Ende. Es braucht weiterhin Einsatz, um voranzukommen. Das Gleiche gilt für die Anerkennung der Bedürfnisse der Menschen zu Fuss. — *Seite 6*

Wir brauchen mehr Lebensräume statt Strassen. Eine andere Sicht auf die Verkehrssicherheitspolitik.
— *Seiten 2 bis 5*

Jane's Walk in vier Städten der Romandie – eine wirklich stimmungsvolle Angelegenheit.
— *Seite 11*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Sprechen wir von Lebensräumen statt Strassen, verbessert sich die Sicherheit für Menschen zu Fuss

Sind die Menschen zu Fuss sicher und glücklich, profitieren alle: Stadt, Gemeinde, Gesellschaft und Wirtschaft. Fussgängerinnen und Fussgänger gehören mehr ins Zentrum der politischen Entscheidungen über unsere Lebensräume. Es braucht die Anerkennung von Strassen als öffentliche Räume. Ein Blick auf die Debatten rund um Verkehr und Sicherheit zeigt einerseits, dass es sich lohnt mit Elan für die Anliegen der Menschen zu Fuss einzustehen und andererseits, dass das Gehen immer mehr ist reine Fortbewegung. *— Von Monika Litscher*

Uster ZH Gerichtsstrasse: Die Fussgänger/innen nutzen den ganzen öffentlichen Raum.

Der US-Historiker Peter Norton[1] unterteilt die Verkehrssicherheitspolitik grob in vier paradigmatischen Phasen. Von 1900 bis 1920 dominierte das Motto «Sicherheit zuerst». In dieser Betrachtung waren Zufussgehende unschuldige Opfer, Autofahrende verantwortlich, die Geschwindigkeit der zentrale Gefahrenfaktor. Unfälle schienen unvermeidbar.

1920 bis 1960 folgte eine Phase der Kontrolle und Ordnung auf der Strasse. Geschwindigkeit galt als kontrollierbar. Sie sollte mit gutem Strassenbau verhindert werden. Den Menschen zu Fuss wurde mehr Verantwortung zugeschrieben. Die Autofahrenden, die Unfälle verursachten, galten als leichtsinnig. Unfälle galten als vermeidbar.

In der dritten Phase von 1960 bis 1980 dominierte die Frage der Unfallsicherheit und Crashfestigkeit. Geschwindigkeit sollte mittels gutem Strassen- und Autobau kontrolliert werden. Den Autofahrenden wurde Unschuld zugeschrieben, die Menschen zu Fuss waren weitestgehend abwesend. Da viele Faktoren zusammenspielten, galten Unfälle als unausweichlich. Geschwindigkeit und Unfälle sollten nicht nur durch guten Strassen- und Autobau verhindert werden, sondern es wurde auch an die Eigenverantwortung der Fahrenden aber auch der Zufussgehenden apelliert.

Seit der letzten Phase ab den 1980er Jahren gilt «mehr Verantwortlichkeit». Hier lassen sich die Geschwindigkeitsreduktionen und die global geforderten Limits um Tempo 30 zuordnen. Es ist zu hoffen, dass unter dieser Affiche die verschiedenen Fachbereiche Transport, Gesundheit und Umwelt stärker zusammenspannen und so für sichere und attraktive Lebensräume einstehen. Die aktuellen Diskussionen im Umgang mit Verkehrssicherheit zeigen aber auch, dass mit einem industrie- und technikgetrieben Blick, die Menschen in zusehends zugelassenen automatisierten Fahrzeugen aus der Verantwortung entlassen werden sollen. Es droht Ungemach, falls die soziale Verantwortung auf Bereiche der Technik, Infrastruktur, Kontrolle und Ordnung und auf die Menschen zu Fuss abgeschoben würde.

Paradigm	*Speed*	*Construction of victims*	*Road design*	*Vehicle design*	*Drivers*	*Crashes*
Safety First (1900s–1920s)	Crucial: Inherently dangerous	Innocent pedestrians	Peripheral factor	Peripheral factor	Chiefly responsible	Inevitable with speed
Control (1920s–1960s)	Can be safe (with good road design)	Vehicle occupants; responsible pedestrians	Crucial: Design to prevent accidents	Peripheral factor	Recklessness: The "nut behind the wheel"	Preventable ("the Three Es")
Crashworthiness (1960s–1980s)	Can be safe (with good road and vehicle design)	(Innocent) Vehicle occupants; pedestrians almost absent	Design to make accidents safe	Crucial: Design to make accidents safe	Secondary: Many factors beyond drivers' control	Inevitable: Too many factors to control
Responsibility (1980s–present)	Can be safe (with above, plus responsible drivers)	(Responsible) Vehicle occupants; pedestrians returning?	Design to involve drivers	Design to make accidents safe	Drivers must be involved	Inevitable, but responsibility will prevent many

Tabelle 1: Ein hilfreicher, obschon wenig ideologiekritischer und U.S.-orientierter Überblick zu den vier Paradigmen der Verkehrssicherheit im 20. Jh. *Quelle: Norton 2015.*

Einst war die Strasse der Ort der Begegnung

Die Fragen der Verkehrssicherheit sind eng verknüpft mit dem Aufstieg und der Industrie des Autos. Bis in die 1920er Jahre waren die Menschen gegenüber Autos sehr kritisch eingestellt. Zu dieser Zeit war nicht klar, welche Ansichten zu Mobilität sich durchsetzen würden. Es herrschte ein Druck auf der Gesellschaft der neuen Situation auf der Strasse Bedeutung zu verleihen; zugleich war das bisherige Verständnis von Strasse erschüttert. Ein breiter Widerstand wehrte sich gegen eine Neuordnung auf den Strassen, die die Maschinen einseitig gegenüber Menschen priorisierte und Menschen zu Fuss unrechtmässig an den Rand disziplinierte. Vor allem viele Frauen und Mütter wollten die vielen verunfallten und getöteten Menschen zu Fuss durch Menschen am Steuer nicht einfach tolerieren. Damals hatten Menschen zu Fuss noch uneingeschränkte Möglichkeit den Strassenraum zu nutzen. Die Strasse galt als der Ort, wo zu Fuss gegangen, wo sich begegnet, wo gespielt und gehandelt wird. Ebenfalls sah die öffentliche Meinung keinen Sinn in einem schnellen Individualtransport. Dem gegenüber stand die Polizei, die versuchte den neuen motorisierten Gefährten mit angepassten Regeln beizukommen und eine maschinenorientierte Ordnung des Verkehrs effizient durchzusetzen. Zugleich bewertete eine Mehrheit der Politik das herrschende soziale Verständnis von Strasse als altmodisch. Dabei wuchs der Einfluss der Industrie, die den Begriff der Freiheit zusehends instrumentalisierte. Schliesslich verlangten politische Kräfte Anpassungen im Zeitalter des Autos und eine neue Perspektive auf die Strasse.

