2/23

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Temporäre Gestaltungen und ihre positive Wirkung auf die Städte

Seit einigen Jahren stehen temporäre Gestaltungen von öffentlichen Räumen hoch im Kurs. Auch Fussverkehr Schweiz hat solche Projekte in Quartieren mitorganisiert und durchgeführt. Provisorische Gestaltungen regen die Kreativität und das Gemeinschaftsgefühl der Bevölkerung an und können die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten verbessern. — *Seiten 2 bis 5*

Am liebsten gehen Menschen zu Fuss zum Shopping.
— *Seite 6*

Bald finden die eidgenössischen Wahlen statt. Wählt diejenigen, die sich für das Gehen einsetzen.
— *Seite 7*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Manchmal geht Probieren über Studieren – Mit temporären Gestaltungen das Gehen fördern

Sie stärken den nachhaltigen Verkehr und können die Lebensqualität der Bevölkerung verbessern: Temporäre Gestaltungen. Schweizweit wurden in den letzten Jahren mit Projekten in unterschiedlichster Ausprägung Erfahrungen gesammelt. *— Von Jonas Baud und Flore Maret*

Lausanne, Place Benjamin-Constant, Provisorische Gestaltung während der Corona-Pandemie (Foto: Stadt Lausanne).

Aktuell stehen wir vor der Herausforderung, dem Klimawandel und dem Rückgang der Biodiversität schnell und mit möglichst wirksamen Massnahmen zu begegnen. Der Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität wie dem Zufussgehen und Fahrradfahren sowie die Reduktion des motorisierten Verkehrs leistet einen wichtigen Beitrag dazu. Gerade in städtischen Zentren ist der Handlungsbedarf gross, für die Bevölkerung die öffentlichen Räume aufzuwerten und der Natur wieder mehr Platz zu geben – damit können auch die Lebens- und Wohnqualität gesteigert werden.

«In städtischen Zentren wird mit provisorischen Gestaltungen gepröbelt, was das Zeug hält.»

Aufwertung partizipativ testen

Um herauszufinden, was dafür nötig ist, sind temporäre Umgestaltungen von Strassen und Plätzen ein nützliches Mittel. Sie dienen dazu, zu testen, welche Massnahmen sich eignen, Verbesserungen zu erreichen und welche davon allenfalls von einer temporären zu einer langfristigen Lösung werden können. Diese neuartige Form der Planung beruht auf der Tradition des «tactical urbanism», die auf zeitlich begrenzten und kostengünstigen Umgestaltungen beruht und die Leute miteinbezieht. Voraussetzung dafür sind partizipative Prozesse, mit denen gezielt auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingegangen und das soziale Miteinander angeregt werden kann. Die Umnutzung des öffentlichen Raums im Rahmen eines solchen Projekts lädt die Menschen dazu ein, sich diesen öffentlichen Raum wieder aufs Neue anzueignen und selbst kreativ zu werden.

Der Fussverkehr profitiert

Das ist die Basis für den Erfolg: wenn solche temporären Projekte von der Bevölkerung mitgetragen werden, sind sie weniger anfällig auf Widerstand und Opposition. Ein wichtiger Vorteil davon ist, dass die Menschen zu Fuss sich gerne dort aufhalten und fortbewegen. Die Strassenräume können sicherer genutzt werden aufgrund verkehrsberuhigender Massnahmen. Gerade in den städtischen Zentren wird momentan mit provisorischen Gestaltungen getestet und gepröbelt, was das Zeug hält.

