3 / 22

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Der positive Effekt des Gehens auf den Klimaschutz wird unterschätzt

Mehr Zufussgehen anstatt das Auto zu benutzen, trägt wesentlich zum Klimaschutz bei. Doch wird der positive Einfluss dieser nachhaltigen Mobilitätsform in der Politik bisher zu wenig diskutiert und beachtet. Was kann der Fussverkehr zum Erreichen der Klimaziele beitragen und welche Massnahmen werden ergriffen und umgesetzt? — *Seiten 2 bis 5*

Wie Menschen auf Fahrzeuge reagieren, die automatisiert unterwegs sind
— *Seite 6*

Die Verwendung von E-Scootern soll mehr reguliert und Verstösse stärker sanktioniert werden
— *Seite 7*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Zufussgehen tut dem Klima gut

Erneut wurde ein Rekord geknackt – der Oktober 2022 ist der wärmste seit Messbeginn. Der Klimawandel wird immer spürbarer. Dass wir etwas dagegen unternehmen, erscheint dringender denn je. Dazu trägt nachhaltige Mobilität massgeblich bei – wie der Fussverkehr. *— Von Jonas Baud*

Martigny VS, Place Centrale: In der Sommerzeit wird der Platz für den Fahrzeugverkehr gesperrt.

Dienstagabend um 17 Uhr. Alle Pendler:innen wollen in ihren Autos zügig nach Hause, die Strasse ist vollgestopft. Ich warte vor dem Zebrastreifen, doch ich muss gefühlt ein paar Minuten warten, bis mich jemand widerwillig auf die andere Seite lässt. Dort heil angekommen, kommt mir auf dem Trottoir ein Mann entgegen auf einem E-Scooter und mit Handy in der Hand, er guckt kaum auf den Weg und ich kann ihm nur knapp ausweichen. Ja, zu Fuss in der Stadt hat man mitunter kein leichtes Leben – ohne ständige Wachsamkeit passiert schnell ein Unfall.

«Wenn wir mehr zu Fuss gehen, gelangen weniger Schadstoffe in die Luft.»

Es ist offensichtlich: Wenn mehr Leute zu Fuss gehen würden, gäbe es weniger Hektik im Mobilitätsalltag und mehr Sicherheit im Verkehr. Ausserdem vermindert mehr Bewegung die Risiken von Erkrankungen und ist nicht nur persönlich sinnvoll, sondern auch aus Sicht der Public Health zu befürworten.

Gehen ist nachhaltig und hilft dem Klimaschutz

Im öffentlichen Diskurs wird jedoch die Auswirkung des Fussverkehrs auf den Klimaschutz und die angestrebte Mobilitätswende viel zu stark ausgeblendet. Dabei ist der Fussverkehr die nachhaltigste, umweltfreundlichste, ökologischste und leiseste Art der Fortbewegung. Es ist trivial: Der Fussverkehr leistet einen aktiven Beitrag zu mehr Klimaschutz. Wenn wir mehr zu Fuss gehen, gelangen weniger Schadstoffe in die Luft, da wir im Gegensatz zu Autos und Motorrädern keine fossile Energie in Form von Benzin brauchen.

Durch jeden zu Fuss anstatt mit dem Auto zurückgelegten Kilometer können durchschnittlich 140 Gramm CO_2-Emissionen eingespart werden. Da lohnt es sich, bevor wir ins Auto einsteigen, kurz darüber nachzudenken, ob das wirklich nötig ist? Oder könnten wir den Einkauf im Laden nicht auch zu Fuss erledigen?

Diese Fragen sollten sich die Menschen öfter stellen, denn gerade in einer Stadt wie Zürich kommt man häufig schneller zu Fuss ans Ziel als mit dem motorisierten Gefährt, in der Rush Hour gibt es bekanntlich viele Staus.

Biel BE: Fit für die Zukunft – mit den «Sommerinseln» hat die Stadt öffentliche Räume temporär aufgewertet und belebt.

