1 / 22

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Begegnungszone: Hat der Dampfer genügend Fahrt aufgenommen?

Die Begegnungszone feiert heuer ihr 20-jähriges Jubiläum. Fussverkehr Schweiz hat versucht, den Entwicklungsprozess zu unterstützen. Hat sich dieses neue Instrument der Verkehrsplanung bewährt? — *Seite 2*

Bülach: Konkrete Erfahrungen mit einer Begegnungszone
— *Seiten 4 bis 5*

Menschen zu Fuss zählen etwas, deshalb zählen wir sie.
— *Seite 7*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

20 Jahre Begegnungszonen in der Schweiz: «Dörfs no ä chli meh si?»

Mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Strassenraum zu schaffen, ist ein «Chrampf». Als 2002 die Begegnungszone als neues Verkehrsregime eingeführt wurde, freuten sich deshalb viele Fachleute und erhofften sich dadurch einen spürbaren Schub. — Von Pascal Regli

Städtchenstrasse Sargans SG: Platz für mehr Leben auf der Strasse (Foto: flaneurdor.ch).

Auch Fussverkehr Schweiz war vom Potenzial der Begegnungszonen überzeugt, war der Fachverband doch in der Begleitgruppe des Programms «Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf» vertreten. Dort, im Bahnhofquartier von Burgdorf, wurde die sogenannte Flanierzone getestet und gestützt auf die positiven Erfahrungen schliesslich die Begegnungszone als neues Verkehrsregime eingeführt.

Eine «Föifer und Weggli»-Lösung

Während in den 1990er-Jahren mit der Wohnstrasse und der Tempo-30-Zone schon verkehrsberuhigende Regimes für Wohnquartiere bekannt waren, wurde in Geschäftsbereichen mit Einkaufsläden, Restaurants und Zufahrten zu zentralen Parkplatzanlagen noch nach ähnlichen Lösungen gesucht. Den vielen Menschen zu Fuss und auf dem Velo, die im autodominierten Umfeld an den Rand gedrängt wurden, sollten einerseits eine freundlichere Atmosphäre bereitgestellt werden. Andererseits sollte den Fahrzeuglenkenden die Zufahrt weiterhin gewährt bleiben. Begegnungszonen waren so etwas wie die «Föifer und Weggli»-Lösung, weil kein Verkehrsmittel ausgeschlossen wird, die Geschwindigkeiten aber so tief sind, dass sich auch die schwächeren Verkehrsteilnehmenden frei bewegen können. Die städtische Vielfalt auf der Basis von Koexistenz zulassen, hiess die Devise. Kurt Schürch, einer der damaligen Exponenten der Flanierzone, brachte es auf den Punkt: «Es braucht ein gewisses Chaos.»

«Die städtische Vielfalt auf der Basis von Koexistenz zulassen, hiess die Devise.

Positive Entwicklung – aber nicht in allen Bereichen

Als ein grosser Vorteil sind die rechtlichen Bestimmungen für Begegnungszonen so formuliert, dass diese in den unterschiedlichsten Bereichen umgesetzt werden können. Sie sind denkbar in Geschäfts-, Altstadt und Bahnhofplatzbereichen, genauso wie in Wohnquartieren und im Umfeld von Schulen.

Inzwischen gehört die Begegnungszone zu den «klassischen» Instrumenten der Verkehrsberuhigung. Die Zahl der in der Schweiz realisierten Zonen liegt bei weit über 600. Auf der von Fussverkehr Schweiz betriebenen Plattform www.begegnungszonen.ch war es ursprünglich der Anspruch, alle Zonen zu dokumentieren. Angesichts der positiven Entwicklung musste das Konzept angepasst werden. Heute steht nicht mehr die Quantität, sondern die Qualität der Zonen im Vordergrund. Es geht also darum, die Best Practice zu dokumentieren und aktuelle Herausforderungen aufzuzeigen. Die Begegnungszone ist zweifellos ein Erfolg, allerdings mit unterschiedlicher Entwicklung.

Rotkreuz ZG, Kreuzplatz: Wegen des vielfältigen Angebots sind viele Menschen zu Fuss und mit dem Velo unterwegs.

Bellinzona TI: Der als Begegnungszone gestaltete Bahnhofsplatz heisst die Reisenden mit Grandezza willkommen.