Krise als Chance

Kaum zu glauben, aber wahr – auch in der dunklen, erst vor kurzem vergangenen Corona-Zeit gab es positive Entwicklungen. Die politischen Einschränkungen erforderten seitens der Behörden schnelle Lösungen, um der Bevölkerung den Zugang zum Beispiel zu Freizeiteinrichtungen zu ermöglichen. Wegen dem Lockdown und der Ausnahmesituation für die Bevölkerung während der Pandemie mussten also kreative Ideen her. So entstanden temporäre Umgestaltungen, wie etwa in der Stadt Lausanne, um dem veränderten Mobilitätsverhalten gerecht zu werden. Insgesamt wurden in dieser Zeit 200 Gastro-Aussenbereiche geschaffen. Es wurden auch solche vergrössert oder Wartebereiche vor den Geschäften markiert, damit die Abstandsregeln eingehalten wurden. Dazu wurden 15 Fussgängerzonen bzw. verkehrsberuhigte Zonen sowie 7,5 Kilometer Velowege eingerichtet – dies, weil der Kanton Waadt die Verfahren dazu erleichterte. Ein konkretes Beispiel ist der «Place Benjamin-Constant» in Lausanne. Dort wurde in dieser Zeit die Attraktivität dieses ohnehin schon sehr belebten Stadtgebiets mit hohem Verkehrsaufkommen, Gartenwirtschaften und schöner Aussicht nochmal aufgewertet. Temporär wurde Tempo 30 eingeführt, und in zwei weiteren Strassen wurden Begegnungszonen geschaffen. Eine Krise ist immer auch eine Chance: Nach der Rückkehr zum «Courant normal» sind solche provisorischen Massnahmen salonfähig geworden und geben den Stadtplanerinnen und -planern eine freiere Hand, um diese flexibel umzusetzen und damit auch besser auf die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung einzugehen.

Auch Widerstände kommen vor

Temporäre Umgestaltungen umzusetzen, ist nicht immer einfach, denn je nach Kanton gibt es Einschränkungen und Vorschriften und manchmal auch politischen Widerstand – wie etwa in Lyss. Dort sollten provisorische Massnahmen getestet werden. «Einfach mal mutig machen, statt nur darüber reden» war das Motto des Projektes LABöR. Während dreier Monate sollten dort insbesondere auf der belebten Bahnhofstrasse temporäre Umgestaltungsmassnahmen, die auf der Grundlage von partizipativen Workshops und Spaziergängen definiert worden waren, getestet werden. Die Einrichtung von Sitzgelegenheiten, Bepflanzungen und Spielelementen hätten einen Dialog auslösen und die Erfahrungen daraus anschliessend in das Konzept «öffentlicher Raum» einfliessen sollen. Doch schon nach zwei Tagen wurde das Ganze von der Gemeinderegierung abgebrochen und alles wieder abgeräumt. Obwohl das lokale Gewerbe im Vorfeld mitzog, konnte es nicht akzeptieren, dass ein Drittel der Parkplätze nicht mehr für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stand. «Aufwertung des öffentlichen Raumes ja, aber nicht auf ihrem Parkplatz» lautete der Tenor. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes wird aber auch in Lyss auf der Agenda bleiben und eine Fortsetzung finden.

Biel, Unteres Quai: Partizipative Spaziergänge entlang der provisorischen Gestaltungselemente (Foto: Stadt Biel).

Geschätzte Sommerinseln

Im nur 12 Kilometer entfernten Biel hingegen war ein temporäres Umgestaltungsprojekt am Unteren Quai erfolgreicher. Es trug den poetischen Namen «Sommerinseln» und erhielt eine Auszeichnung im Rahmen des «Flâneur d'Or 2020 – Fussverkehrspreis Infrastruktur». Der Untere Quai, der die Innenstadt mit dem See verbindet, wird von den Bieler Bevölkerung geschätzt, obschon er eher als funktionale, weitgehend dem Autoverkehr überlassene Verbindungsachse dient, denn als Ort für Flanieren und Erholung. Schon lange wird über die Aufwertung dieses bedeutenden städtischen Raumes spekuliert. Bevor ein definitives Projekt ausgearbeitet wurde, entschloss sich die Stadtplanung zunächst mit Test-Interventionen, die zusammen mit der Bevölkerung entwickelt und umgesetzt wurden, Erfahrungen zu sammeln. Vom Juni bis September 2019 wurde der Untere Quai provisorisch umgestaltet, gleichzeitig eine Brücke für den

