3 / 23

FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Zufussgehen muss in die Köpfe rein

Fussgängerfreundlichkeit umfasst mehr als nur die physische Möglichkeit, sich zu Fuss fortbewegen zu können. Es braucht zum einen gut geplante und gebaute Wegnetze. Das Gehen als attraktive Art der Fortbewegung muss zum anderen auch in den Köpfen der Menschen ankommen. Genau von solchen Herausforderungen handelt diese Ausgabe: Von der Fussgängerfreundlichkeit vor Ort und in den Köpfen.
— *Seiten 2 bis 6*

E-Scooter bleiben für Menschen zu Fuss weiterhin ein Thema. Wir bleiben am Ball. — *Seite 7*

«Schritt oder 2 Fr. Busse». Ein Verkehrsschild regt zum Nachdenken über die richtige Innerortsgeschwindigkeit an. — *Seite 8*

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Die Strasse mit den Sinnen wahrnehmen – Beispiel Nyon

Quantitative Daten scheinen rational und über jeden Zweifel erhaben zu sein. Subtiler ist jedoch die qualitative Analyse des öffentlichen Raumes und der Strassen. Diese fördert ein besseres Verständnis für Neugestaltungsprojekte. Ein gutes Anwendungsbeispiel dafür ist die Route de Divonne in Nyon. *— Von Jenny Leuba und Pascal Regli*

Nyon, Route de Divonne: Die «Erlebniswelten» entlang der Strasse sind eher negativ konnotiert (Foto: les fmr).

Anlässlich der Tagung von Rue de l'Avenir vom Ende September 2023 zum Thema «Marchabilité» («Fussgängerfreundlichkeit») wurden vor allem zwei Aspekte näher angeschaut und diskutiert:

- Es wurden Fusswegnetze analysiert, deren Lücken und die notwendigen Massnahmen, um diese zu schliessen. Weiterhin eine wichtige Basis für solche Analysen ist das «Handbuch Fusswegnetzplanung» (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, 2015).
- Es wurde über den Einsatz von datengestützten Kriterien zur Messung der Fussverkehrsfreundlichkeit diskutiert. Dafür wurden der Kriterienraster der Studie «Städtevergleich Fussverkehr» herangezogen, der von umverkehR, Fussverkehr Schweiz und der Hochschule OST angewendet wurde. Die Resultate für 30 Schweizer Städte und die Methodik des Projekts sind frei zugänglich (www.fussverkehr.ch/fussgaengerstadt).

Das Messen und Zählen des Zufussgehens mit standardisierten Methoden ist essenziell. Die häufigsten quantitativen Indikatoren, die heutzutage erhoben werden, sind:

- Fussverkehrsfrequenzen / Gehgeschwindigkeiten
- Zeit für die Strassenüberquerung
- Trottoirbreiten
- Modal-Split-Anteil des Fussverkehrs

Fussverkehrszählungen durchzuführen und Belastungspläne zu erstellen, sind gewichtige Argumente, wenn es darum geht, dass die Interessen des Fussverkehrs bei der Aufteilung des begrenzten öffentlichen Strassenraums und bei der Beantragung von Finanzmitteln angemessen berücksichtigt werden.

Zählungen ja, aber nicht nur

Wenn wir zu Fuss gehen, nehmen wir unsere Umgebung unmittelbar mit unseren Sinnen wahr. Daher ist es wichtig, Indikatoren zu verwenden, die unsere Wahrnehmung und unser Erleben berücksichtigen. Fussgängerfreundlichkeit (heutzutage wird häufig auch der englische Begriff «Walkability» verwendet) umfasst mehr als die physische Möglichkeit, sich zu Fuss fortbewegen zu können. Ein Trottoir mit der Breite von 1,50 Metern reicht beispielsweise nicht immer aus, damit sich die Menschen zu Fuss genügend wohlfühlen.