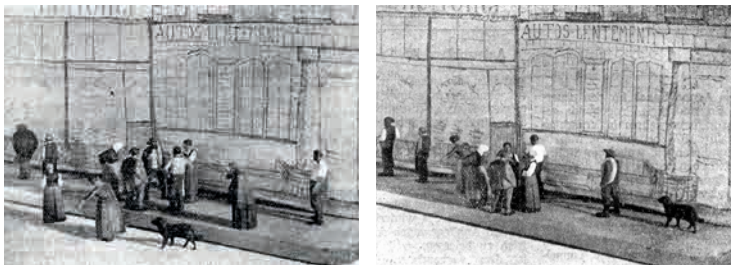
Jaywalker-Propaganda verdrängte Zufussgehende von der Strasse

In dieser Diskussion um Gerechtigkeit, Ordnung und Effizienz sowie Freiheit setzte sich eine Kombination von zwei Argumentationslinien durch: Zum einen war dies die pragmatische Forderung das Leben von Menschen zu Fuss zu retten, indem ihnen grössere Verantwortung für sich selbst auferlegt wird. Damit einher gingen Erziehungs- und Disziplinierungsmassnahmen, die vor allem den Kindern sagten, welches Verhalten falsch war. Dazu zählte das Spielen auf der Strasse. Die Verantwortung der Unfallvermeidung im neu zugelassenen motorisierten Individualverkehr auf Kinder zu schieben, hatte nicht nur Folgen in der Erziehung, sondern sie beeinflusste auch die Einschätzung des Verhaltens von Menschen zu Fuss. Sie wurden zu einer legitimen Erklärung bei Unfällen und galten als verantwortlich. Dazu kamen Zuschreibungen von der Autoindustrie zu schlechtem, unzivilisiertem oder tölpelhaftem Verhalten für Menschen zu Fuss, die sich nicht einfach an den Strassenrand drängen liessen. Wir kennen den Begriff des Jaywalker, des leichtsinnigen Menschen zu Fuss. Er erinnert stark an heutige Diskussionen zum abgelenkten Menschen zu Fuss.[2]

Somit wurde aus der Verhaltensanpassung aus schierer Verzweiflung Menschenleben zu retten in Kombination mit der öffentlichen Verurteilung von schlechtem Verhalten von Menschen zu Fuss eine tiefgreifende Veränderung auf der Strasse eingeleitet. Sie führte zur Vorstellung, dass Menschen zu Fuss nicht auf die Strasse gehören. Damit wurde der Strasse der öffentliche Wert entzogen und die Möglichkeit sie als Lebensraum zu nutzen verhindert.

Zur Durchsetzung dieser neuen Vorstellung verhalf die neu entstandene Profession der Verkehrsingenieure. Deren Hauptaufgabe war es die neue Wahrnehmung von Strasse, die frei ist für den motorisierten Verkehr, voranzutreiben und die steigende Nachfrage nach Strassen zu befriedigen. Dazu sollte, Stau vermieden, die individuelle Freiheit der Automobilisten ermöglicht und Unfälle verhindert werden. Damit wurde das neue Verständnis der Strasse dauerhaft festgezurrt.

Zusammen mit diesem Verständnis wurde zudem ein idealisierter Begriff von individueller Freiheit proklamiert (freie Fahrt für freie Bürger). und unaufhaltsam privatwirtschaftlich vermarktet und instrumentalisiert. Dieses Verständnis von Mobilität durchdringt die Gesellschaft, materialisiert sich im öffentlichen Raum, ja es prägt unsere Erziehung und unseren



Anfänge der Verkehrserziehung. Der Fussverkehr wird auf das Trottoir verwiesen; und dort haben sich die Zufussgehenden so zu verhalten, dass ein Ausweichen auf die Strasse unnötig wird. *Quelle: Schwitzguébel (1920), in: ViaStoria, ASTRA (Hrsg., 2014): Geschichte des Langsamverkehrs in der Schweiz des 19. und 20. Jahrhunderts.*

ganzen Umgang mit der Strasse. Es ist Zeit, umzukrempeln, was vor hundert Jahren Autoindustrie, Politik und die erste Generation der Verkehrsingenieure wirkmächtig umgestaltet haben. Die nicht mehr übersehbare Zerstörung der Lebensgrundlagen, das Potential des Gehens, die Vorteile aktiver Bewegungsformen und die Anerkennung von Strassen als Lebensräume und nicht zuletzt das letzte Jahr der Corona-Pandemie lassen ein neues Moment für Verhandlungen erkennen.

Vision Zero muss keine Vision bleiben

Ein letzter grosser Verhandlungsversuch der Verkehrssicherheitspolitik wurde vor gut zwei Jahrzehnten mit «Vision Zero» lanciert. Gemäss diesem systemischen Ansatz ist Strassenverkehr so zu gestalten, dass keine Unfälle mehr verursacht werden können, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen von Menschen führen. Dass die Umsetzung dieses Ziels mit politischem Willen möglich ist, zeigen die Unfallstatistiken der Städte Oslo oder Helsinki aus dem Jahr 2019: null getötete Menschen zu Fuss. «Vision Zero» wurde im Jahr 2000 dank Fussverkehr Schweiz auch hierzulande diskutiert.[3] Einige Jahre später fand ein gemässigtes Programm unter dem Begriff «Via sicura» in der Schweiz Eingang. Die jüngste Teilstrategie dazu wurde im Sommer 2020 angepasst.[4]

«Der Paradigmenwechsel hin zur mehr Lebensqualität ist ein erfolgversprechender Ansatz.» Daniel Sauter

Daniel Sauter, damaliger Co-Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz grenzt sich von Nortons wenig ideologiekritischer Bewertung ab. Er sieht rückblickend für die Schweiz eine Abkehr von einer reinen Disziplinierung, Entrechtung und Verdrängung der Menschen zu Fuss fest. Via sicura führte zu tieferen Unfallzahlen, war aber freilich auch in der Schweiz von einer moralischen Schuldzuweisung begleitet und: «Wer nicht mehr unterwegs ist oder keinen Autos mehr begegnet, wird auch seltener überfahren.»