Lyss BE, Bahnhofstrasse: Die LABöR-Massnahmen mussten bald wieder abgeräumt werden (Foto: Thomas Hug).

motorisierten Verkehr gesperrt und einige Parkplätze umgenutzt. Die dort wohnenden Menschen konnten ihre Ideen und Wünsche einbringen und nutzten den Raum sehr gerne. Das Experiment wurde 2022 mit modifizierten Interventionen wiederholt und parallel die Elemente eines inzwischen entwickelten Vorprojekts zur Umgestaltung des Quais zur Diskussion gestellt. Um zu erfahren, wie die Leute darauf reagieren, wurden Befragungen und Workshop-Spaziergänge durchgeführt. Die Rückmeldungen waren erneut mehrheitlich wohlwollend. Die Bilanz der Stadtbehörden ist bislang positiv. Die temporären Umgestaltungen werden von der Bevölkerung geschätzt und machen die Vorgaben für ein zukünftiges Projekt fassbarer. Dank der Alltagsexpertise weisen die Benutzerinnen und Benutzer immer wieder auf relevante Aspekte hin. Dies ist umso befriedigender, da der partizipative Prozess erhebliche personelle Mittel bindet und eine aktive Kommunikation erfordert.

Biodiversität in Wädenswil

Der Schutz der Natur und Massnahmen gegen den Klimawandel werden immer wichtiger. In Städten gibt es vermehrt Konzepte zu Förderung von Grünflächen, wo sich Tiere und Pflanzen ansiedeln können und erwiesenermassen die Lebensqualität und die Gesundheit der Leute beeinflussen. Studierende der Zürcher Hochschule ZHAW haben 2021 im Rahmen des Lernmoduls «Biodiversität im Siedlungsraum» eine «Asphaltödnis», den verkehrsreichen Vorplatz der Bibliothek in Wädenswil, temporär zu einer grünen Oase umgewandelt. Dort wurden in Hochbeeten etwa Wiesensalbei, Klatschmohn, Malven, Flockenblumen, Nachtkerzen und Karden angepflanzt. Nektarsuchende Insekten und Schmetterlingsraupen finden dort auch Nahrung. Mit diesem Projekt wurde gezeigt, wie auch auf kleiner Fläche Biodiversität gefördert werden kann. Ausserdem ist es ein gutes Beispiel, wie der Strassenraum naturfreundlich umgewandelt werden kann. Doch wichtig wäre es, dass solche Orte permanent eingerichtet werden. Denn gerade in der aktuellen Phase der Klimaerwärmung bieten Pflanzen eine kühlende Wirkung und können Schatten spenden. Sie tragen zusätzlich zu einer Verschönerung des Stadtbilds bei.

Oft längere Nutzung

Erfolgreiche temporäre Gestaltungen können weit über die ursprünglich vorgesehene Einsatzdauer hinaus verlängert werden. Wenn sie attraktiv sind und den Bedürfnissen entsprechen, wird manchmal gefordert, dass diese Einrichtungen weiterhin betrieben werden. So wurden etwa Projekte in den Westschweizer Städten Nyon und Sion aufgrund des überwältigenden Rückhalts seitens der Bewohnerinnen und Bewohner verlängert. In Nyon etwa werden temporäre Umgestaltungen am Seeufer, dem Place Perdtemps und dem Bahnhofplatz auf einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahre ausgelegt. In Sion wurde entschieden, die temporär umgestaltete Parkanlage «Cours Roger Bonvin» angesichts der Popularität und der stärkeren Nutzung für mindestens 10 Jahre in diesem Zustand

Biel: Die provisorisch gesperrte Brücke diente als «Sommerinsel» (Foto: Stadt Biel).

zu belassen. In beiden Gemeinden war es das Bestreben der Verantwortlichen, die Sport- und Freizeiteinrichtungen optimal in die Umgebung einzubetten. Das ist sicherlich ein Grund dafür, warum sich die Leute dort mit diesen Zonen identifizieren können.