Die Fussgängerstadt ist ein Ort, der zum Gehen einlädt, wurde zu Beginn der Rue de l'Avenir-Tagung in Erinnerung gerufen. Das Ziel ist es, die Bevölkerung davon zu überzeugen, dass es einfach, angenehm und effizient ist, zu Fuss zu gehen, wenn nötig in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Wie ist es aber möglich, fundierte Rückschlüsse über Schwachstellen oder «Quartierperlen» zu erhalten, auf deren Basis ein attraktives Fusswegnetz weiterentwickelt werden kann? Analysemethoden dazu gibt es verschiedene.

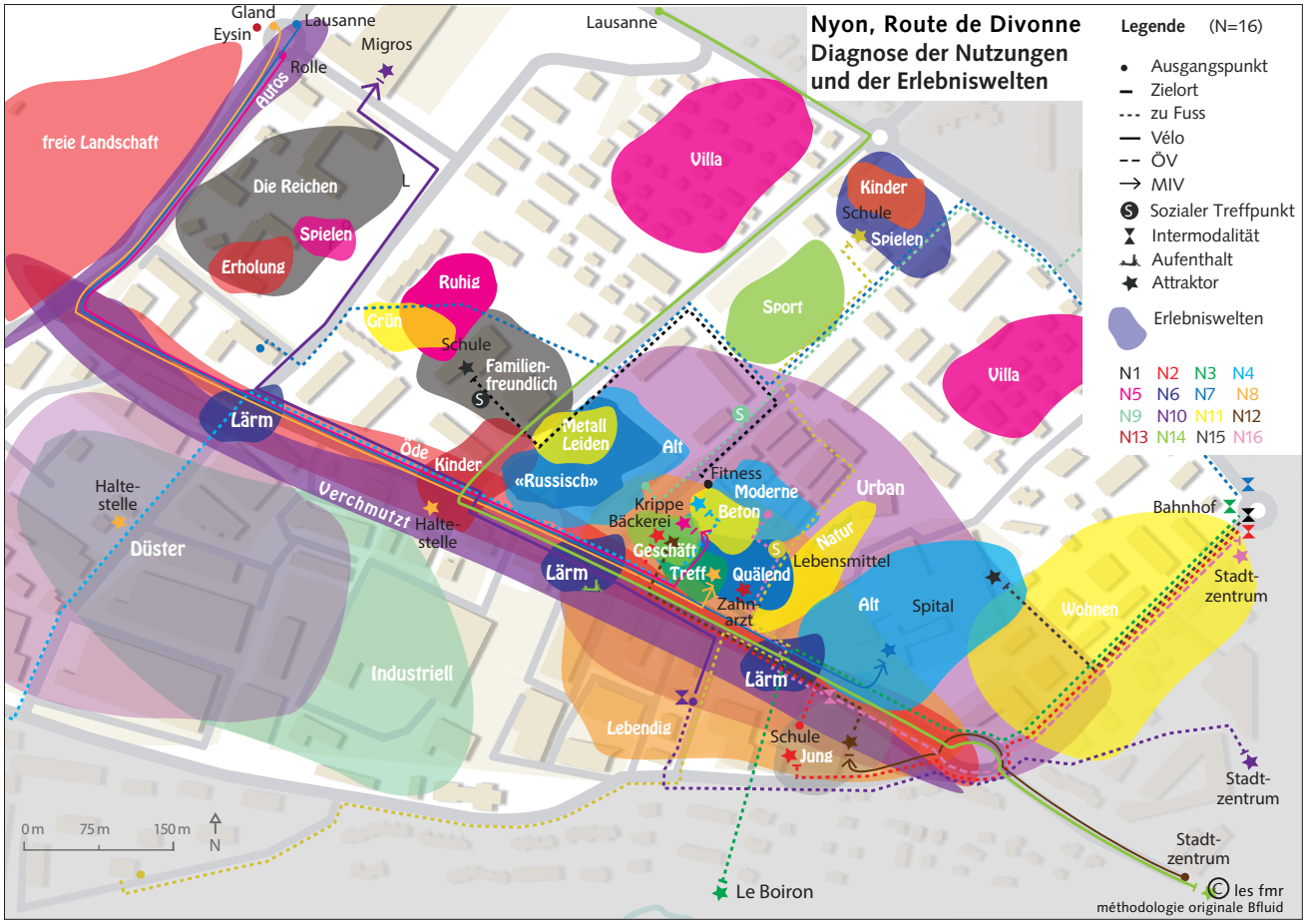
Diagnose der Route de Divonne in Nyon

Der Ansatz des Umwelt- und Stadtplanungsbüros «les fmr» stellt die gelebte Erfahrung in den Mittelpunkt ihrer Methodik. Eileen Kandji und Florence Vuille stützen sich bei ihrem Vorgehen auf Felddiagnosen und auf die Analyse der konkreten Erfahrungen in den Strassenräumen ab. Diese Methode wurde bei der Neugestaltung einer Hauptstrasse in Nyon angewandt. Die Befragten gaben Auskunft, auf welchen Wegen sie an den Arbeitsort gelangen und welche Spaziergänge sie in der Umgebung unternehmen. Es zeigte sich, dass bestimmte Abschnitte der Route de Divonne für «funktionale Zwangsbewegungen» häufig genutzt werden, diese Abschnitte aber weit weniger begangen werden, wenn die Leute mehr Freiheitsgrade für ihre Routenwahl haben. Die Erklärung für diese Verhaltensweisen liegt in der Wahrnehmung der Umgebung, welche die Routenwahl beeinflusst. Die Karte der «Erlebniswelten» rund um die Route de Divonne veranschaulicht, wie die Menschen ihre Umgebung wahrnehmen (Abb. unten). Situativ werden diese «Erlebniswelten» mit den Begriffen Entspannung, Kinder, Lärm und Natur, aber auch