Dramatische Veränderungen bereits spürbar

Das Jahr 2022 ist weltweit viel zu warm. Die Folgen sind fatal: Es gibt mehr Dürren und dadurch leiden mehr Menschen an Hunger und Durst. Auch Tiere und Pflanzen sterben und die Pole schmelzen, was zum Anstieg des Meeresspiegels und zu mehr Überschwemmungen führt. Auch in der Schweiz ist der Wandel sicht- und spürbar.

Die durchschnittlichen Temperaturen sind laut «Meteoschweiz» seit 1864 um zwei Grad gestiegen, und im Winter fällt weniger oft Schnee. Die romantische Vorstellung von weissen Weihnachten im Flachland wird also immer unrealistischer, zudem werden auch hier die Sommer heisser und es regnet weniger. Dies führte schon dazu, dass der See Lac des Brenets im Kanton Neuenburg im August ausgetrocknet ist, so ein extremes Szenario hätte wohl kaum jemand für möglich gehalten. Auch der Schiffsverkehr auf den Flüssen musste teilweise eingestellt werden, weil die Wasserstände zu niedrig wurden. Und leider hat die Gletscherschmelze dramatische Ausmasse angenommen, wenn es in diesem rasanten Tempo weitergeht, ist das vermeintlich ewige Eis bald ganz verschwunden. Das hätte auf die Umwelt katastrophale Auswirkungen.

«Weisse Weihnachten im Flachland werden immer unrealistischer.»

Onex GE: Kleinteilige, gut mit dem Umfeld abgestimmte Wegstrukturen durch das Dorf fördern das Gehen und unterstützen den Klimaschutz.

Grünflächen und Pflanzen gegen Hitzestress

Daher ist es wichtig, dass wir uns dafür einsetzen, die unerwünschten Folgen des Klimawandels zu verhindern oder aufzuhalten. Dazu können kleine Schritte beitragen wie vermehrtes und konsequenteres Zufussgehen. Um diese gesunde und umweltschonende Fortbewegungsart zu fördern, ist es aber nötig, dass die Rahmenbedingungen verbessert werden. Dazu gehört, dass die Gemeinden und Städte attraktive, sichere, durchgehende und hindernisfreie Infrastrukturen bereitstellen – mit weniger autodominierten Bereichen und mit begrünten öffentlichen Räumen.

Der Verein «Stadtgrün» etwa setzt sich in Schweizer Städten für solche Massnahmen ein: In St. Gallen wurden Volksinitiativen angenommen, welche die Stadt verpflichtet, mehr Grünflächen zu schaffen und Bäume zu pflanzen, um dem Hitzestress entgegenzuwirken. Wenn sich die Menschen auf den Fusswegen wohl fühlen, wird der Anreiz erhöht, zu Fuss zu gehen.

«15-Minuten-Stadt» und Superblocks

Ein anderer Lösungsansatz ist die «15-Minuten-Stadt». Bei diesem von Carlos Moreno von der Pariser Uni Sorbonne entwickelten Konzept geht es darum, dass die Stadtbevölkerung innerhalb von einer Viertelstunde ohne Auto zum Supermarkt, zum Arzt, ins Theater oder ins Restaurant gelangen können sollte. «Alter Wein in neuen Schläuchen» mögen unseren langjährigen Mitglieder sagen. Bereits Anfang der 1990er-Jahre propagierte Hans Bösch in der ARF-Publikation «die Langsamverkehrsstadt» ein ähnliches Konzept und stellte sein Plädoyer für eine menschliche, eine fussgänger- und einwohnergerechte Stadt vor.

Eine weitere Idee sind die sogenannten «Superblocks», wie sie in Barcelona entstanden sind. Dabei handelt es sich um autofreie Zonen, rund 400 mal 400 Meter gross, die für Leute zu Fuss oder mit dem Velo reserviert sind und viele Grünflächen, Sitzbänke und Spielplätze beinhalten. Orte, wo sich die Menschen sorglos bewegen können, ohne sich vor Autos oder Motorrädern in Acht nehmen zu müssen.