Die temporären öffentlichen Räume fördern die Kreativität und Freiheit, sind günstig und werden daher von den Nutzerinnen und Nutzern positiv aufgenommen. Es hat sich gezeigt, dass die Leute diesen Raum zur Entspannung und Erholung brauchen, sich ausruhen, ein Buch lesen oder spielen. Die Eingriffe können jederzeit rückgängig gemacht werden. Befragungen haben aber gezeigt, dass die Zonen als «Erlebnislandschaften» mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten wahrgenommen und geschätzt werden.

Testen als Grundlage für definitive Projekte

Temporäre Gestaltungen stellen für Städte also zweifellos eine Bereicherung dar. Alle Erfahrungen zeigen, dass insbesondere der Fussverkehr gleich mehrfach davon profitiert. Das Gehen als aktive Mobilitätsform wird gefördert und die Zahl der Bewegungen zu Fuss nimmt zu. Zusätzliche Aufenthaltsangebote werden dankbar angenommen, so dass mehr Fussgängerinnen und Fussgänger zu beobachten sind, die verweilen oder sich ausruhen. Dies führt zu einer Belebung des öffentlichen Raumes, zu mehr sozialen Interaktionen und einer grösseren Identifikation des Wohnumfeldes. Die Ausprägung von temporären Gestaltungen ist ganz unterschiedlich. Ihnen allen ist gemeinsam, dass sie entwicklungsfähig sind und je nach Bedürfnissen kurzfristig und flexibel angepasst, erweitert oder verschoben werden können. Die Erfahrungen mit solchen provisorischen Einrichtungen können als wichtige Grundlagen für die Erarbeitung von definitiven Projekten dienen. Daher ist eine systematische Evaluation der Auswirkungen auf der Basis von Beobachtungen vor Ort zentral.

Vereinfachte Verfahren nötig

Allerdings können die heutigen Bewilligungsverfahren und administrativen Prozesse entmutigend wirken und sollten vereinfacht werden. Um die erzielten Effekte über einen repräsentativen Zeitraum testen und analysieren zu können, wäre die öffentliche Hand gut beraten, temporäre Gestaltungen nicht als Bauprojekte, sondern als partizipative Prozesse mit flexiblem Massnahmenmix zu begreifen. Temporäre Gestaltungen sind also nicht als unwichtiges Nebenprodukt, sondern als notwendige Phasen bei komplexen, lernorientierten Planungsprozessen im Siedlungsbereich zu verstehen. Konsequenterweise ist vorausschauend auch zu berücksichtigen, dass die finanziellen und personellen Ressourcen für Betrieb und Unterhalt beziehungsweise Erneuerung und Weiterentwicklung der provisorischen Massnahmen als integraler Bestandteil des Planungsprozesses betrachtet werden. —

Sion, Cours Roger Bonvin: Der provisorisch aufgewertete Park auf der Autobahnüberdeckung lockt zahlreiche Besucherinnen und Besucher an (Foto: Stadt Sion).

Nyon VD, Square Perdtemps: Der ehemalige Parkplatz ist seit mehreren Jahren als Treffpunkt für Gross und Klein erfolgreich provisorisch umgestaltet (Foto: Michel Perret).

TEMPORÄRE GESTALTUNGEN: TAGUNG UND PUBLIKATION

Am 28. Juni 2023 führte Fussverkehr Schweiz die Fachtagung «Probieren geht über Studieren – Mit temporären Gestaltungen den Fussverkehr fördern» in Bern durch. Die Veranstaltung war ausgebucht. Es mussten sogar Interessierte abgewiesen werden. Die lebhafte und interessante Tagung vermittelte anhand von Beispielen nationale und internationale Tendenzen mit provisorischen Umgestaltungen. Sie verwies aber auch auf Herausforderungen, die sich bei der Realisierung von temporären Eingriffen ergeben.

Im Hinblick auf die Fachtagung wurde im Rahmen der Schriftenreihe «Materialien Langsamverkehr» eine neue Publikation zu diesem Thema erarbeitet. Download: www.fussverkehr.ch.