mit den Wörtern karg, verschmutzt, düster und grauenhaft umschrieben. Die Strassenabschnitte mit negativen Konnotationen werden eher gemieden oder nur widerwillig benutzt. Und im Idealfall können, gestützt auf diese Erkenntnisse, Aufwertungsmassnahmen in Angriff genommen werden, die das Wohlfühlklima verbessern.

«Fussgängerfreundlichkeit umfasst mehr als nur die Möglichkeit, sich zu Fuss fortbewegen zu können.»

Wie bei herkömmlichen quantitativen Erhebungsmethoden besteht auch bei der Anwendung solcher qualitativen Methoden die Gefahr, dass die Realität nicht genügend erhoben oder verzerrt dargestellt wird. Oft ist es eine Kombination von Ansätzen, die es ermöglicht, Bedürfnisse der Menschen zu Fuss und wiederkehrende Verhaltensmuster zu erkennen, Tendenzen zu bestätigen und sich ein umfassendes Bild von der Nutzung des Ortes zu machen. Nötig wäre also in den meisten Fällen die Anwendung eines breiten Methodenmixes. —

Nyon: Beispiel für eine positive «Erlebniswelt» im Umfeld der Route de Divonne (Foto: les fmr).



Nyon: Diagnose der Nutzungen und der Erlebniswelten im Umfeld der Route de Divonne (Quelle: les fmr)

Lausanne versucht die Walkability in die Köpfe der Bevölkerung zu bringen

Fussgängerfreundliche Siedlungsstrukturen sind wichtig, damit die Menschen die Möglichkeit haben, im Alltag zu Fuss zu gehen. Nicht zu unterschätzen ist jedoch die Aufgabe, der Bevölkerung das Vorhandensein solcher Strukturen zu vermitteln. Die Stadt Lausanne versucht dies mit dem Ansatz «Cœur de Ville à 15 minutes à pied». — *Von Pascal Regli*

Lausanne VD: Informationstafeln geben einen Überblick über die Points of Interest und die Wegführung (Foto: Ville de Lausanne).