Im grossstädtischen Milieu sind Begegnungszonen gut etabliert. Mit über 100 Zonen in Bern oder Zürich ist dieses Regime dort fast zu einer Selbstverständlichkeit geworden, während es in den kleinen und mittleren Gemeinden noch weniger Einzug gehalten hat.

Sowohl in der Romandie als auch im Tessin bestehen zwar einige attraktive und erfolgreiche Beispiele von Begegnungszonen. Trotzdem ist zu konstatieren, dass es bei Behörden und Bevölkerung mehr Überzeugungskraft für eine grössere Verbreitung braucht.

Vor allem in Geschäftsbereichen haben Begegnungszonen tatsächlich einige ihrer Versprechungen eingehalten und mehr Leben auf die Strasse gebracht. Die meisten Vorzeigebeispiele, die teilweise auch international Beachtung fanden, sind in diesen Bereichen situiert.

In manchen Altstadtgebieten wurden Begegnungszonen eingerichtet, obwohl Fussgängerzonen wahrscheinlich besser geeignet gewesen wären. Meistens waren dies Beispiele von Kompromisslösungen. Es sollte mehr Aufenthaltsqualität in der Altstadt geschaffen werden. Aber die Befürchtungen des Gewerbes, dass die Kundschaft mit einer radikaleren Verkehrsberuhigung ausbleiben würde, waren zu gross. Wenn sich die Begegnungszone bewährt und insbesondere die Gastronomie von Zusatzanreizen profitiert hat, stellt die Begegnungszone manchmal jedoch nur einen Zwischenschritt im Hinblick auf die Einrichtung einer Fussgängerzone dar. In Sion soll beispielsweise die Place du Midi bald als Fussgängerzone etabliert werden und in Delémont ist mit der Place de la Gare Ähnliches geplant. In beiden Fällen steckt eine städtebauliche Strategie dahinter, mit der das Gewerbe und die Bevölkerung schrittweise an mehr Aufenthalts- und Lebensqualität im Zentrum herangeführt werden sollen.

Schliesslich ist zu konstatieren, dass für Begegnungszonen in Wohnquartieren noch Entwicklungspotenzial besteht. Viele Kantone, Städte und Gemeinden sind sehr zurückhaltend, wenn es darum geht, den Menschen zu Fuss den Strassenraum als Ort für mehr Begegnungen und für das Spielen zurückzugeben.

Solange Begegnungszonen einen aktiven Beitrag zu mehr Aufenthalts- und Lebensqualität in unseren öffentlichen Strassenräumen beitragen, haben sie ihre Daseinsberechtigung. Dies bedeutet aber auch, dass wir uns mit ihren Möglichkeiten aktiv auseinandersetzen müssen. Es sind vor allem folgende Herausforderungen, die sich in den unterschiedlichsten örtlichen Konstellationen stellen:

- Grossflächige Begegnungszonen: In einigen Städten werden Erfahrungen mit grossen Begegnungszonen gesammelt.
- Öffentlicher Verkehr und Begegnungszonen: Bei Begegnungszonenvorhaben wird immer wieder behauptet, dass sich der öffentliche Verkehr und Begegnungszonen schlecht miteinander vertragen.

Verkehrsregeln in der Begegnungszone

In Begegnungszonen gelten gemäss Signalisationsverordnung Art. 22b folgende Regeln:

– Fussgänger/innen sind gegenüber den Fahrzeuglenkenden vortrittsberechtigt.
– Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.
– Parkieren ist an gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Mit der Einführung der Begegnungszone 2002 wurde das Wohnstrassensignal aufgehoben. Die wenigen bestehenden Wohnstrassen wurden umsignalisiert.

Die Frage, welche Faktoren den Einsatz des öffentlichen Busbetriebs in Begegnungszonen behindern können, wird deshalb im Rahmen eines laufenden SVI-Forschungsprojektes untersucht.

- Velovorzugsrouten und Begegnungszonen: Viele Städte und Gemeinden möchten mit der Umsetzung von Velostrassen die aktive Mobilität fördern. Es stellt sich die Frage, ob solche Routen durch Begegnungszonen planerisch Sinn machen und welche potenziellen Konfliktsituationen auftreten können.
- Aneignung im Quartier: Viele Begegnungszonen auf Quartierstrassen haben noch nicht die gewünschten Aneignungseffekte durch die Bevölkerung mit sich gebracht. Zu autoorientiert sind die Gestaltungen und zu wenig frei sind wir noch in unseren Köpfen, um uns die Strassenräume im Alltag wieder anzueignen. In vielen Grossstädten wird deshalb im Rahmen von partizipativen Prozessen versucht, solche Effekte anzukurbeln. In Zürich beispielsweise mit der Aktion «Brings uf d'Strass!», bei der ausgewählte Quartierstrassen temporär für Aufenthalt und Begegnung umgestaltet werden.