Am liebsten gehen Menschen zu Fuss zum Shopping

In sechs Westschweizer Städten wurden Menschen befragt, wie und aus welchen Gründen sie in die Stadt kommen. Die Auswertung dieser Studie, die unter anderen von Fussverkehr Schweiz durchgeführt wurde, kommt zur Erkenntnis, dass eine «Stadt der kurzen Wege» gefördert werden soll. — Von Jonas Baud und Jenny Leuba

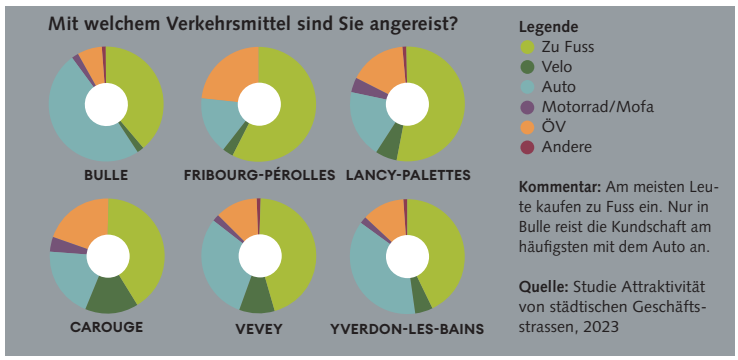
Den öffentlichen Raum in den Stadtzentren attraktiver gestalten und für alle einfacher zugänglich machen, die gerne in Ruhe shoppen oder durch die Gassen flanieren wollen – das sind Ziele, gegen die niemand ernsthaft etwas einwenden kann. Denn davon können alle profitieren, die lokale Bevölkerung, die auswärtige Kundschaft und nicht zuletzt die Läden oder Restaurants in den Innenstädten.

Einkaufsverhalten in sechs Städten der Romandie

Doch woher kommen die Leute, die in den Geschäftsstrassen von sechs an der Studie teilnehmenden Westschweizer Städte einkaufen? Mit welchen Verkehrsmitteln gelangen sie in die Innenstädte? Was sind ihre Einkaufsgewohnheiten? Diese Fragen untersuchte eine Studie von Fussverkehr Schweiz, der Waadtländer Fachhochschule «HEIG-VD» und dem Planungsbüro Fischer und Montavon + Associés. Die Verantwortlichen befragten im Sommer 2021 zu diesem Zweck 1500 Personen und 38 Gewerbetreibende in den Städten Bulle, Carouge, Freiburg, Lancy, Vevey und Yverdon-les-Bains.

Doppelt so oft zu Fuss

Die Interviews zeigten auf, dass drei Viertel dieser Menschen in den Orten selbst wohnen und auch arbeiten; es gibt also weniger auswärtige Kunden als erwartet. Erfreulich ist, dass die Leute doppelt so oft zu Fuss (46 %) als mit dem Auto (23 %) in die Shoppingstrassen kommen. Das Gewerbe neigt dazu, den Anteil der Autos zu überschätzen, doch dass genügend Parkplätze in der Nähe zur Verfügung stehen, ist ihnen immer noch wichtig. Wie die Leute anreisen, ist sehr unterschiedlich – so fahren in Freiburg nur 16 % mit dem Auto an, in Bulle hingegen sind es 49 %. Der öffentliche Verkehr wird vor allem dann häufig genutzt, wenn dessen Angebot wie etwa in Carouge gut ausgebaut ist. Mit dem Velo hingegen sind nur rund 7 % unterwegs; das ist verbesserungswürdig.



Der Hauptgrund um ins Stadtzentrum zu gelangen, ist das Einkaufen. Es hat sich gezeigt, dass die Kundschaft, die zu Fuss unterwegs ist, nicht nur am häufigsten einkauft, sondern auch am meisten Umsatz generiert. Die Leute halten sich aber auch gerne länger zum Verweilen im Zentrum auf, beispielsweise in Strassencafés oder auf Sitzbänken. Fussgängerzonen werden bezüglich Aufenthaltsqualität am besten beurteilt, das heisst auch, dass es mehr davon vertragen könnte.