Der Begriff «Walkability» ist in aller Munde. Er beschreibt, inwieweit durch fussgängerfreundliche Siedlungsstrukturen und -räume das Gehen oder die aktive Mobilität angeregt werden können. Damit ist es jedoch noch nicht getan. Zusätzlich muss der Bevölkerung auch vermittelt werden, dass günstige Voraussetzungen vorhanden sind. «Geht zu Fuss, denn angenehmes Gehen ist möglich und sinnvoll», diese Botschaft muss in den Köpfen der Leute ankommen. Mit «Cœur de Ville à 15 minutes à pied» verfolgt die Stadt Lausanne genau diesen Ansatz. Der breiten Bevölkerung wird aufgezeigt, dass mit 15-minütigen Gehzeiten ein grosser Teil des Stadtgebiets abgedeckt werden kann.

Lausanne VD: Das Wegleitsystem hilft, versteckte Wegperlen zu entdecken (Foto: Ville de Lausanne).

Berücksichtigung planerischer Vorgaben

Das vom Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics der Stadt Lausanne initiierte und entwickelte Projekt umfasst die Beschilderung von 10 Fusswegrouten. Diese Routen ermöglichen es den Lausannerinnen und Lausannern, innerhalb von 15 Minuten vom Wohnort aus zu Fuss ins Herz der Stadt gelangen. Sie führen hauptsächlich über verkehrsberuhigte Strassen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und Fussgängerzonen) oder separate Fusswege und vermeiden steile Anstiege, was im topographisch anspruchsvollen Gelände der Stadt Lausanne nicht unwichtig ist.

Die Routen erfüllen folgende Qualitätsmerkmale:
- direkt (um die Alltagstauglichkeit zu fördern)
- sicher und komfortabel (genügend breite Wege, sichere Querungen über Strassen)
- angenehm und attraktiv (Freiräume zum Entdecken, verkehrsberuhigte Führung ohne Lärm)
- hindernisfrei (ohne Treppen, zugänglich für Personen mit eingeschränkter Mobilität)

Ergänzungstafeln zur Wegführung sollen die Bevölkerung dazu anregen, die Routen auszuprobieren und in den Alltag zu integrieren. Sie enthalten:
- einen Text, der das Konzept vorstellt
- Points of Interest an der Route
- Visualisierungen, um die Attraktionen darzustellen
- Plan mit den Gehzeiten für die Wegetappen
- Hinweise auf Sitzbänke entlang der Wege

Gute Einbettung in die Mobilitäts- und Klimapolitik

Dieses Projekt ist bestens mit den übergeordneten, politischen Vorgaben der Stadt abgestimmt. Die Förderung des Gehens ist Teil des Bestrebens, den Modal Split hin zu mehr Nachhaltigkeit zu verlagern. Auch im sogenannten Klimaplan der Stadt Lausanne ist festgehalten, dass die aktive Mobilität insgesamt profitieren soll.

Aber zentrales Anliegen der Aktion ist es, das Zufussgehen in der Stadt zu einem selbstverständlichen Bestandteil der Alltagspraxis zu machen. —

Cœur de Ville à 15 minutes à pied
Lausanne hat das Projekt als Wettbewerbsbeitrag für den «Flâneur d'Or 2023» eingegeben.

Infos: www.flaneurdor.ch

Wir gehen alle zu Fuss – mehr Zugehörigkeitsgefühl schaffen

Das Gehen wird in der Planung allzu oft stiefmütterlich behandelt. Gleichzeitig fühlt sich ein grosser Teil der Bevölkerung gar nicht als Fussgängerin oder Fussgänger. Und das, obwohl wir einen grossen Teil unserer Wege zu Fuss zurücklegen. Es stellt sich die Frage: Wie lässt sich ein besseres Gefühl der Zugehörigkeit als Fussgängerin und Fussgänger schaffen? — *Von Valérie Sauter**

Wer regelmässig Auto fährt, bezeichnet sich als Autofahrerin oder als Automobilist. Leute, die Velo fahren, fühlen sich als Velofahrerin oder Velofahrer, und sie identifizieren sich mit diesem Status.