Gute Ideen sind also vorhanden und mancherorts wurden bereits sinnvolle Projekte lanciert. Doch bei deren Umsetzung besteht noch Luft nach oben. Auf die Politik wartet noch viel Arbeit und es sind weitere kreative Ideen gefragt, um unser Mobilitätsverhalten klimagerechter zu gestalten und den Klimawandel zu bremsen. Angesichts der bereits spürbaren, deutlichen Folgen der Erwärmung ist dieser Einsatz unvermeidlich, damit unser Planet nicht schon bald zu einem lebensfeindlichen Ort wird. —

Klimawandel – das können Städte und Gemeinden tun

Der Klimawandel ist eine der grossen Herausforderungen unserer Gesellschaft. Wir sind uns dessen bewusst und doch ist für viele nicht klar, wer welche Massnahmen umsetzen kann, um die Ziele zu erreichen. Gemeinden und Städten kommt dabei eine wichtige Rolle zu.

— Von Barbara Schwickert, Co-Geschäftsleiterin Trägerverein Energiestadt

Schüssinsel, Biel: Neuer Grünraum mitten in der Stadt sowie wichtige Fuss- und Velowegverbindung. Foto: Stöh Grünig

Der Bundesrat hat im August 2019 entschieden, das Klima-Reduktionsziel zu verschärfen. Ab dem Jahr 2050 soll die Schweiz netto keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen. Auch auf kantonaler Ebene wurde dieses Ziel teilweise bereits festgehalten. Doch auch Städte und Gemeinden setzen sich bewusst Klimaziele, oft ambitioniertere als jene des Bundes. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es alle Ebenen, also Bund, Kantone und Gemeinden, aber auch die Wirtschaft, die Wissenschaft und die Bevölkerung. Sie alle können heute in ihrem Kompetenzbereich aktiv werden. Energiestadt unterstützt Gemeinden und Städte auf ihrem Weg zu Netto-Null. Dies mit aktiver Beratung, aber auch mit Hilfsmitteln wie dem Werkzeugkoffer Netto-Null und Weiterbildungen zum Thema. So wird sichergestellt, dass Massnahmen gewählt werden, die eine gute Wirkung erzielen. Und auch die Gemeinden haben so die Möglichkeit, von den Erfahrungen anderer lernen und profitieren zu können.

Zuerst kommt die Politik

Wichtig ist sicher als erstes, dass sich Politik und Verwaltung verbindliche Ziele setzen. Dies kann ein Artikel in der Gemeindeordnung sein, der dann von einem Reglement und/oder einer Strategie ergänzt und konkretisiert wird. Wir müssen zuerst wissen, wohin wir wollen, um dann zu schauen, wo wir stehen und welche Massnahmen wir ergreifen müssen, um die Ziele zu erreichen. Klassischerweise wird ein Absenkpfad bis spätestens 2050 gezeichnet, so dass es in den kommenden Jahren möglich ist zu überprüfen, ob die Gemeinde auf Kurs ist oder ob zusätzliche Massnahmen nötig sind.

Die grössten Hebel einer Gemeinde oder Stadt liegen bei den Gebäuden und beim Verkehr. Über 50% der Treibhausgasemissionen entstehen beim Heizen und mehr als 30% durch den Verkehr. Nicht bilanziert sind die Emissionen des Konsums, da sie nicht erfassbar sind. Aber sie machen einen grossen zusätzlichen Anteil an den Emissionen aus.

Die grössten Hebel: der Verkehr ...

Der Verkehr muss zur Zielerreichung bis spätestens 2050 vollständig mit erneuerbarer Energie angetrieben werden. Doch geht es nicht einfach darum, das heutige Verkehrsaufkommen zu elektrifizieren. Es braucht vielmehr eine Reduktion der zurückgelegten Strecken und eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie zum Beispiel den Fussverkehr. Da Verkehrsmassnahmen nicht einfach punktuell geplant und umgesetzt werden können, braucht es spezifische Sachpläne für die verschiedenen Verkehrsträger (MIV, Parkierung, ÖV, Velo, Fussverkehr), die alle die Klimaziele berücksichtigen. Auch in Baurechtsverträgen können Vorgaben zu klimafreundlicher Mobilität gemacht werden. Verwaltungen können sich auch fragen, wie sie eine klimaschonende Mobilität für ihre Angestellten realisieren können. Stehen zum Beispiel genügend Veloabstellplätze zur Verfügung oder wird ein Teil an ein ÖV-Abonnement bezahlt?