Stärkung einer nachhaltigen Mobilität nötig

Es wird empfohlen, die «Stadt der kurzen Wege» zu fördern. Das bedeutet, dass die Verbindungen zwischen den Zentren und den Aussengebieten gestärkt werden sollen, etwa mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und besseren Bedingungen für den Velo- und Fussverkehr. Das Einkaufen und die Mobilität sollen besser aufeinander abgestimmt werden. Gefördert werden sollen Alternativen zum Auto, so dass die Innenstädte gut nichtmotorisiert erreichbar sind. Wünschenswert wäre, wenn eine solche Studie auch in Deutschschweizer Städten durchgeführt werden würde – wahrscheinlich würden dabei die Ergebnisse ähnlich ausfallen. Handlungsbedarf besteht jedenfalls sicherlich jetzt schon auch dort. —

STUDIE | ATTRAKTIVITÄT VON STÄDTISCHEN GESCHÄFTSSTRASSEN | SOMMER 2021

Einzelhandel, Erreichbarkeit, öffentlicher Raum

ERHEBUNG IN BULLE, CAROUGE, FREIBURG, LANCY, VEVEY UND YVERDON-LES-BAINS

Woher stammen die Passantinnen in den innerstädtischen Geschäftsstrassen? Mit welchen Verkehrsmitteln gelangen sie dorthin? Welche städtebaulichen Qualitäten und Angebote ziehen sie an? Eine Passantinnen-Befragung in sechs Geschäftsstrassen mittelgrosser Städte der Westschweiz aus dem Sommer 2021 liefert Informationen über das Profil und die Gewohnheiten der befragten Personen. Ergänzt mit den Einschätzungen des Einzelhandels lassen sich daraus wertvolle Erkenntnisse gewinnen. Sie können genutzt werden, um den öffentlichen Raum in den Stadtzentren attraktiv zu gestalten und für alle zugänglich zu machen.

Die typische Kundschaft innerstädtischer Geschäftsstrassen stammt aus der eigenen Gemeinde. Sie ist häufig zu Fuss unterwegs und kauft in der Regel im Umfang einer Tagestasche ein. Durchschnittlich drei Viertel der befragten Passantinnen wohnen und/oder arbeiten in der Gemeinde. Die meisten suchen die Geschäftsstrassen zu Fuss auf, wobei ihr Hauptmotiv das Einkaufen ist. Enge Strassen mit einem eher funktionalen Profil werden besonders häufig frequentiert (wöchentlich oder täglich), hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Die meisten Menschen tragen nicht mehr als eine Einkaufstasche mit sich. Personen, die mit dem Auto anreisen, kaufen im Vergleich dazu keine grösseren Mengen ein.

Die untersuchten Geschäftsstrassen weisen unterschiedliche Voraussetzungen auf. Fussgängerzonen werden insgesamt am positivsten beurteilt. Die Befragten verweilen häufig in Strassencafés oder auf einer Sitzbank, auch wenn die Ausstattung der entsprechenden Einrichtungen manchmal zu wünschen übrigliess. Alle Einkaufsstrassen weisen ein identitätsstiftendes Stadtbild mit historischer Bausubstanz auf. Dies bietet eine günstige Voraussetzung, um die Attraktivität von Innenstädten weiter zu steigern und eine hochwertige Gestaltung mit Sitzgelegenheiten und Schattenplätzen anzubieten, die zum Flanieren und Verweilen einlädt.

In allen untersuchten Städten (ausser in Carouge) neigt der Handel und das Gewerbe dazu, den Anteil der Kundschaft mit dem Auto zu überschätzen. Die unmittelbare Nähe zu Parkplätzen ist für viele Geschäfte zwar nach wie vor ein wichtiges Anliegen. Die Frage der Parkierung führt jedoch in einigen Städten kaum mehr zu Kontroversen.

Infos zur Studie / Download einer Kurzfassung (Ausführlicher Bericht in Französisch): www.fussverkehr.ch

Carouge GE, Rue St-Joseph: Die belebte Geschäftstrasse ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und wird weitaus am häufigsten zu Fuss aufgesucht.