Fazit: Die Begegnungszonen in der Schweiz haben sich dank den breiten Anwendungsmöglichkeiten bewährt. Das Potenzial ist aber bei Weitem noch nicht ausgereizt und neue Interpretationen des Regimes sind möglich. Frei nach Karl Valentin könnten wir uns noch mehr zutrauen: «Mögen täten wir schon wollen, aber dürfen haben wir uns nicht getraut.» —

Schlieren ZH, Sägestrasse: Parallel mit dem Bau von Mehrfamilienhäusern wurde 2008 der bestehende Strassenraum als verbindende Begegnungszone neugestaltet.

Bern, Turnweg: Die Begegnungszone verbindet das Schulhausumfeld mit einem öffentlichen Park (Foto: verkehrsteiner).

Die Begegnungszone in der Bülacher Altstadt – Vorstösse für die Zukunft

Die Begegnungszone in der Bülacher Altstadt wurde nach Vorstössen aus der Bevölkerung in drei Etappen über sieben Jahre realisiert. Die aktuelle Begegnungszone besteht nun in ihrer jetzigen Form seit 2010. Exemplarisch für andere Begegnungszonen: Es gibt nun zwei Vorschläge, wie sie sich weiterentwickeln soll. — Von Matthias Kilchenmann

Bülach ist das regionale, wirtschaftliche und soziale Zentrum des Zürcher Unterlands. Um die Altstadt und die teils noch bestehende Stadtmauer herum entwickelte sich die moderne Stadt mit seinen Wohnquartieren sowie Industrie- und Gewerbeflächen.

Begegnungszone haucht der Altstadt Leben ein

Die Marktgasse ist die Nord-Süd-Altstadtachse und verbindet die Bahnhofstrasse mit der Zürcherstrasse eine der Bülacher Hauptverkehrsstrassen. Dienstleistungsangebote, Restaurants, Cafés und Bäckereien sowie Fach- und Detailhandelsgeschäfte bereichern die Altstadt und machen sie zu einem lebendigen Treffpunkt für die Bevölkerung.

Die Planung, bauliche Umgestaltung und Signalisation der Bülacher Altstadt erfolgte in drei Phasen und dauerte rund fünfzehn Jahre. Die ersten Bevölkerungsvorstösse forderten 1995 eine Befreiung der Altstadt vom motorisierten Verkehr. Der Widerstand durch das Gewerbe, die Option, das Zentrum mit einem damals noch nicht gebauten Altstadtring zu umfahren, sowie das neu geschaffene Begegnungszonenregime führten schliesslich zur Erarbeitung einer schrittweise umgesetzten Kompromisslösung. 2003 wurde eine Testphase mit einer Begegnungszone ohne bauliche Eingriffe durchgeführt. Diese Testphase bestätigte die grundsätzliche Akzeptanz der Bevölkerung und des Gewerbes für eine verkehrsberuhigte Altstadt, erkannte aber auch die Notwendigkeit von baulichen Veränderungen. 2006 schliesslich wurde die neugestaltete Begegnungszone in der gesamten Altstadt definitiv eingeführt.

Gleichzeitig wurde die Parkierung angepasst. Die beinahe durchgehende Längsparkierung wurde zugunsten von diagonal zur Strasse ausgerichteten Parkplätzen aufgehoben. Dies schaffte unter anderem Raum für Geschäftsauslagen und für Terrassen von Gastronomiebetrieben.

Mit dem Umbau der Altstadt und der Fertigstellung des Altstadtrings haben Marktnutzungen an Attraktivität gewonnen. Jeden Mittwoch und Sams-

Die Begegnungszone in der Bülacher Altstadt ist sowohl tagsüber als auch am Abend belebt.

tag findet der Wochenmarkt und zusätzlich dreimal im Jahr ein grosser Warenmarkt statt. Ausserdem gibt es einen dreitägigen Weihnachtsmarkt.