Der Trägerverein Energiestadt erarbeitet im Moment eine Toolbox für Mobilitätsfragen. Hier finden Städte und Gemeinden die wichtigsten Informationen zu Planung und Umsetzung verschiedener Verkehrsmassnahmen und praktische Beispiele dazu.

... und die Gebäude

Im Gebäudebereich ist es das Ziel, den Energieverbrauch zu senken und ihn möglichst erneuerbar zu decken. Direkten Einfluss hat eine Gemeinde oder Stadt bei ihren eigenen Gebäuden. Hier kann sie planen, wie und bis wann alle Liegenschaften saniert und mit erneuerbarem Strom, Wärme und Kälte versorgt werden sollen. Eine regelmässige Schulung des technischen Personals zu Betriebsoptimierungen ist sinnvoll und hilft viel Energie einsparen. Darüber hinaus kann eine Gemeinde aber auch in der baurechtlichen Grundordnung und in Überbauungsplänen energetische Vorgaben einführen und weiter gehen als das gesetzlich vorgeschriebene Minimum. Baurechtsverträge mit Dritten eignen sich ebenfalls gut, um Vorgaben in Bezug auf die Gebäudehülle, die Wärmequelle oder die Produktion von erneuerbarem Strom, festzuschreiben. Teilweise sind die Energieversorger im Besitz der Gemeinde oder Stadt. Wenn dies der Fall ist, sollte die Eigentümerstrategie auf die Klimaziele der Stadt oder Gemeinde ausgerichtet werden. So kann zum Beispiel eine Gasrückzugsstrategie und eine Planung von Wärmeverbünden verlangt werden.

Dies sind nur ein paar «Hebel» für Gemeinden oder Städte. Der Trägerverein Energiestadt unterstützt sie dabei, die richtigen auszuwählen und gibt Impulse für die Umsetzung. So kommen wir gemeinsam unserem Ziel im Bereich Klimaschutz näher. Es gibt viel zu tun, doch gemeinsam schaffen wir die grosse Herausforderung.

Klimaspaziergänge

Diesen Sommer fanden in den Städten und Gemeinden Aarau, Baden, Buchs, Windisch, Wohlen und Zeihen Klimaspaziergänge für die Bevölkerung statt. Eine spannende Art und Weise herauszufinden, wo die Hitze gnadenlos brennt und wo man Kühlung findet. Fachpersonen gaben während dem zweistündigen Spaziergang Tipps: Wie gestalte ich meinen Garten und Vorplatz, damit es ums Haus kühl bleibt? Welche Massnahmen helfen, damit beim nächsten Gewitter der Keller nicht überschwemmt wird? Die Klimaspaziergänge fanden Anklang in der Bevölkerung und sind Teil des Projektes «3-2-1-heiss!» des Kantons Aargau. —

La Tour-de-Peilz VD, Place des Anciens-Fossés: Eine Strasse mit Parkplätzen wurde zu einem grünen Ort der Begegnung, der für das Gehen und Velofahren vorbehalten ist.

Sion VS, Cours Roger Bonvin: Um die Hitzeeinwirkung zu verringern, wurde der auf der Autobahn-Überdachung entstandene «Park» nachträglich begrünt und beschattet.