Generalversammlung Fussverkehr Schweiz

Vorstandsmitglied verabschiedet

An der Generalversammlung vom 28. Juni 2023 in Bern konnte über einen erfreulichen Geschäftsgang im Jahr 2022 berichtet werden, der eine Erhöhung der Vereinsreserven ermöglichte.

Marco Hüttenmoser ist altershalber aus dem Vorstand zurückgetreten. Er war seit 1994 in dieser Funktion mit dabei und war damit das amtsälteste Vorstandsmitglied. Marco Hüttenmoser ist ein anerkannter Fachmann im Bereich der Erziehungswissenschaften und der kindlichen Entwicklungspsychologie. Er war in unserem Verband ein vehementer Verfechter der Interessen und der Rechte von Kindern. Insbesondere ging es ihm darum, die infrastrukturellen Voraussetzungen zu verbessern, um den Kindern den sicheren und attraktiven, autonomen Aufenthalt im öffentlichen Raum und im Verkehr zu ermöglichen.

Der Vorstand von Fussverkehr Schweiz setzt sich momentan folgendermassen zusammen:

- Marionna Schlatter (Präsidentin)
- Eva Schmidt (Vizepräsidentin)
- Martine Docourt (Kassierin)
- Silvio Bonzanigo
- Kees Cornelis de Keyzer
- Daniela Gaspoz-Fleiner
- Sandor Horvath
- Ursula Schneider Schüttel
- Felix Walz

Politik Fussverkehr Schweiz

Wahlen: Fussverkehrsanliegen unterstützen

Die bessere Förderung des Gehens ist ein zentrales Anliegen unseres Verbandes. Es hilft, wenn engagierte Fussgänger:innen diese Anliegen im nationalen Parlament unterstützen. Deshalb hat Fussverkehr Schweiz für die kommenden Wahlen eine Wahlliste zusammengestellt. Besonders am Herzen liegen uns die Kandidaturen unserer Vorstandsmitglieder. Wahlempfehlungen: www.fussverkehr.ch/aktuell/wahl23

Marionna Schlatter
Nationalrätin ZH (bisher)

Ursula Schneider Schüttel
Nationalrätin FR (bisher)

Martine Docourt
Nationalrätin NE (neu)

Positionspapier Fussverkehr Schweiz

E-Ladestationen und Zufussgehen

Die Zahl der öffentlichen Ladestationen für E-Autos wird sich gemäss einer Prognose des Bundesamtes für Energie in den nächsten Jahren verachtfachen. Ladestationen können für Fussgänger:innen zu Hindernissen und Stolperfallen werden, insbesondere für blinde und sehbehinderte Personen.

Fussverkehr Schweiz hat deshalb zusammen mit dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband SBV ein Faktenblatt veröffentlicht. Es enthält Empfehlungen zur Gestaltung von Ladestationen im öffentlichen Raum, um Konflikte und Hindernisse auf den Trottoirs zu vermeiden. Gleichzeitig hat unsere Präsidentin Marionna Schlatter den Bundesrat in einer Interpellation angefragt, wie der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur sinnvoll gesteuert werden kann.

Download: www. fussverkehr.ch/publikationen

Fussverkehr Region Basel: Einsprache gegen Lärmsanierung Osttangente

Schwarzwaldbrücke besser lärmsanieren

Mit dem Bau der Schwarzwaldbrücke über den Rhein als Autobahnteilstück (Osttangente) und Kantonsstrasse wurde seinerzeit auch ein Trottoir erstellt. Gegen die stete Lärmzunahme wehrt sich die Wohnbevölkerung seit Jahren. Im Frühling 2023 hat das ASTRA ein Projekt für Lärmschutzmassnahmen aufgelegt. Vorgesehen ist eine 4 m hohe gläserne Lärmschutzwand am Brückenrand des Trottoirs. Fussverkehr Region Basel hat dagegen Einsprache erhoben: Auf dem Trottoir würde der Fussverkehr sowohl von den Fahrzeugen als auch von der reflektierenden Lärmschutzwand zusätzlich beschallt. Das ASTRA verweigert eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Trottoir. Dies aus angeblich statischen, verankerungstechnischen und stadtbildlichen Gründen. Unsere Einsprache liegt beim Bundesverwaltungsgericht.