Verkehrszählungen[1] aus dem Jahr 2015 zeigen, dass täglich rund 1'150 Fahrzeuge von Norden in die Altstadt einfahren. Aus diesen Messungen geht auch hervor, dass die signalisierte Geschwindigkeit in der Begegnungszone mehrheitlich eingehalten wird. Die Geschwindigkeiten betragen bei der Einfahrt von der Bahnhofstrasse her im Durchschnitt 23 km/h. Im Bereich der Marktgasse/Hans-Haller-Gasse wurde eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von 16 km/h gemessen, also 20 % tiefer als die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Die Begegnungszone in der Altstadt von Bülach besteht in der jetzigen Form seit längerer Zeit und hat sich bewährt. Niemand sehnt sich nach den alten Zuständen zurück. Aufbauend auf der bisherigen Erfolgsgeschichte sind bezeichnenderweise gleich zwei Vorstösse aus der Bevölkerung für die Weiterentwicklung der Begegnungszone aufgetaucht. Beide Vorstösse sehen die positiven Effekte der Begegnungszone, ziehen jedoch andere Schlüsse daraus.

Wird die Begegnungszone zu einer Fussgängerzone?

Die Initiative «Begegnungszone Bülacher Altstadt» sammelt Unterschriften mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr in der aktuellen Begegnungszone der Bülacher Altstadt zu verbieten. Die Initiative wurde im Januar 2022 zur Vorprüfung eingereicht und durch den Bülacher Stadtrat für gültig erklärt worden. Das Initiativkomitee will den motorisierten Verkehr sowie alle Parkplätze aus der Altstadt entfernen, damit eine verbesserte «Begegnungszone» für die Bewohner/innen und die Besucher/innen entstehen kann. Dadurch sollen Begegnungen zwischen Menschen in der Altstadt vereinfacht und gefördert werden. Durch die Initiative soll auch verhindert werden, dass täglich über 1'000 Fahrzeuge das Zentrum der Bülacher Altstadt durchqueren. Vom Initiativkomitee wird vor allem kritisiert, dass trotz Anregungen aus der Bevölkerung die Politik nicht gehandelt hat oder den Stimmbürger/innen die Möglichkeit gab, darüber abzustimmen.

Soll die Begegnungszone erweitert werden?

In eine andere Richtung zielt der Vorstoss des Vereins bülachSTADT ab. Er fordert eine Vergrösserung der Begegnungszone in der Bülacher Altstadt bis zum Bahnhof. Dies wäre eine Verdoppelung der bisherigen Fläche. Gemäss bülachSTADT würde diese neue Begegnungszone, die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der gesamten Stadt und den flüssigen Verkehr in alle Richtungen fördern. Die Situation an der Bahnhofstrasse und am Bahnhof sind für den Verein bülachSTADT klar das akutere Problem als der motorisierte Verkehr in der Begegnungszone der Altstadt. Ziel ist für sie, durch das zukunftsorientierte Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden Möglichkeiten zuzulassen und zu schaffen, anstatt mit Verboten zu arbeiten.

Die Bülacher Altstadt mit pakierten Autos im Bereich des Rathauses.

Beide Vorstösse versuchen, die Altstadt von Bülach besser für Menschen zu Fuss zugänglich zu machen. Über die Frage, welcher Vorstoss nun sinnvoller sei, kann gestritten werden. In Bülach wird jedoch ein ähnlicher Trend wie in anderen Mittelstädten der Schweiz wahrgenommen. Es entstehen immer mehr Begegnungszonen in den Innenstädten, bis hin zum Schritt, dass diese ganz autofrei werden.

Letztlich wird wahrscheinlich das Bülacher Stimmvolk die Möglichkeit haben, zu entscheiden, welchen Vorschlag sie unterstützt. Dass Bülach beide Vorstösse innerhalb kurzer Zeit realisieren wird, ist zwar eher unwahrscheinlich. Aber es ist zu hoffen, dass Bülach in Zukunft noch fussgängerfreundlicher wird. —

Die Marktgasse ist die Nord-Süd-Verbindung durch die Altstadt.

* Matthias Kilchenmann leistet zurzeit einen Zivildiensteinsatz bei Fussverkehr Schweiz. Er ist in Bülach aufgewachsen und wohnt unweit der Altststadt.

WEITERE INFOS:

Die Begegnungszone in der Bülacher Altstadt ist wie manch andere auf der von Fussverkehr Schweiz betriebenen Website dokumentiert: www.begegnungszonen.ch.