Qualität im öffentlichen Strassenraum = Sicherheit

Zentral ist die grundlegende Forderung der Geschwindigkeitsreduktion. Sie erhöht offensichtlich die Sicherheit der Menschen zu Fuss. Daniel Sauter sieht das Scheitern und den Widerstand gegen den Kampf der Geschwindigkeitsreduktion in seiner konstruierten Rahmung als Anti-Autopolitik. Demnach wird nicht nur der Fluss des motorisierten Verkehrs, sondern auch die individuelle Freiheit des Autofahrenden eingeschränkt. Der Fussverkehrsexperte versuchte schon lange dieses dominante Paradigma der Mobilität zu durchbrechen. Er nahm daher den Safe-Ansatz von «Vision Zero» gerne auf. Eine «deutliche Trendwende» sieht Daniel Sauter allerdings erst bei der Thematisierung der Lebensqualität der Menschen, statt einer Problematisierung der Ge-

Bern Jurastrasse: Lebensqualität im öffentlichen Raum verbessert auch die Sicherheit.

schwindigkeit. Sie fand ihre Inspiration in den holländischen Wohnstrassen, ihre Schweizer Umsetzung in den Begegnungszonen. Die Vorteile für Mensch, Gesellschaft und Gewerbe wurden damit unmittelbar erlebbar. Die Chancen und Herausforderungen einer konsequenten Durchsetzung dieses Regimes sind bekannt. Der positive Grundton wird hoffentlich auch den Argumenten der noch unvollendeten Umsetzung von «generell Tempo 30» nützen; mehr Lebensqualität, statt mehr Tempo. Dies gilt für die Stadt und das Dorf: «Denn auch in Dörfern und der Agglomeration leiden die Menschen (weiterhin) an Unsicherheit, v.a. entlang von Hauptstrassen.» Der Paradigmenwechsel hin zur mehr Lebensqualität sieht Daniel Sauter als erfolgversprechenden Ansatz. Dabei wird «Inspiration, Vision, Identität, Infrastruktur und Institutionelles» angesprochen. Diese Anliegen verfolgt im Grundsatz auch Fussverkehr Schweiz.

Markierte Füsschen können Kindern zwar bei der Strassenquerung helfen, sind aber eine Symptombekämpfung ohne eine Veränderung im gefährdenden und auf den motorisierten Verkehr fokussierten Mobilitätssystem zu bewirken.

Das auf den motorisierten Verkehr fokussierte Mobilitätssystem hinterfragen

So kann und will Fussverkehr Schweiz die stagnierenden Zahlen der verunfallten und getöteten Menschen zu Fuss in der Schweiz nicht akzeptieren. Besonders, da wir meinen zu wissen, was zu tun wäre und wie Strassen als Lebensräume erlebbar gemacht werden könnten. Die Sicherheit für alle Menschen zu Fuss ist ein grundlegendes Anliegen, dass Fussverkehr Schweiz seit den Anfängen des Vereins antreibt. Wir erarbeiten heute als national anerkannte Fachorganisation Grundlagen für Menschen zu Fuss. Wird das urmenschliche Bedürfnis, sich jederzeit frei, sicher und mit Freude zu Fuss bewegen zu können, nicht anerkannt und zur Norm genommen, sind wir nicht einverstanden. Wir hinterfragen solche Grundlagen der aktuellen Verkehrspolitik und damit das dominante Mobilitätssystem. Das Gehen ist zudem immer mehr als Mobilität und gilt es zu priorisieren.Hier setzen wir an und sind als kleiner Verein auch immer auf der Suche nach Unterstützung und Allianzen für neue Aktivitäten. Dafür stehen wir fundiert in Aufträgen, Beratungen und Partnerschaften als zivilgesellschaftliche Akteurin zugunsten der Menschen zu Fuss ein. Denn wir begreifen Strasse immer als öffentlichen Raum und anerkennen ihn als Lebensraum. Erst unter diesen Vorzeichen wird eine nachhaltige und menschengerechte Mobilitätswende möglich und erst dann, wird sicheres und angenehmes Gehen für alle Menschen selbstverständlich werden. —

«Die Sicherheit für alle Menschen zu Fuss ist ein grundlegendes Anliegen, dass Fussverkehr Schweiz seit den Anfängen antreibt.»

LITERATUR UND INFORMATIONEN ZUM ARTIKEL

[1] Norton, Peter (2015). Four paradigms: traffic safety in the twentieth-century. In: Technology and Culture, Volume 56, Number 2, 319-334.

[2] Norton, Peter (2008). Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City. MIT: Cambridge.

[3] Fussverkehr Schweiz (2000): Charta Vision Zero – Entwurf für eine Grundlage der Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert.

[4] Mehr Verkehrssicherheit dank Via sicura: www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/verkehrssicherheit/via-sicura.html

INTERNATIONAL FEDERATION OF PEDESTRIANS (IFP)

INTERNATIONAL FEDERATION OF PEDESTRIANS

Auf internationaler Ebene setzt sich die IFP für das Gehen und für öffentliche Räume ein, die allen Menschen zugänglich sind. Fussverkehr Schweiz ist Mitglied dieser NGO und im Vorstand vertreten.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit vertritt die IFP die selben Positionen, wie dies unser Fachverband auf nationaler Ebene tut. Sie hat kürzlich ein «urban speed position paper» herausgegeben. Darin wird dargelegt, wieso die IFP die Stockholmer Erklärung 2020 unterstützt, die eine Beschränkung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h in Bereichen proklamiert, in denen sich Zufussgehende und Fahrzeuge begegnen. Weitere Informationen: www.pedestrians-int.org.

Fussverkehr Schweiz hat mit Mario Alvez, Geschäftsführer der IFP ein Interview zum Thema Verkehrssicherheit durchgeführt, das in der digitalen Version des Bulletins einsehbar ist: www.fussverkehr.ch/publikationen/bulletin-fussverkehr.

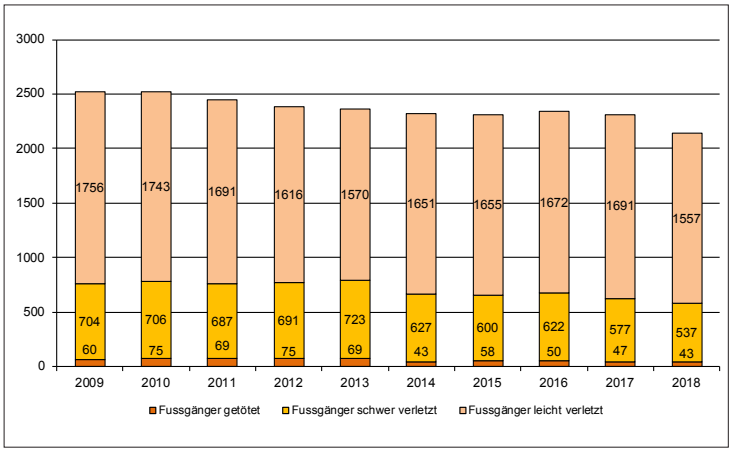
«Weisen Sie darauf hin, dass Menschen zu Fuss Rechte haben!»