Diese sprachliche Identifikation gilt bereits beim öffentlichen Verkehr nicht mehr: Selbst ein ÖV-Fan definiert sich nicht als Busfahrer oder Zugfahrer; es fehlt das richtige Vokabular dazu. In der deutschen Sprache ginge Busfahrer allenfalls noch als eine Berufsbezeichnung für einen Buschauffeur durch. Aber ansonsten ist man «nur» ein Nutzer des öffentlichen Verkehrs. Für Personen, die zu Fuss unterwegs sind, gibt es zwar die Begriffe Fussgängerin oder Fussgänger, aber das Zugehörigkeitsgefühl zu einer Gemeinschaft der Zufussgehenden ist nicht ausgeprägt.

Die belgische Organisation «Tous à pied» («Alle zu Fuss») verkündet lauthals, dass das Gehen natürlich ist. Doch wenn das Gehen einen Platz unter den ernst zu nehmenden Fortbewegungsarten beanspruchen soll, muss es auch in den Köpfen der Menschen ankommen.

Kommunikation ist gefragt ...

«Tous à pied» hat sich zur Aufgabe gemacht, das Gehen und vor allem auch das Image des Gehens im Alltag und in der Freizeit weiterzuentwickeln. Dazu gehört auch, ein besseres Zugehörigkeitsgefühl zur Gemeinschaft der Zufussgehenden zu schaffen. Anna Tinebra, Direktorin von «Tous à pied», erläuterte anlässlich der Tagung von Rue de l'Avenir, wie der Verein dies mittels Öffentlichkeits- und Kommunikationsarbeit erreichen möchte.

... mit Humor

Um mehr Aufmerksamkeit für das Gehen zu erzeugen und einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen, gibt es nichts Besseres als Lachen. Die Organisation setzt auf einen leichten, verbindlichen, humorvollen und vor allem nicht schuldzuweisenden Ton mit ständig neuen Kampagnen und Slogans. Regelmässige Brainstormings werden durchgeführt, um gute Ideen zu kreieren, was auch dazu beiträgt, den Zusammenhalt im Team zu stärken.

... und auf gezielte Art und Weise

In der Kommunikation gilt: «Wer sich an alle richtet, erreicht niemanden». Das gilt auch für die Zufussgehenden, deren Bedürfnisse je nach Alter, Geschlecht, Tageszeit oder Art der Fortbewegung (zu Fuss, mit Kinderwagen, Rollstuhl, ...) stark variieren.

Beispiel einer der witzig-ironischen Sujets, die «Tous à pied» via verschiedene Kanäle verbreitet. (Quelle: tous à pied, Textbearbeitung Fussverkehr Schweiz).

«Tous à pied» fokussiert sich in seinen Kampagnen deshalb gezielt auf unterschiedliche Gruppen von Menschen, die zu Fuss unterwegs sind. Die Organisation stellt zum Beispiel Sitzbänke in den Vordergrund, wenn sie sich an ältere Personen wenden möchte, obwohl diese auch von anderen Benutzergruppen genutzt werden. Selbst die Titel ihrer Kampagnen richten sich an klar definierte Gruppen. Beispiele:

- «marche tes 5 minutes, senior» («Geh 5 Minuten, Senior»)
- «marche tes 5 minutes, junior» («Geh 5 Minuten, Junior»)
- «chemin des écoliers» («Kinder auf dem Schulweg»)
- «Piéton futé» («Clever zu Fuss»)

Mit humorvollen Kampagnen und einer soliden Basis an Fachwissen spricht der Verein «Tous à pied» Fussgängerinnen und Fussgänger in ihrer ganzen Vielfalt an, um sie besser zu mobilisieren. Wenn man sich Orte für das angenehme Gehen wünscht, braucht es nicht nur die Städte und Gemeinden, die die dazu nötigen Infrastrukturen verbessern. Es braucht auch die Menschen, die sich tatsächlich als Fussgängerinnen oder Fussgänger fühlen und nicht zögern, vermehrt zu gehen. —

* Valérie Sauter ist Vorstandsmitglied des Vereins «Rue de l'Avenir» und Projektleiterin im Planungsbüro bfm.