[1] Die Verkehrszählungsdaten entstammen einem Forschungsbericht, in der die Begegnungszone Altstadt Bülach als Fallbeispiel aufgearbeitet ist: SVI-Forschungsbericht 2015/005: Beschäftigungseffekte der Verkehrsberuhigung von Zentren, Zürich, 2019.

Zählen, damit die Menschen zu Fuss nicht unterschätzt werden

In den Fachberatungen werden die Mitarbeitenden von Fussverkehr Schweiz immer wieder mit der Frage konfrontiert, ob die Anordnung eines Fussgängerstreifens an einer bestimmten Stelle möglich ist. Ein entscheidender Punkt für die Beantwortung dieser Frage ist die Abklärung der Frequenzen. — Von Dominik Bucheli

Kreuzackerbrücke Solothurn: Installation eines Laserzählgerätes auf der Fuss- und Veloverkehrsbrücke.

Häufig wird behauptet, dass für einen neuen Fussgängerstreifen an der entsprechenden Stelle zu wenige Personen die Strasse queren. Solche Aussagen stützen sich meist auf die subjektive Einschätzung durch Ingenieure, die sich lediglich mit den Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs auseinandergesetzt haben. Ein neuer Forschungsbericht über das Zählen von Fussgänger/innen, an dem Fussverkehr Schweiz mitgearbeitet hat, bietet hier einen Ausweg.[1]

Hochrechnung von Fussverkehrsmengen vereinfacht

Damit ein Fussgängerstreifen markiert werden kann, verlangt die massgebende VSS-Norm SN 40 241, dass dieser in den fünf meistbegangenen Stunden 100-mal benutzt wird. Bisher stellten sich dabei folgende Fragen: Welches sind die fünf meistbegangenen Stunden? Müssen während diesen Stunden die Menschen zu Fuss durchgehend gezählt werden oder sind auch Hochrechnungen zulässig?

Um korrekt vorzugehen, mussten bis jetzt tatsächlich Zählungen von Hand durchgeführt werden, die einen ganzen Tag dauerten und teuer zu stehen kamen. Für den motorisierten Verkehr hingegen sind seit Längerem automatische Zählgeräte im Einsatz. Für die Abschätzung der Autofrequenzen ist es zudem zulässig, dass während eines kurzen Zählintervalls von Hand gezählt wird. Denn mittels validierten Hochrechnungsfaktoren können solche Zählergebnisse auf einen ganzen Tag hochgerechnet werden. Dank den Resultaten der neuen Forschungsarbeit über Fussverkehrszählungen bestehen nun zum einen detaillierte Empfehlungen, wie Fussverkehrszählungen mit automatisierten Geräten durchgeführt werden können. Zum anderen wurden – ähnlich wie für den Motorfahrzeugverkehr – Hochrechnungsfaktoren ermittelt, mit denen es möglich ist, aus Zwei-Stunden-Zählungen das Tagesaufkommen ausreichend genau zu bestimmen. Damit müssen Bürger/innen, die gerne einen neuen Fussgängerstreifen hätten oder sich dagegen wehren, dass ein bestehender Fussgängerstreifen aufgehoben wird, sich nicht mehr auf die subjektive Einschätzung von Verkehrsingenieuren verlassen. Zählungen des Fussverkehrs können einfach und kostengünstig durchgeführt werden.

Für den Fussverkehr sind Zahlen besonders wichtig. Denn das Ausmass der Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, wird – auch weil sie leise sind und wenig Platz beanspruchen – oft unterschätzt. Dies wiederum hat zur Folge, dass Trottoirs, Wege, Plätze und Querungen zu knapp dimensioniert werden. Mehr Zählungen des Fussverkehrs durchzuführen, ist eine geeignete Methode, damit die Perspektive und die Bedürfnisse der Zufussgehenden mehr Gewicht in der Verkehrsplanung erhalten. —

Limmatplatz Zürich: Zählung mit pyroelektrischem Sensor. (Foto: Daniel Sauter)

[1] Die Forschung «Empfehlungen zur Zählung des Fussverkehrs» wurde im Auftrag der SVI von Christian Pestalozzi (Pestalozzi&Stäheli GmbH), Daniel Sauter (Urban Mobility Research) und Dominik Bucheli (Fussverkehr Schweiz) durchgeführt.