Mario Alvez, Generalsekretär der IFP, betont im Interview, dass die Sicherheit für die Zufussgehenden nicht einfach an der Anzahl der getöteten oder verletzten Personen gemessen werden kann. Der öffentliche Raum hat einen grossen Einfluss darauf, ob Menschen sich überhaupt für das Gehen entscheiden. *— Interview: Monika Litscher*

In der Schweiz stagniert die Zahl der Unfälle mit Zufussgehenden in den letzten Jahren und verharrt auf einem zu hohen Niveau. Weshalb tolerieren die Politik und die Öffentlichkeit eine derart hohe Zahl an toten und verletzten Fussgängerinnen und Fussgänger?

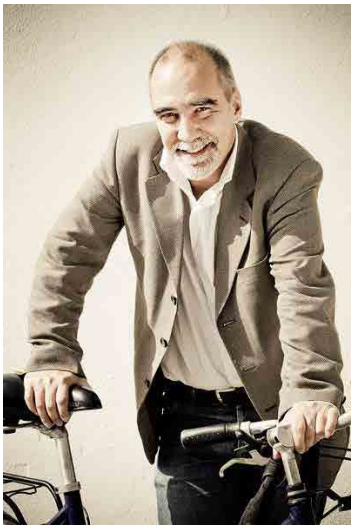
Mario Alvez: Das ist in der Tat erschreckend und inakzeptabel! Weltweit wissen wir noch nicht einmal, wie viele Menschen seit der Erfindung des Autos gestorben sind (gemäss einiger Quellen sind es zwischen 40 und 60 Millionen). Das macht das Auto zu einer der tödlichsten Maschinen, wenn nicht sogar der tödlichsten, die je erfunden wurde.

Entwicklung der Fussgängerunfälle in der Schweiz 2009-18. *Quelle: Bundesamt für Statistik.*



Seit dem frühen 20. Jahrhundert und parallel mit der wachsenden Zahl an Autos auf den Strassen hat sich die Zahl der Todesfälle erhöht. Momentan sterben weltweit 1,3 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen im Jahr; tagtäglich verlieren die Insass/innen von zehn voll besetzten Passagierflugzeugen ihr Leben! Wieso werden diese schwindelerregenden Zahlen hingenommen? Eine Erklärung dafür ist, dass das Auto allmählich zu einem Kulturgut der herrschenden höheren Mittelschicht und Oberschicht geworden ist. Die Autolenkenden sind weder fanatisch noch soziopathisch veranlagt, sondern durchschnittliche Menschen, die sich ein Mobilitätsverhalten angeeignet haben, das in vielen Gesellschaften als normal gilt. Das geht so weit, dass für die meisten das Auto unerlässlich scheint. So konnte es passieren, dass die Millionen von Toten und Verletzten zu einer beschämenden, aber akzeptierten Nebenwirkung des vorherrschenden Lebensstils und des wirtschaftlichen Fortschritts wurden. Die Autofahrenden, die ironischerweise beim Verlassen des Autos zu Zufussgehenden werden, sind eine starke politische Macht, die den nötigen Mobiliätswandel auf politischer Ebene beeinträchtigen können. Für einen grossen Teil der Bevölkerung ist es jedoch leicht nachzuvollziehen, dass «Vision Zero» an sich die einzig ethisch vertretbare Alternative darstellt.

Das Steckenpferd von Mario Alvez ist das Gehen: «Ich mag die Ironie, dass ich auf diesem Bild mit dem Fahrrad unterwegs bin!»



Mario Alvez: Generalsekretär IFP. Bauingenieur und Master of Science in Verkehrsplanung.

International Federation of Pedestrians IFP

Vision: Eine Welt, die einladend, sicher und komfortabel für alle ist.

Mission: Gehen ist nicht nur ein natürliches Recht. Es ist die legitime Nutzung des öffentlichen Raums und die Menschen sollten unterstützt und ermutigt werden, sich für das Gehen zu entscheiden. Zufussgehen ist ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität und verbessert die Gesundheit und die Lebensqualität von Gemeinschaften.

Ziele: Die IFP möchte das Bewusstsein für das Zufussgehen erhöhen durch:

- Austausch von Erfahrungen und Fachwissen zwischen den Mitgliedern weltweit
- Formulierung politischer Aussagen auf der Grundlage von Beiträgen der Mitglieder
- Engagement für den Aufbau von Kapazitäten an der Basis
- Anregung von lokalen, nationalen und internationalen Initiativen
- Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen, die sich für die Belange von Fussgängerinnen und Fussgängern einsetzen.

Seit der vermutlich ersten getöteten Fussgängerin (Bridget Driscolls Unfalltot war der erste, der am 17. August 1896 in Grossbritannien registriert wurde) starben Millionen von Menschen zu Fuss oder mit dem Velo durch von Autos verursachte Unfälle. Die meisten hatten weder einen Führerschein noch träumten sie davon, je ein Auto zu besitzen. Kinder und ältere Menschen werden unverhältnismässig oft Opfer solcher Unfälle. Zwei Drittel der getöteten Fussgänger in der Schweiz sind Rentner/innen. Auch Minderheiten und arme Menschen werden unverhältnismässig oft durch Autos getötet. Diese Gruppen geraten bei der Entscheidungsbildung leicht ins Abseits, weil sie meist nicht in politische Debatten einbezogen sind.

Worin liegt die grösste Schwierigkeit, das Zufussgehen zu fördern sowie gute Infrastrukturen und sichere Strassen für Zufussgehende umzusetzen?
Sie arbeiten als Berater und sind gleichzeitig Generalsekretär der IFP: Was für Ratschläge haben Sie für Politik, öffentliche Verwaltungen und NGOs?

Die IFP ist ein weltweiter NGO-Dachverband. Wir arbeiten weltweit rund 50 Organisationen in 40 Ländern zusammen. Wenn Sie sich als Bürger/in um die Lebensqualität in Ihrem Quartier sorgen, sollten Sie sich dem für Sie dringlichsten Thema zuwenden. Als ersten Schritt rate ich einer Einzelperson, Fussverkehr Schweiz – übrigens einem sehr aktiven IFP-Mitglied – beizutreten und die Anliegen dieses Fachverbandes im Familien- und Freundeskreis zu streuen. Weisen Sie darauf hin, dass Menschen zu Fuss Rechte haben! Bringen Sie sich in der Lokalpolitik ein – beziehen Sie Stellung. Wählen Sie ein Anliegen aus, das Ihnen persönlich wichtig ist – beispielsweise die überhöhten Geschwindigkeiten in Ihrem Quartier. Oder setzen Sie sich zusammen mit weiteren Beteiligten für sichere Schulwege ein. Schliessen Sie Partnerschaften. Fahrradfahrende haben teils ähnliche Probleme wie Zufussgehende, doch im Gegensatz zu ihnen eine starke politische Identität und Lobby. Fahrradfahrer müssen keineswegs als Feinde betrachtet werden, denn auch sie wurden in der autoorientierten Städteplanung des 20. Jahrhunderts übergangen. Nutzen Sie die sozialen Netzwerke, um echte, persönliche Treffen zu organisieren. Erstellen Sie kleine, einfache Statistiken zur Fussgängersituation in Ihrem Quartier und unterbreiten Sie diese Resultate der lokalen Politik.