tous à pied

Der Name ist Programm. Die seit dem Jahr 2001 bestehende Organisation setzt sich mit ihrer Expertise, ihren Kampagnen und ihren Kursen für das Gehen in all seinen Facetten ein. Infos: www.tousapied.be

Ungehindertes Gehen auf dem Trottoir – nötiger denn je

Nicht nur E-Scooter tummeln sich in jeder nur erdenklichen Art auf den Fussverkehrsflächen. Die Trottoirs geraten durch weitere Nutzungsansprüche zunehmend unter Druck. — *Von Justine Anken*

Sharing-Dienste für E-Scooter haben sich überraschend schnell, aber auch chaotisch ausgebreitet. Viele Städte und Länder haben reagiert und klarere Regeln für E-Trottis eingeführt. In den meisten Ländern ist es inzwischen verboten, dass diese Geräte auf den Trottoirs verkehren dürfen. In Paris wird der E-Scooter-Verleih eingestellt; die Bevölkerung hat sich in einer Abstimmung mit 89 % Ja-Stimmen für ein Verbot der Verleihsysteme ausgesprochen. Doch die Probleme sind anderenorts nicht gelöst. Häufig zirkulieren diese Fahrzeuge nicht auf den Fahrbahnen, wo sie hingehören. Zudem werden die E-Trottis oft falsch parkiert. Sie werden achtlos abgestellt, manchmal quer über das Trottoir. Dadurch entstehen Hindernisse, welche die Menschen zu Fuss gefährden – insbesondere sehbehinderte und ältere Personen, die darüber stolpern und sich verletzen können.

Brüssel: Das Trottoir ist mit legalen und illegalen Hindernissen zugestellt (Foto: IFP, Geert van Waeg).

Trottoirs besser schützen

Manchmal sehen sich die Zufussgehenden gezwungen, auf die Strasse auszuweichen, damit sie um die E-Scooter herumgehen können. Das setzt sie einem erhöhten Risiko aus. Die E-Tretroller sind nur ein Beispiel dafür, was den Personen zu Fuss auf dem Bereich, der eigentlich für sie reserviert ist, zugemutet wird. So werden Trottoirs immer häufiger dazu genutzt, um Verkehrsschilder, Plakate, «Kundenstopper», Ladestationen für E-Fahrzeuge oder automatisierte Lieferroboter aufzustellen. Die Verantwortlichen für die Stadtplanung sollten diese Probleme ernst nehmen und Lösungen finden, um die Sicherheit und das Wohlbefinden der Fussgängerinnen und Fussgänger, insbesondere von den Menschen mit Behinderungen, zu gewährleisten. Dies würde auch die Attraktivität des Gehens als Basisfortbewegung steigern. —

Brüssel: E-Scooter stellen die Fussverkehrsfläche zu. (Foto: IFP, Geert van Waeg).

Politik Fussverkehr Schweiz

Zwei Vorstandsmitglieder im Nationalrat

Drei Vorstandsmitglieder von Fussverkehr Schweiz haben an den Parlamentswahlen für den Nationalrat kandidiert. Marionna Schlatter (bisher, Kt. Zürich) und Martine Docourt (neu, Kt. Neuenburg) haben den Sprung nach Bundesbern geschafft. Hingegen wurde leider Ursula Schneider Schüttel (bisher, Kt. Freiburg) nicht wiedergewählt. Zwei Vertreterinnen von Fussverkehr Kanton Bern wurden ebenfalls in den Nationalrat gewählt: Andrea Zryd (neu), Co-Präsidentin, und Melanie Mettler (bisher), Vorstandsmitglied.

Das Team auf der Geschäftsstelle von Fussverkehr Schweiz gratuliert den Gewählten und freut sich weiterhin auf eine konstruktive Zusammenarbeit im Vorstand.