Untersucht und getestet wurden alle am Markt verfügbaren Technologien zur automatisierten Zählung. Weiter wurden Typenganglinien und Hochrechnungsfaktoren für den Fussverkehr entwickelt.

Der Bericht kann online bezogen werden:
www.fussverkehr.ch/svi-zaehlen

Fachtagung 2022

Räume für Menschen

Die Begegnungszone wird 20 Jahre alt: Tendenzen und Herausforderungen

Mittwoch, 22. Juni 2022, Zürich Oerlikon, Giesserei
Vorabendprogramm in Zürich Wipkingen: 21. Juni 2022

Burgdorf testete in den 1990er Jahren ein Verkehrsregime die sogenannte «Flanierzone». Nach den positiven Erfahrungen wurde ab 2002 die Begegnungszone als neues Verkehrsregime schweizweit eingeführt. Die Begegnungszonen fanden schnell Verbreitung nicht nur in Wohnquartieren und Schulumfeldern, sondern auch in Einkaufsstrassen oder Altstadt- und Bahnhofsgebieten.

Sind Begegnungszonen auch in anderen Situationen denkbar? In grossflächigen Wohnquartieren? An stark befahrenen Strassen mit Busbetrieb? In Strassenräumen, die auch als Velohauptrouten dienen?

An der Fachtagung werden zusammen mit Fachleuten und Interessierten aus Gemeinden, Städten und Planungsbüros diese und ähnlich Fragen diskutiert.

Weitere Informationen und Anmeldung unter: fussverkehr.ch/tagung

Generalversammlung 2022

GV Fussverkehr Schweiz 2022

im Anschluss an die Fachtagung 2022 von Fussverkehr Schweiz

Mittwoch, 22. Juni 2022, ab 17.45 Uhr
Zürich Oerlikon, Giesserei

Traktanden

1. Wahl der Stimmenzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2021
3. Jahresbericht 2021 (mit Ausblick 2022)
4. Jahresrechnung 2021 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Finanzrahmen 2022–2023
8. Diverses

Jahresbericht und -rechnung finden Sie online unter fussverkehr.ch/uber-uns oder sind auf der Geschäftsstelle in einer Papierversion erhältlich.

Fussverkehr Region Luzern

Regionalversammlung 2022

Am **30. Mai 2022 18.30 Uhr** findet im **Laboratorium Luzern** die Mitgliederversammlung von Fussverkehr Region Luzern statt.

Neben den üblichen Traktanden wie Vorstandswahl und Abschlussapéro wird Nino Froelicher Projektleiter bei der Albert Koechlin Stiftung «clever unterwegs» vorstellen. Mit diesem Projekt soll die Mobilitätswende in der Innerschweiz unterstützt werden. Ziel ist, dass sich die Menschen bewusster fortbewegen und Fahrzeuge teilen und dass Waren und Personen effizient und klimaverträglich transportiert werden.

Informationen aus der Geschäftsstelle

Geschäftsleitung vakant

Monika Litscher, Geschäftsleiterin, hat Fussverkehr Schweiz verlassen und als Vize-Direktorin beim Schweizerischen Städteverband eine neue Herausforderung gefunden. In den zweieinhalb Jahren ihres Wirkens hat sie sich als Netzwerkerin ausgezeichnet, die so manche Allianz geschmiedet hat. Als Sozialwissenschaftlerin war es ihr wichtig, darauf hinzuweisen, dass das Gehen mehr ist als nur Mobilität und dass Strassen öffentliche Räume sind, die entschieden mehr Qualität benötigen. Monika Litscher hat einen Slogan für die Menschen zu Fuss kreiert, der uns noch lange begleiten wird: «Wir sind Nützlinge!». Vom Vorstand und vom Team auf der Geschäftsstelle nochmals ein herzliches Dankeschön.

Bis eine Nachfolge gefunden wird, leitet Pascal Regli die Geschäftsstelle interimistisch.

Fussverkehr Kanton Bern und Fussverkehr Region Basel

Regionalversammlungen haben stattgefunden

Sowohl in Basel als auch in Bern haben die Mitgliederversammlungen stattgefunden. In Basel wurde der Vorstand in Corpore bestätigt.

An der Regionalversammlung von Fussverkehr Kanton Bern gab Samuel Bühlmann aus Thun seinen Rücktritt aus dem Vorstand. Trotzdem konnte der Vorstand verstärkt werden. Neu dabei sind Jürg Bührer aus Thun, Bernhard Schmidt aus Münsingen und Bettina Epper aus Biel.