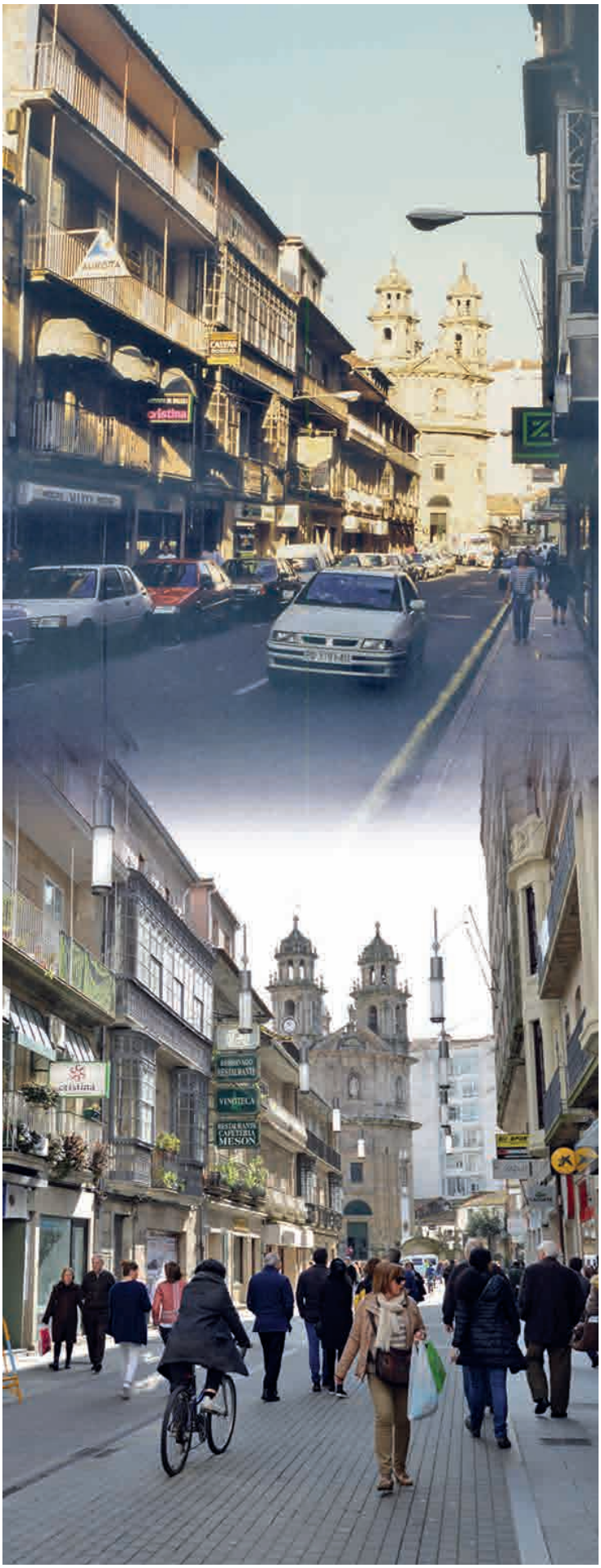
«Die IFP ist ein weltweiter NGO-Dachverband. Wir arbeiten weltweit mit rund 50 Organisationen in 40 Ländern zusammen.»

Der ehemalige Bürgermeister von Bogotá sagte, dass Mobilität ein politisches Problem mit politischen Lösungen ist. Solange die Politik zu keinem Wandel bereit ist und wir die Zukunft nicht als Möglichkeit zum Miteinander verstehen, wird sich wohl kaum etwas daran ändern. Doch wir brauchen eine Wende, und die Autofahrenden müssen einige ihrer Rechte einbüssen.

Als Politiker/in sollten Sie eine positive und umfassende Vision der Zukunft haben. Gerade im öffentlichen Raum nehmen die Wahlberechtigten Ihre Arbeit war und beurteilen danach, wie sehr sie und ihre Kinder Ihnen am Herzen liegen. Es ist heute unbestritten, dass bei der Gestaltung hochwertiger öffentlicher Räume die Autos das grösste Problem darstellen. Wenn geparkte Autos schon enorm viel öffentlichen Raum beanspruchen, dann erst recht fahrende: Bei 50 km/h braucht ein Auto 120 m². Die meisten Ihrer Wähler/innen haben wahrscheinlich keine 120 m² an Wohnfläche für den Haushalt zur Verfügung. Ein geparktes Auto beansprucht 15 m². Soviel Platz haben die meisten Kinder nicht zum Spielen und Schlafen. Zu den Hauptanliegen und -verantwortungen der Politiker/innen sollten Umweltbelastung, Lärm und das gesundheitliche Wohl der Bevölkerung zählen.

Die aktive Mobilität erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Wir haben mehr Fahrradfahrende auf den Strassen, und in der Schweiz sind eine Reihe neuer Gesetze und Verordnungen in Kraft getreten. Gleichzeitig wächst der Druck auf eine bessere Infrastruktur für Menschen zu Fuss.
Wie sieht eine ideale Koexistenz von Zufussgehenden und Fahrradfahrenden im Strassenbild aus? Wo sehen Sie Beispiele dafür und was können wir davon lernen?

Plaza Compostela in Pontevedra (E) Vorher-Nachher: Beispiel für die Abnahme der Dominanz von parkierten Autos und zirkulierenden Motorfahrzeugverkehr. – *Foto: Concello de Pontevedra*



Rua Michelena in Pontevedra (E) Vorher-Nachher: Aus einen Strassenraum wurde ein gut frequentierter öffentlicher Raum – *Foto: Concello de Pontevedra.*

Das ist eine grossartige Frage, denn dazu gibt es viel zu sagen. 100% der Menschen sind auch Zufussgehende. Fahrradfahrende gibt es hingegen je nach Stadt nur 15%, 8% oder 5%. Sie besitzen jedoch eine relativ starke Lobby. Wieso ist das so? Die Radfahrenden leiden bildlich gesprochen an einer «seltenen Krankheit». Sie gehen deswegen zum Arzt, der eine seltene Krankheit diagnostiziert. Wenn sie dann zur zweiten Konsultation gehen, wissen sie schon mehr über diese Krankheit als der Arzt, weil sie jede Einzelheit darüber recherchiert haben. Fahrradfahrende sind da genauso, weil sie sich als Minderheit geprellt fühlen. Wenn sie sich mit Politiker/innen treffen, wissen sie viel mehr über das Radfahren als ihr Gegenüber. Sie sind deshalb eine vergleichsweise starke politische Lobby. Das weiss ich, weil ich selber nicht nur Velo fahre, sondern mich auch für das Radfahren starkmache. In Lissabon sind lediglich 2% aller Verkehrswege Radstrecken. Aber wir tun gerne so, als würden wir 90% der Wahlberechtigten repräsentieren. Man sagt, wenn man einem Bären begegnet, sollte man sich gross machen. Das macht die Fahrradlobby eben auch.