ENERGIESTADT

Der Trägerverein Energiestadt ist das Kompetenzzentrum für die lokale Energie- und Klimapolitik in der Schweiz. Seit über 30 Jahren vereint er Schweizer Gemeinden, von grossen Städten bis zu kleinen Bergdörfern, welche die Überzeugung teilen, dass die Herausforderungen im Energie- und Klimabereich durch ein lokales, kontinuierliches Engagement gemeistert werden können. Fast 500 Gemeinden und Städte sind zertifiziert und werden durch Fachpersonen unterstützt und vernetzt.
Hier erfahren Sie mehr: www.energiestadt.ch

Eine Energieschule ist eine Schule, die sich vertieft, kontinuierlich und umfassend für eine sorgfältige Ressourcennutzung einsetzt – sowohl im Unterricht als auch im Rahmen des gesamten Schulbetriebs. Für dieses Engagement erhält sie die Auszeichnung Energieschule des Trägervereins Energiestadt und kann sich alle vier Jahre wieder auszeichnen lassen.
Weitere Infos: www.energiestadt.ch -> Programm Energieschulen

Verkehr der Zukunft: Wenn Menschen zu Fuss auf automatisierte Fahrzeuge treffen

Im Frühjahr 2022 wurde in Thalwil (ZH) erforscht, wie Menschen zu Fuss auf automatisierte Fahrzeuge reagieren. Der dafür verwendete automatisierte Einparkassistent ist das erste in der Schweiz zugelassene System, bei welchem das Fahrzeug bewegt werden darf, ohne dass sich eine Person im Fahrzeug aufhält. — Von Dominik Bucheli

Das von der Stiftung für Prävention der AXA mitfinanzierte Forschungsprojekt wurde in Zusammenarbeit mit EBP, der Empa und Fussverkehr Schweiz durchgeführt. Die Erkenntnisse sollen Grundlagen für Präventionsmassnahmen und Gestaltungsprinzipien von zukunftsfähigen Strassenräumen schaffen.

Menschen zu Fuss treffen auf Autos ohne Lenkende

Automatisiertes Fahren wird wohl den Mobilitätsalltag der Zukunft prägen. Viele Fragen sind jedoch noch offen, beispielsweise wie Menschen zu Fuss auf automatisierte Fahrzeuge reagieren und wie für alle Verkehrsteilnehmenden ein nachhaltiges und sicheres Mobilitätssystem gestaltet werden kann. Das Forschungsprojekt «Menschen zu Fuss und automatisiertes Fahren» liefert erste Antworten und eröffnet den Dialog zur Interaktion zwischen automatisierten Fahrzeugen und den Zufussgehenden.

Anhand von Feldstudien wurde in Thalwil ermittelt, wie Menschen zu Fuss auf ein automatisiertes Fahrzeug reagieren. Dazu wurden Einparksituationen mit einem Fahrzeug mit Parkassistent durchgeführt. Projektleiterin Bettina Zahnd sagt: «Viele Leute reagieren auf das Fahrzeug ohne Fahrer und suchen den Blickkontakt zu einer Person, die das Auto im Griff hat.» Diese Feststellung wurde in den Interviews bestätigt: Knapp 70% der Befragten erkannten das fahrerlose Auto und 60% der Interviewten sahen die verantwortliche Person oder haben sie aktiv gesucht.

Die Reaktionen fielen je nach Alter unterschiedlich aus. So suchten ältere Passanten den Blickkontakt zu einer verantwortlichen Person häufiger als Junge. Zudem hatten ältere Menschen mehr Angst vor der neuen Technologie, wohingegen jüngere Menschen annehmen, dass die Technik funktioniert. Das Thema «automatisiertes Fahren» war für rund 20% der Befragten nicht ganz neu. Vielen Personen ist noch nicht bewusst, dass fahrerlose Technologien in der Schweiz bereits zugelassen sind. Das Projektteam empfiehlt hier eine Informationskampagne, um die Öffentlichkeit für das Thema zu sensibilisieren.