Aus dem (Un-)Ruhestand

Der Fuss im Kopf – das Gehspiel

Daniel Grob ist ein ganz «Gächer». Bereits im Pensionsalter ist das ehemalige Vorstandsmitglied von Fussverkehr Schweiz weiterhin aktiv. Inzwischen widmet er sich vor allem seiner Passion, dem Schreiben und Theater inszenieren. Nebenbei hat er nun ein neues Spiel entwickelt. Nein, kein Computer-Game. Es ist gemäss dem Autor «ein Erlebnisspiel für alle, die mehr über das Gehen wissen wollen». Das Team von Fussverkehr Schweiz hat sich fest vorgenommen, es auf Herz und Nieren zu testen. Wer sich für das Spiel interessiert: Bestellung via www.schreib-labor.ch.

Das Parkplatzsterben

Jetzt auch noch dies! Täglich hören wir über die schädlichen anthropogenen Einflüsse auf unsere Umwelt: Treibhauseffekt, Klimawandel, CO2-Ausstoss, Verbrauch der Landressourcen und natürlich auch das Artensterben. Nun ist ein neues Sterben dazugekommen. Da ist die Rede vom «Parkplatzsterben», wie uns eine Zeitungsschlagzeile suggeriert, die über einen Fall aus einer grossen Schweizer Stadt berichtet, die mit dem Buchstaben Z beginnt.

Doch was ist das eigentlich? Meine Recherchen ergeben ein verstörendes Bild. Es scheint sich um eine Art Krankheit zu handeln, die für Parkplätze – diese für die Menschheit unersetzlichen Einrichtungen – fatale Folgen hat. Sie breitet sich seit den Nuller-Jahren aus, und zwar vor allem in grossen Städten. Im konkreten Fall geht es in Z darum, dass entlang einer Strasse Parkplätze für ein Vehikel namens Auto wegfallen, damit ein Vehikel namens Velo Platz erhält und mehr Abstellplätze für Bäume und die Zufussgehenden entstehen. Dieser Fall ist aber nur die Spitze des Eisbergs. Bereits 2009 forderte eine dringliche Anfrage an den Stadtrat, etwas gegen das grosse Parkplatzsterben zu tun, weil es schon Gebiete ausserhalb der City erreicht habe. Der Stadtrat beruhigte, dass die Lage stabil sei. Den Rest der stadträtlichen Antwort habe ich nicht verstanden. Es scheint sich um eine komplexe Materie zu handeln, die mit Sachverstand zu behandeln ist. Da war die Rede von einem lokal, aber nicht international gültigen Artenschutzabkommen (Parkplatzkompromiss), von privaten und öffentlichen Parkplätzen, von blauen und weissen Parkplätzen, von Angebot und Nachfrage sowie von Gründen, die für das Malen von neuen oder das Wegoperieren von alten Parkplätzen sprechen können.

Mein Fazit: Angesichts der Schwere und der Komplexität des Problems sollten wir der Entwicklung den freien Lauf lassen und das Parkplatzsterben ähnlich wie das Artensterben als nicht reversiblen Prozess akzeptieren.

— Pascal Regli

Ob blau, weiss oder gelb: Dem Parkplatz scheint es nicht gut zu gehen in der grossen Stadt.

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: Nikkol Rot
Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Team
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

6. – 8. Mai 2022
Jane's Walk – Schweiz
Spaziergänge organisieren oder mitspazieren
www.janeswalk.ch

21. / 22. Juni 2022
Fachtagung Fussverkehr Schweiz
«Öffentliche Räume für Menschen zu Fuss»
Zürich, Giesserei, www.fussverkehr.ch/tagung

22. Juni 2022
Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Zürich, Giesserei, www.fussverkehr.ch/gv

19. – 23. September 2022
International Walk21 Conference:
The decade to change
Dublin Ireland, www.walk21.com

30. September 2022
Journée Rue de l'Avenir
Vers le 30 km/h dans les villes et villages
Lausanne, www.rue-avenir.ch/journees

6. / 7. Oktober 2022
Walk space: Fachkonferenz für FussgängerInnen
Gut zu Fuss in Stadt und Land
Korneuburg (A), www.walk-space.at

Fussverkehr Schweiz