Alle Menschen sind indes auch Zufussgehende. Sie haben aber keine politische Identität. Denn Menschen zu Fuss fühlen sich nicht als Fussgängerin oder Fussgänger. Sie vergessen, wie viel sie eigentlich zu Fuss unterwegs sind. Erst wenn sie aufgrund einer Krankheit oder eines Unfalls nicht mehr gehen können, merken sie plötzlich, welche Bedeutung das Gehen in ihrem Leben hatte. Gehen ist ein sehr grundlegender Aspekt des menschlichen Lebens. Dies kommt auf Tibetisch gut zum Ausdruck. Dort bedeutet «Mensch» wörtlich übersetzt «das Tier, das gehen kann». Gehen macht das Menschsein aus. Wir Fussgängerinnen und Fussgänger machen 100% der Wahlberechtigten aus – und würden über eine grosse Entscheidungsmacht verfügen. Doch leider fehlt zum Kämpfen die politische Identität. Bei Zufussgehenden ist politischer Aktivismus sehr viel weniger verbreitet als bei Fahrradfahrenden.

Der Aktivismus der Fahrradfahrenden ist lebendig. Das ist toll und wir können davon lernen. Wie können Zufussgehende eine ebenso starke politische Identität entwickeln? Wir sollten uns zusammenschliessen und bessere Städte für alle fordern! Velos gehören aber weder auf die Trottoirs noch in die Fussgängerzonen, denn das schafft Konflikte. Wir sollten uns aber aber gemeinsam für weniger Autos und tiefere Tempolimits für Motorfahrzeuge einsetzen.

Anstatt uns auf Menschen zu Fuss zu konzentrieren, verschwenden wir viel Energie darauf, mit Menschen zu diskutieren, die mit dem Fahrrad, E-Scootern oder bald schon mit allen möglichen selbstfahrenden Kraftfahrzeugen unterwegs sind. Was können wir tun, um unbeirrt das eigentliche Problem anzugehen, nämlich das Auto (ganz gleich mit was für einem Motor)?

Cobian Roffignac in Pontevedra (E) Vorher-Nachher: Wo früher Autos zirkulierten, wird jetzt flaniert. – *Foto: Concello de Pontevedra.*

Neuheiten und Technologie faszinieren den Menschen. Journalisten/innen haben ein Faible für Radfahrende, weil sie mit ihren faszinierenden Gefährten anders sind. Letztlich handelt es sich ja auch um private Fortbewegungsmittel, genauso wie Autos. Medien, Forschungsausschüsse, Regierungen, politische Gremien – alle haben eine Schwäche für Technik und schöne Dinge. Selbst die Menschen zu Fuss fragen sich hingegen, was am Gehen besonders oder interessant sein soll. Die wenigsten Leute verstehen, welch wichtige Rolle das Zufussgehen für das Stadtleben und die Gesellschaft an sich spielt.

«Gehen ist eine universelle Fortbewegung und bringt keine anderen Verkehrsteilnehmenden in Gefahr.»

Zufussgehen ist gesund – individuell und für die Volkswirtschaft. Es ist eine universelle Fortbewegung und bringt keine anderen Verkehrsteilnehmenden in Gefahr. Es ist emissions- und geräuschlos. Es trägt zur poetischen Geräuschkulisse einer gesunden Stadtlandschaft bei. Es ist der «Kitt» für ein reibungsloses und effizientes öffentliches Verkehrssystem – wo Zufussgehende sich frei und ungezwungen bewegen können, erhöht sich die ÖV-Nutzung. Zu Fuss nimmt man leichter Augenkontakt auf, das verhilft zu mehr Sicherheit auf den Strassen. Ausserdem wird durch mehr gesellschaftliches Miteinander auch unser soziales Kapital erhöht.

Sichere Fusswegverbindungen ermöglichen es Kindern viel früher unbegleitet zur Schule oder zu Freunden zu gehen. Das ist ein wichtiger Entwicklungsschritt in ihrer Unabhängigkeit von den Eltern, die sie so nicht mehr länger überall hin begleiten müssen. Eine fussgängerfreundliche Stadt ist auch von grosser Bedeutung für das Sozialleben älterer Menschen. Wenn eine Stadt für die jüngsten und ältesten Mitglieder der Gesellschaft fussgängerfreundlich ist, dann ist sie das auch zur Freude aller anderen.

Alle diese Gesichtspunkte halten immer mehr Einzug in die technischen und politischen Debatten. Auf politischer Ebene rennen wir inzwischen offene Türen ein. Niemand wählt Politiker/innen, nur weil sie die Fahrerlaubnis für neue selbstfahrende Autos oder für E-Scooter erteilen, damit diese inmitten rasender Autos oder auf Gehwegen dahinpreschen können. Hingegen wählen wir Politiker/innen, die sich positiv und mutig für qualitativ hochwertige öffentliche Räume einsetzen – denn wir alle wollen mehr Bäume, Bänke, bequeme Gehwege und saubere Luft. —

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

Die IFP beteiligte sich aktiv an der Erstellung des «Pedestrian Safety Manual», das von der Weltgesundheitsorganisation WHO koordiniert wurde. Das Ergebnis ist ein umfassendes, aber trotzdem kompaktes und ausgewogenes Handbuch darüber, was getan werden kann und sollte, um den öffentlichen Raum sicherer und besser zu machen. Es ist ein wichtiger Beitrag zum Aktionsjahrzehnt 2010-10 «Sicherheit im Strassenverkehr». Was man aus dem Handbuch mitnehmen kann, geht weit über die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Menschen zu Fuss hinaus. Denn viele der vorgeschlagenen Massnahmen kommen auch anderen Verkehrsteilnehmenden zugute. Und lebenswertere Städte werden ein willkommener Nebeneffekt sein!