Mobilité piétonne Genève: erfolgreiche Einsprache

Sieg in Genf: Trottoirs bleiben frei

Um die aktive Mobilität während und nach der COVID-19-Pandemie zu erleichtern, hat der Kanton Genf zwischen Plainpalais und dem Bahnhof Cornavin eine Autospur durch einen Fahrradstreifen ersetzt. Auf der Brücke über die Rhône wurden die Velos zuvor auf dem Trottoir geführt. Die Sektion Genf des Touring Clubs Schweiz TCS legte gegen die Fahrradspur auf der Strasse Rekurs ein und gewann in erster Instanz. Der Kanton und die Stadt Genf sowie ein breites Bündnis von Mobilitäts- und Quartierorganisationen, darunter «Mobilité piétonne Genève», haben gegen diese Entscheidung, die Radfahrer wieder auf das Trottoir zu verlegen, Beschwerde eingelegt. Und wir haben gewonnen! Das Kantonsgericht gab uns recht. Das Urteil bestätigt die Rechtmässigkeit der Massnahme, die sich auf die Grundlagen der kantonalen Mobilitätspolitik abstützt. Das Urteil bestätigt auch den wichtigen Grundsatz, den Fussverkehr Schweiz verteidigt: Trottoirs gehören den Fussgänger:innen. Noch ist aber nicht alles ausgestanden. Der TCS hat sich dazu entschlossen, diesen Fall bis vor Bundesgericht zu ziehen. Fortsetzung folgt!

Genf, Pont de la Coulouvrenière: Die Piktogramme zeigen, wie der Fuss- und Veloverkehr früher organsiert waren. Nun haben die Velos eine eigene Spur auf der Fahrbahn.

Neue Publikation

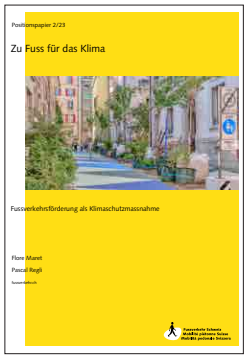
Begegnungszonen mit Potenzial

Wie kann es gelingen, mehr Belebung, Bewegung und Begegnung in Begegnungszonen zu bewirken? Als Resultat eines partizipativen Pilotprojekts veröffentlichen Fussverkehr Schweiz, der Dachverband für Offene Kinder- und Jugendarbeit Schweiz (DOJ) und die Partnerstädte Bern und Zürich eine Anleitung. Die Publikation enthält praktische Tipps und Empfehlungen für Interessierte und Fachleute.

Download: www.fussverkehr.ch/publikationen

Positionspapier Fussverkehr Schweiz

Zu Fuss für das Klima



Die Siedlungsgebiete sind stark von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. In der Hitze auf Asphaltflächen zu gehen und gleichzeitig den Immissionen des motorisierten Verkehrs ausgesetzt zu sein, ist für die Zufussgehenden eine Zumutung. Diese Ausgangslage verlangt es, unsere Mobilität zu überdenken und auf eine nachhaltigere Gesellschaft hinzuwirken. Welche Rolle kann das Zufussgehen im Hinblick auf die Klimaproblematik spielen? Wie kann der öffentliche Raum angepasst werden, damit die Städte und Gemeinden resilienter werden? Angesichts der Klimaproblematik ist die Bedeutung des Fussverkehrs hervorzuheben. Es gilt, sich auf den Weg für fussverkehrsfreundlichere und besser an die klimatischen Bedingungen angepasste Städte und Gemeinden zu machen.

Download: www.fussverkehr.ch/publikationen

Bundespolitik

Nein zum Autobahnausbau

Bundesrat und Parlament haben beschlossen, die Autobahnen in vielen Regionen der Schweiz für über fünf Milliarden Franken auszubauen. Dagegen hat eine breite Allianz an Umwelt- und Verkehrsverbänden das Referendum ergriffen. Der Vorstand von Fussverkehr Schweiz unterstützt das Referendum ebenfalls, denn der Autobahnausbau:

- führt zu mehr Autoverkehr. «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten» hat die Mobilitätsforschung schon lange nachgewiesen. Es werden falsche Anreize zuungunsten des Fuss- und Veloverkehrs gesetzt.
- schadet dem Klima. Mit dem Ausbau der Autobahnen nehmen die verkehrsbedingten CO_2-Emissionen zu, die heute für rund ein Drittel der CO_2-Gesamtemissionen verantwortlich sind.
- führt zu mehr Lärm. Bereits heute leiden viele Menschen unter gesundheitsschädigender Lärmbelastung. Eine Verkehrszunahme wird zu einer noch grösseren Lärmbetroffenheit führen.
- erschwert die Energiewende. Da der Motorfahrzeugverkehr zunehmend elektrifiziert wird, steigt damit der Stromverbrauch weiter an.
- verbraucht wertvolles Kulturland. Damit schreitet die Zersiedelung der Landschaft weiter voran.

Weitere Infos: www.fussverkehr.ch/aktuell

FUSSGÄNGEREIEN

Vorbild Ardez

Ardez (GR) gilt wegen seines alten Kerns von Engadinerhäusern, Plätzchen, Gärten, Hausauffahrten und gepflästerten Gassen als einer der schönsten öffentlichen Räume der Schweiz. Seine Bewohnerinnen und Bewohner wissen aber, dass unbedingt auch die Bändigung des Verkehrs zu dieser Schönheit gehören muss. Sie haben deshalb eine Verkehrstafel an einem Haus am Dorfeingang montiert: «Schritt oder 2 Fr. Busse». Die Ardezerinnen und Ardezer nutzen damit eine Ermunterung des Bundesrates, denn im Januar 2023 hat er erlassen, dass Gemeinden keine langwierigen und kostspieligen Gutachten mehr erstellen müssen, wenn sie den Autoverkehr bremsen wollen. Die Ardezer Dorfleute geben noch einen drauf und stutzen das sonst übliche Tempo 30 auf die innerorts einzig richtige Grösse: Schritttempo. So bleibt die Dorfstrasse ein vielfältig nützlicher öffentlicher Raum. Bemerkenswert ist auch, dass mit dieser Art, den Verkehr erträglich zu machen, eine Gemeinde schweizweit vorauseilt, deren Heimatkanton sich mit Tempo 30 schwer getan hat. 2013 hat ihn das Bundesgericht anweisen müssen, endlich vorwärts zu machen auf der Ortsdurchfahrt in der Gemeinde Sumvitg. Ein Entscheid, der der wehrhaften Gemeinde seinerzeit eine Erwähnung im Fussverkehrswettbewerb «Flâneur d'Or» eingetragen hat. Und so kann es nicht anders sein, dass Ardez, das schon 1975 für sein Ortsbild mit einem europäischen Denkmalschutzpreis ausgezeichnet worden ist, für seine weitsichtige Verkehrspolitik bei nächster Gelegenheit prämiert werden sollte.

Köbi Gantenbein, langjähriger Chefredaktor und Verleger von Hochparterre

Das Schild des Anstosses: Die Verkehrstafel «Schritt oder 2 Fr. Busse» am Ortseingang von Ardez

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: Vevey, © 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), 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. Januar 2024
Mitgliederversammlung Fussverkehr Region Luzern
Luzern, www.fussverkehr.ch/regional/luzern

3. Mai 2024
3. Fussverkehrskonferenz Baden-Württemberg
Zukunftswege gestalten
Ulm, www.aktivmobil-bw.de

3. – 5. Mai 2024
Jane's Walk – Schweiz
Spaziergänge organisieren oder mitspazieren
www.janeswalk.ch

4. – 5. Juni 2024
Österreichische Fachkonferenz für Fussgänger:innen
Zu Fuss aktiv mobil in der Nachbarschaft
Aspern Seestadt, www.walk-space.at

19. Juni 2024
Gemeinsame Fachtagung Fussverkehr Schweiz und Schweizer Wanderwege
Naherholung zu Fuss
Solothurn, Landhaus, www.fussverkehr.ch/tagung

19. Juni 2024, ab 18.30 Uhr
Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Solothurn, Landhaus, www.fussverkehr.ch/gv

Fussverkehr Schweiz