Internationales Forschungsprojekt

Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr

Anfang 2023 ist ein EU-HORIZON-Forschungspaket mit dem Namen UPPER (Unleashing the potential of public transport in Europe) angelaufen. Es zielt darauf ab, den öffentlichen Verkehr als Aushängeschild für Nachhaltigkeit und Innovation zu positionieren, der den Übergang zu einer emissionsfreien Mobilität anführt. Im Rahmen dieses grossen Forschungspakets wird Fussverkehr Schweiz zusammen mit der Partnerorganisation International Federation of Pedestrians IFP einen Forschungsbeitrag zum Thema «Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr zu Fuss» leisten.

Silly Walk – albern, aber ergibt Sinn

Die älteren Semester unserer Leserschaft haben sicher schon mal vom «Silly Walk» gehört. Der «alberne Gang» ist ein Sketch der legendären britischen Komikertruppe Monty Python aus den 1970er-Jahren.[1] Darin spielt John Cleese einen Beamten, dessen Aufgabe es ist, verrückte und alberne Gangarten zu fördern. Auch er selbst geht kurios und streckt zum Beispiel ein Bein in die Luft oder geht in die Hocke.

«Silly Walks» wurden und werden im wieder nachgestellt. Es gibt sogar einen International Silly Walks Day. Hier üben sich zwei Mitarbeiter von Fussverkehr Schweiz.

Der Clou: Mit dem «Silly Walk» können wir ernsthaft mehr Kalorien verbrennen. Zu diesem Ergebnis kam eine amerikanische Studie.[2] Sie konstatierte, dass der «alberne Gang» bis zu 6,7 Mal variabler ist als ein normaler Gang. Was das bedeutet? Es gibt viel mehr Möglichkeiten, sich zu bewegen als beim normalen Gehen. Die Zuschauer lachen über die alberne Gangart, aber tatsächlich verbrennt sie auch durchschnittlich 2,5 Mal mehr Kalorien als beim normalen Gehen. Die evolutionsbiologische Erklärung dafür: Der Mensch hat sich so entwickelt, dass er möglichst effizient ist – auch beim Gehen wird eine minimale Anzahl von Kalorien verbrannt. Das Bein in die Höhe zu strecken oder in die Hocke zu gehen bedeutet mehr Arbeit für den Körper. Das widerspricht natürlich den Gepflogenheiten und ist im Alltag nicht immer praktikabel. Wenn es aber um Fitness geht, ergibt eine ineffiziente Bewegung durchaus Sinn. *— Pasal Regli**

[1] Original-Sketch: www.youtube.com/watch?v=iV2ViNJFZC8
[2] Butler E. / Dominy N. (2020): Peer review at the Ministry of Silly Walks, https://doi.org/10.1016/j.gaitpost.2020.02.019
* Die vorliegende Fussgängerei basiert auf einem Online-Artikel auf www.fitforfun.de: Viel effektiver als normales Gehen: So viele Kalorien verbrennst du mit dem «Silly Walk».

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: Balmweg, © Stadt Bern
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

29. September 2023
Journée Rue de l'Avenir
La ville lève le pied
Neuchâtel, www.rue.avenir.ch.

6. Oktober 2023, 15.00 – 18.00 Uhr
Flâneur d'Or 2023 – Fussverkehrspreis Infrastruktur
Preisverleihung, www.flaneurdor.ch

11. – 12. Oktober 2023
Österreichische Fachkonferenz für Fussgänger:innen
Gut zu Fuss in mittelgrossen Gemeinden und Städten
Weiz (Steiermark), www.walk-space.at

16. – 19. Oktober 2023
International Walk21 Conference
Kigali (Rwanda), www.walk21.com/conference

Fussverkehr Schweiz