– World Health Organization WHO (2013): Pedestrian safety – a road safety manual for decision-makers and practitioners, Geneva. Download: www.who.int/roadsafety/en

Die Sicherheit des Fussverkehrs im Strassenverkehr kann nicht einfach an der Anzahl der getöteten oder verletzten Personen gemessen werden. Ein fussgängerfreundlicher oder einladender öffentlicher Raum hat einen grossen Einfluss darauf, ob Menschen sich überhaupt für das Gehen entscheiden. Daher müssen Fussverkehrsnetze sorgfältig geplant sowie attraktive und sichere Infrastrukturen realisiert werden. Ein umfassender Bericht des International Transport Forum ITF gibt einen guten Überblick darüber:

– International Transport Forum ITS (2012): Pedestrian Safety, Urban Space and Health, OECD Publishing. Download: http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en

Frauenrechte und Anerkennung der Menschen zu Fuss – es bestehen Parallelen

Im politischen System der Schweiz kann vieles erreicht werden. Dafür braucht es Hartnäckigkeit und Ausdauer. Sowohl die Einführung des Frauenstimmrechts vor 50 Jahren ebenso wie des Fuss- und Wanderweggesetzes 16 Jahre später sind Errungenschaften auf Wegen, die noch lange nicht zu Ende sind. — *Von Heidi Meyer**

Frauenstreik 2019: Füsse, ursprünglichstes Mittel, um politische Rechte auf der Strasse einzufordern. *Bild: Flickr.com cc by Jonas Zürcher*

Sind unsere Füsse tatsächlich ein Verkehrsmittel? Selbstverständlich, sagen Sie? Frauen sind gleichberechtigt: Selbstverständlich, sagen Sie? Was hat das miteinander zu tun, fragen Sie?

Wann haben Sie zum letzten Mal ein kleines Kind gesehen, das gerade laufen gelernt hat? Haben Sie seine Freude und seinen Stolz wahrgenommen, nun selbstständig mobil zu sein? Die eigenen Füsse: Wenn nichts mehr fährt, sind wir zu Fuss immer noch mobil. Erst wenn wir etwas nicht mehr dürfen, wird uns klar, wie wichtig es ist, beispielsweise bei einer Ausgangssperre.

Menschen zu Fuss: Anliegen zu wenig berücksichtigt

Mit der Aufnahme des Fuss- und Wanderwegartikels in die Bundesverfassung im Jahr 1979 wird die Förderung des Fussverkehrs als überkommunale und -kantonale Aufgabe definiert. Das zugehörige Gesetz trat 1987 in Kraft, ist also bereits 34 Jahre alt. Weshalb fühlen wir uns immer noch selten als freudestrahlende goldene Fussgängerin, als «flâneur d'or»?

Mehr Anerkennung der Frauenrechte und der Bedürfnisse der Menschen zu Fuss sind nötig. *Bild: Flickr.com cc by Jonas Zürcher*

Im Tiefbau liegen zwischen Planung und Umsetzung oft viele Jahre. Infrastruktur ist langlebig und kostenintensiv. Wir bewegen uns vielerorts in Strassenräumen, die in den letzten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts geplant und gebaut worden sind. Die oft noch mangelnde Berücksichtigung der Anliegen von Fussgängerinnen und Fussgängern in der Planung hat verschiedene Gründe.

Gender Mainstreaming kommt langsam voran

Die eigenen Füsse werden nach wie vor nicht selbstverständlich als Verkehrsmittel betrachtet. Frauen sind eher und länger zu Fuss unterwegs, begleiten eher Kinder und ältere Personen und haben zudem spezifische Anforderungen an den sicheren Aufenthalt in öffentlichen Räumen.

In der Verkehrsplanung, in Parlamenten und Exekutiven, sind Frauen, genauso wie ältere Personen, Menschen mit einer Behinderung oder Kinder, die ebenfalls spezifische Bedürfnisse an den Aufenthalt im öffentlichen Raum haben, nach wie vor untervertreten.

Das Stimm- und Wahlrecht für Frauen (1971, 16 Jahre vor dem Fuss- und Wanderweggesetz eingeführt) war ein Meilenstein auf dem Weg zur Gleichstellung der Geschlechter, die schrittweise vorankommt. Eine Strategie zur Umsetzung der Gleichstellung der Geschlechter heisst Gender Mainstreaming. Gender Mainstreaming bedeutet, die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Menschen aller Geschlechter bei allen Entscheidungen auf allen gesellschaftlichen Ebenen zu berücksichtigen, um so die Gleichstellung durchzusetzen.

Zur Anerkennung des Fussverkehrs als elementaren Teil der Mobilität braucht es dieselben Strategieelemente in der Verkehrs- und Raumplanung. Es gilt, die unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen aller Verkehrsteilnehmenden bei allen Entscheidungen in der Verkehrs- und Raumplanung zu berücksichtigen. Es ist ein langer Weg; wir sind unterwegs, oft zu Fuss. Und an aussergewöhnlichen Tagen sind wir uns bewusst, wie viele wir sind. —

** Dr. Heidi Meyer ist Geografin und arbeitet im Bundesamt für Strassen ASTRA, Langsamverkehr, wo sie zuständig ist für das Ressort Fussverkehr.*

Generalversammlung Fussverkehr Schweiz

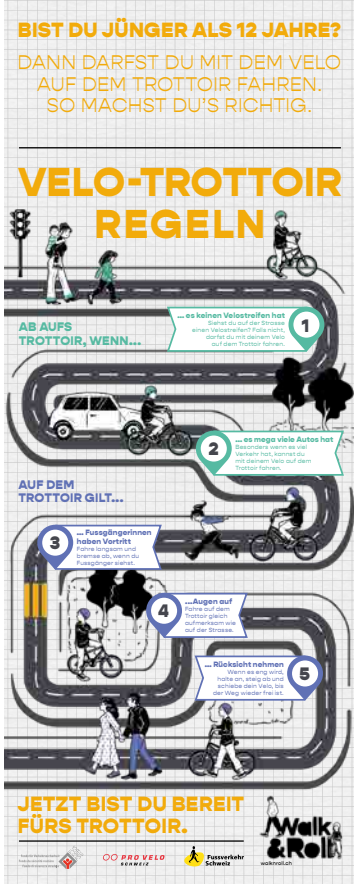
GV 2021 nochmals online durchgeführt

Hoffentlich zum letzten Mal hat am 19. Mai 2021 die Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz online stattgefunden. Rund 25 Vereinsmitglieder nahmen teil. In Rekordzeit konnten alle Geschäfte ordentlich behandelt werden. Alle Vorstandsmitglieder wurden wiedergewählt, so dass sich dieser momentan wie folgt zusammensetzt:

- Marionna Schlatter, Hinwil ZH, Präsidentin, seit 2020
- Silvio Bonzanigo, Luzern, seit April 2018
- Martine Docourt, Neuchâtel, Kassierin, seit 2020
- Sandor Horvath, Ebikon LU, seit 2013
- Marco Hüttenmoser, Muri AG, seit 1994
- Kees de Keyzer, Bern, seit 2018
- Eva Schmidt, Aarau, Vize-Präsidentin, seit 2004
- Ursula Schneider Schüttel, Murten FR, seit 2013
- Felix Walz, Uitikon ZH, seit 2010

Kampagne von Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz

«Walk'n'roll» – Trottoirregeln für Kinder



Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre mit ihrem Velo auf dem Trottoir fahren, wenn keine Veloinfrastruktur vorhanden ist. Die jungen Velofahrenden müssen dabei auf die Zufussgehenden Rücksicht nehmen. Damit diese Regelung bekannt wird, haben die beiden Verbände Pro Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz im Auftrag vom Fonds für Verkehrssicherheit die nationale Informationskampagne lanciert.