Auch interessant: Den automatisierten Fahrzeugen stehen etwa gleich viele Leute neutral bis positiv oder eben negativ gegenüber, da gibt es keine Meinungsmehrheit. Fest steht sicherlich, dass automatisierte Fahrzeuge in Zukunft mehr Raum im Schweizer Verkehr einnehmen werden und der Diskurs darüber bereits heute geführt werden muss. —

Infos und Download des Forschungsberichts:
www.fussverkehr.ch/automatisiertes-fahren

Test in Thalwil ZH: Wie reagieren Menschen zu Fuss, wenn das Auto selbständig einparkiert?

Aus Bundesbern

Begegnungszonen vereinfacht

Am 1. Januar 2023 treten Anpassungen der Signalisationsverordnung SSV sowie der Verordnung des UVEK über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen in Kraft. Neu müssen die Behörden keine Gutachten mehr erstellen lassen, um Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen anzuordnen. Damit werden bürokratische Hürden abgeschafft und die Verkehrsberuhigung zur Verbesserung der Lebensqualität vereinfacht. Marionna Schlatter, die Präsidentin von Fussverkehr Schweiz, hatte in einer Motion genau eine solche Vereinfachung gefordert. Nun konnte die Motion zurückgezogen werden. (PR)

Buchhinweis

Verbietet die Kutschen!

Anonymus von Paris

Verbietet die Kutschen!

Eine Streitschrift aus dem 18. Jahrhundert

Übersetzt und kommentiert von Hans Haselbach und Veronika R. Meyer

Dietz-Verlag, Bonn

« ‹Achtung aus dem Weg!›. Diese schrecklichen Wörter waren und sind immer noch ein Todesurteil für den anständigen Bürger, der nicht einfach ausweichen kann. (...) Verloren seid ihr, wenn euer Gehör nicht gut ist oder wenn ihr euren Gedanken nachhangt und auf das fatale Wort ‹Achtung› nicht reagiert. Ihr werdet überfahren!»

Dieses Zitat stammt aus einer Petition aus dem Jahr 1790, ist also in den Wirren der Französischen Revolution entstanden. Damals litt Paris unter einem unvorstellbaren Verkehrschaos: rücksichtslos rasende Kutscher in grosser Zahl, von Pferden erschlagene oder von Kutschen überrollte Fussgänger:innen und rund 300 Verkehrstote pro Jahr. Was, wenn man die Kutschen verbieten würde? Ein unbekannter Bürger schlug 1790 genau das vor.

Die Pariser Petition wurde gedruckt, doch ihr weiteres Schicksal ist unbekannt. Vermutlich wurde ihr Anliegen nie ernsthaft geprüft. Man nahm in Paris weiterhin Verletzte und Tote in Kauf. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts leiden auch viele moderne Städte unter wachsenden Verkehrslawinen. Wer aber will heute schon für eine radikale Verkehrsberuhigung kämpfen?

Übersetzt und kommentiert wurde die Streitschrift aus dem 18. Jahrhundert durch Veronika Meyer, ein langjähriges Mitglied von Fussverkehr Schweiz, und von Hans Haselbach. Veronika Meyer meint dazu: «Der Text ist unglaublich aktuell. Heute sind es nicht mehr Kutschen, welche die Strassen verstopfen, sondern Autos.» Dem bleibt nichts hinzuzufügen. (PR)

Positionspapier Fussverkehr Schweiz

E-Scooter und Fussverkehr

E-Scooter werden als Chance für das Vorantreiben der Verkehrswende angepriesen. Es ist jedoch fraglich, ob die neuen Fahrzeuge den Autoverkehr reduzieren. Wegen dem Missachten der Fahr- und Parkverbote auf den Trottoirs werden sie von den Menschen zu Fuss in Städten als Ärgernis wahrgenommen. Fussverkehr Schweiz fordert deshalb eine Regulierung der Vermietungsmodalitäten für das «Free-Floating-Sharing» sowie eine konsequentere Sanktionierung der Verstösse, um die Sicherheit und Attraktivität des Zufussgehens und den Wert des öffentlichen Stadtraums zu erhalten.
Download: www. fussverkehr.ch/publikationen