Kinder bis 12 Jahre werden mit dieser Informationskampagne über einen Clip und einen Flyer direkt angesprochen, damit sie wissen, wie sie sich auf ihren Velos regelkonform auf den Trottoirs fortbewegen können. Die Trottoirregeln für Kinder sollen zu einem rücksichtsvollen Klima und einem sicheren Zusammenleben der jungen Velofahrenden und der Zufussgehenden auf den nun teilweise geteilten Gehwegen beitragen.

– www.walknroll.ch

Geschäftsstelle Fussverkehr Schweiz

Neue Mitarbeiterin

Seit Juni 2021 verstärkt Marion Ronca im Rahmen einer 60%-Teilzeitstelle das Team von Fussverkehr Schweiz. Marion Ronca hat einen Master in Wirtschaftsgeschichte, Ökonomie und Politikwissenschaft.

Jane's Walks in der Romandie

Mit der Brille von Jane Jacobs

«Ich wohne nebenan, aber war noch nie hier!». Dieser Bemerkung einer Teilnehmerin ist Beweis dafür, dass es in der Nachbarschaft immer Neues zu entdecken gibt. In La Chaux-de-Fonds, Prilly-Malley, Sion und Morges wurden im Mai 2021 vier «Jane's Walks» von Freiwilligen organisiert und von Fussverkehr Schweiz koordiniert. Diese Spaziergänge werden zu Ehren der amerikanischen Aktivistin Jane Jacobs durchgeführt, die sich für menschgerechte Quartiere und die Aneignung der Stadt durch die Bewohner/innen einsetzte. Ihr Ansatz lautete: Um einen Raum zu verstehen, soll er zu Fuss entdeckt werden. Inzwischen wird in hunderten von Städten auf der ganzen Welt die Bevölkerung am ersten Mai-Wochenende zu solchen Spaziergängen eingeladen.

Die erste Ausgabe von «Dialogues on the Move» war mit der Teilnahme von gut 50 Personen ein Erfolg. Fussverkehr Schweiz plant, die «Jane's Walks» auszuweiten. Rendezvous ist also nächstes Jahr: Schlagen Sie einen eigenen «Jane's Walk» vor oder nehmen Sie daran teil!

– www.mobilitepietonne.ch/janes-walk

«Jane's Walk»: Impressionen aus Sion.

FACHTAGUNG 2021

Öffentliche Räume für Menschen zu Fuss

Wie private und öffentliche Übergänge gelingen

Dienstag, 23. November 2021 / Langenthal, Stadttheater

Nachdem die letzte Fachtagung online stattfinden musste, freut sich das Team von Fussverkehr Schweiz auf einen spannenden Anlass vor Ort.

Weitere Informationen und Anmeldung unter:
www.fussverkehr.ch/tagung

Die millionste WC-Besucherin

Eine Medienmitteilung der Stadt Zürich erregte im April 2021 meine Aufmerksamkeit. Die mit 280 Besucher/innen pro Tag meistfrequentierte ZüriWC-Anlage hat seit ihrer Inbetriebnahme die Marke von einer Million Besuchen überschritten. Es gibt Bilder von diesem historischen Ereignis.

Diese auf den ersten Blick unspektakuläre Nachricht brachte mich ins Grübeln. Ausgehend von meinen eigenen Bedürfnissen mehrmals pro Tag ein stilles Örtchen aufsuchen zu müssen, fragte ich mich zunächst, ob die millionste Besucherin vor dem Verrichten ihres Geschäftes geehrt wurde. Diese Möglichkeit verwarf ich wieder. Zu unangenehm ein Geschenk in diesem bangen Moment entgegennehmen zu müssen. Also beim Verlassen der Multifunktionstoilette? Auch diesen Vorgang stellte ich mir etwas peinlich vor.

Die millionste Benützerin der WC-Anlage Walchebrücke bekommt von Stadtrat Hauri einen Blumenstrauss. *Bild: GUD Zürich.*

Die Hände frisch gewaschen und mit Heissluftföhn getrocknet aber vielleicht noch ganz leicht feucht, stand die Frau plötzlich einem Begrüssungskomitee gegenüber und fragte sich wahrscheinlich: Den kenne ich nicht; wer ist das? Was hat er vor? Habe ich die Schutzmaske vorschriftsgemäss übergestreift? Die millionste Besucherin nahm die Würdigung jedenfalls mit Humor und freute sich über einen Blumenstrauss.

Nebenbei erfuhr ich weitere interessante Fakten. Beispielsweise nutzen pro Jahr über 3,5 Millionen Personen eines der 107 ZüriWC. Selbstverständlich stellte sich mir als Verkehrsplaner, der sich mit Zählungen auseinandersetzt, sofort die Frage, wie es die Stadt Zürich schafft, die Zahl der Benutzer/innen zu zählen. Hoffentlich nicht mit Videoüberwachung. Denn dies wäre aus Datenschutzgründen bedenklich.

Öffentliche WC-Anlagen zu betreiben, ist zudem teuer. So berichtete der Blick, dass das teuerste Klo in Wollishofen steht. Der Grund: Gemäss «Masterplan ZüriWC» kostet der Unterhalt rund 40'000 Franken pro Jahr. Das WC wird durchschnittlich aber nur sechs Mal am Tag besucht. Eine einzige Toilettenspülung kostet die Stadt also umgerechnet 18 Franken.

Es gäbe sicher noch über weitere Details öffentlicher WC-Anlagen zu berichten. Tatsache ist aber. Sie sind wichtig und gehören zur Grundausstattung einer Stadt, die etwas auf sich hält. — *Pascal Regli*

IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan von Fussverkehr Schweiz, ehemals Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF. «Fussverkehr» erscheint 3x 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: Jenny Leuba
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

1. Juli 2021
Fuss e.V.: Akademie für die Fussverkehrs-Planung
«Es gibt viele Arten, gut und sicher über die Strasse zu kommen»
Webinar, www.fuss-ev.de/anmeldung-akademie

24. September 2021
Journée Rue de l'Avenir
«De la rue résidentielle à la ville 30»
Fribourg, www.rue-avenir.ch

6. und 7. Oktober 2021
Österreichische Konferenz für FussgängerInnen
«Gut zu Fuss – Strategien für Städte und Kommunen»
Salzburg (A), www.walk-space.at

8. bis 10. Oktober 2021
Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress
«Ist noch Platz da? Mehr Raum für Menschen»
München (D), www.buvko.de

23. November 2021
Fachtagung Fussverkehr Schweiz
Öffentliche Räume für Menschen zu Fuss
Langenthal, Stadttheater, www.fussverkehr.ch/tagung

Fussverkehr Schweiz