Romandie: Rue de l'Avenir-Tagung

Es tut sich was in Lausanne

Am 30. September 2022 fand in Lausanne die alljährliche und wiederum gut besuchte Tagung unser Partnerorganisation aus der Romandie statt. Sie war dem Thema «Ville à 30: comment y arriver?» gewidmet, gespickt mit interessanten Ansätzen und Beispielen aus dem In- und Ausland. Im Rahmen von Walkshops bestand zudem die Gelegenheit, Strassenraumgestaltungen vor Ort zu besuchen, unter anderem auch neu realisierte Fussgängerzonen-Abschnitte.
Infos und Unterlagen: www.rue-avenir.ch/journees

Lausanne VD, Rue Pré-du-Marché: Stimmungsbild der neu eingerichteten Fussgängerzone. Foto: Rue de l'Avenir

Umfrage

Kinder mit Velo auf dem Trottoir

Das Bundesamt für Strassen ASTRA führt eine Umfrage zu einer Neuregelung im Strassenverkehr durch. Nach dieser dürfen Kinder bis 12 Jahre seit dem 1. Januar 2021 mit dem Velo das Trottoir benützen, wenn kein Veloweg oder Velostreifen vorhanden ist.

Wie sicher fühlen Sie sich als Verkehrsteilnehmer:in auf dem Trottoir? Erlebten oder beobachteten sie Gefahrensituationen? Sie können mitmachen unter:
https://demoscope.swiss/envt/html/envt_de.html

Ho-chi-minh-Pfad in Fläsch

Herzlichen Dank für das Zurverfügungstellen von Text und Bild. Der Inhalt stammt aus: Fläscher Postkarten Nr. 1 – 12, Herausgeber: Bündner Heimatschutz, © Köbi Gantenbein, Foto: Ralph Feiner

Kürzlich haben die Strassenbauer die «Augasse» im schönen Bündner Dorf Fläsch nach allen Regeln der Tiefbaukunst mit neuem Koffer, Randsteinen aus arabischem Granit und geteertem Belag ausgebaut. Formvollendet fügten sie ein Weinberglein, einen Rasenspickel und einen doppelten Boden-Treppengiebel zwischen den Parkplatz des «Volg», den Lagerplatz für Gartenerde und das Trottoir. Doch die Fläscher auf dem Weg zum Dorfladen oder zum Briefkasten legten einen Trampelpfad an, um fünf Sekunden Wegzeit zu sparen. Das tat freilich den aufrechten Strassenbau-Könnern weh in Herz und Auge. Also holten sie Restbestände an Bordsteinen und Teer und befestigten den Pfad. Worauf eine Fläscherin das schmucke Weglein ausser aller Normen der Verkehrsingenieure für den «Flaneur d'Or» anmeldete, die Auszeichnung gelungener Fussverkehrsbauten. Und sie taufte das Weglein auf den Namen «Ho-chi-minh-Pfad Nr. 13». Denn nach dem Anführer der siegreichen Vietnamesen im Krieg gegen die Kolonialarmee aus Amerika heissen in Fläsch alle von Planern nicht geplanten, aber bei der Bevölkerung umso beliebteren Trampelpfade über Wiesen und durch Gartenbeete.

— Köbi Gantenbein

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
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion und Layout: Pascal Regli
Gestaltung: wbf.n, Baden/Würenlingen
Titelfoto: Flurin Bertschinger
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), Flore Maret (FM), Justine Anken (JA,), Jonas Baud (JB)

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

18. – 19. April 2023
4. Deutscher Fussverkehrskongress
Bremen, www.fussverkehrskongress.de

5. – 7. Mai 2023
Jane's Walk – Schweiz
Spaziergänge organisieren oder mitspazieren
www.janeswalk.ch

28. Juni 2023
Fachtagung Fussverkehr Schweiz
«Probieren geht über Studieren – Provisorische Gestaltungen für Menschen zu Fuss»
Bern, PROGR, www.fussverkehr.ch/tagung

28. Juni 2023, ab 18.00 Uhr
Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Bern, PROGR, www.fussverkehr.ch/gv

Fussverkehr Schweiz