



FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

50 Jahre Fussverkehr Schweiz: Drei Exponenten geben Auskunft

Im zweiten «Bulletin Fussverkehr» dieses Jahres zum 50-Jahre-Jubiläum unseres Vereins geben einige Exponenten, die Spuren hinterlassen haben, einen persönlichen Rückblick über wichtige Ereignisse sowie über Erfolge und Misserfolge. — *Seiten 2 bis 6*

Veranstaltung in Genf: Mehr
Raum für Kinder! — *Seite 6*

Die Regionalgruppen haben Stadt-
spaziergänge aufbereitet
— *Seite 7*



50 ANS
ANNI
JAHRE
Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Fussverkehr Schweiz hat über die Jahre sehr wertvolle Grundlagenarbeit geleistet

Hugo Bachmann ist der Gründungspräsident der «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fussgänger (ARF)» und der Hauptinitiant der «eidgenössischen Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege». 1979 kam der Gegenvorschlag zur Initiative zur Abstimmung, der deutlich angenommen wurde. In der Folge begleitete Hugo Bachmann den Erarbeitungsprozess für das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege, das 1987 in Kraft trat. — Von Pascal Regli

Herr Bachmann, wie kam es dazu, dass Sie sich als ETH-Professor für Baustatik und Konstruktion plötzlich intensiv für die Fuss- und Wanderwege einsetzten?



Hugo Bachmann: Im Grunde genommen bin ich dem Vorbild meines Vaters gefolgt. Er war ein Citoyen, ein Bürger, der sich für gesellschaftliche Fragen interessierte und sich nach Kräften engagierte. Der Dienst an der Gemeinschaft war ihm als politisch Interessierter mit reformiertem Glauben ein wichtiges Anliegen. Das hat sich auf mich übertragen. 1972 hat mich die Vision überfallen «Fuss- und Wanderwege sind rechtlich geschützt und werden staatlich gefördert». Ich erfand den Begriff «Verstrassung» der Fuss- und Wanderwege und «stieg auf die Barrikaden», d.h. ich schrieb zahlreiche Zeitungsartikel – damals recht wirksam – und improvisierte einen Pressedienst. Denn die Wege für die Menschen zu Fuss waren – im Gegensatz zu den Strassen – vollkommen rechtlos, sie konnten nach Belieben und ersatzlos ausgebaut werden. Das überhandnehmende Verschwinden der Wege im Zuge der damaligen Euphorie für Strassen- und Autobahnbauten wollte ich stoppen. Eine andere Vision hatte ich 1980 an der ETH mit »Schweizer Bauwerke sind erdbebensicher und ohne gefährliche Schwingungen«. Auch diese Vision konnte inzwischen zu einem guten Teil verwirklicht werden.

«Die Wege für die Menschen zu Fuss waren – im Gegensatz zu den Strassen – vollkommen rechtlos, sie konnten nach Belieben und ersatzlos zu Strassen ausgebaut werden.»

Wie würden Sie die politische Stimmung Anfang der 1970er-Jahre beschreiben, als eine kleine Gruppe beschloss, eine Volksinitiative zu lancieren?

Es war der Beginn eines Umweltbewusstseins, vor allem, dass bei der Planung und Realisierung von technischen Werken Rücksicht auf Natur und Mensch genommen werden sollte. Pionierarbeit geleistet hat der Rheinaubund (heute Aqua Viva) mit der Initiative gegen den Bau des Rheinkraftwerks Rheinau. Sie wurde zwar verworfen, führte aber schliesslich zum Natur- und Heimatschutz-Artikel in der Bundesverfassung und einem entsprechenden Gesetz. Die Initiative und der zugehörige Verfassungsartikel dienten mir als Vorlage und Antrieb, auch Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege zu fordern. Die damalige politische Stimmung wurde indessen von der Gegnerschaft dominiert. Ich wurde immer wieder persönlich angegriffen und ausgelacht, mündlich und schriftlich in der Presse, so etwa nach dem Motto «Fuss- und Wanderwege gehören doch nicht in die Bundesverfassung».

Wer gehörte damals zu Ihren wichtigsten Weggefährten und Weggefährten?

Der aktive Kern unserer kleinen, aber sehr vertrauten und agilen Gruppe bestand aus Dr. Sigmund Widmer, Stadtpräsident von Zürich und Nationalrat, Hans Ehrismann, Lehrer und aktives Mitglied der Zürcher Wanderwegevereinigung, und mir selbst als Präsident der Arbeitsgruppe und des Initiativkomitees.

Was waren aus Ihrer Sicht die entscheidenden Faktoren, dass die Einreichung der Initiative, die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags und schliesslich die Volksabstimmung erfolgreich waren?

Der entscheidende Faktor war «Durchhalten, nicht aufgeben!». Während zehn Jahren habe ich praktisch meine ganz Freizeit für das Anliegen verwendet. Das war nur möglich, weil meine Frau die Erziehung unserer drei Töchter und den Haushalt mit zeitweise bis zu 7 Personen hingebungsvoll besorgte. Auch meine Mitstreiter waren immer daran. Zwischen dem Start und der Lancierung der Initiative 1972 und der Ablehnung durch den Bundesrat bis zur schliesslichen Annahme des Gegenvorschlags durch National- und Ständerat 1978 habe ich

Gespräche geführt mit 143 (einhundertdreiundvierzig) National- und Ständeräten sowie mit Bundesräten – persönlich oder telefonisch. Zur Illustration: Einen solchen Kontakt gab es mit einem prominenten Ständerat, der selbst gerne wanderte, aber der Initiative vorerst ablehnend gegenüberstand. Als ich ihn zum dritten Mal am Telefon «bearbeitete», sagte er: «Herr Professor, ich höre den Kies knirschen unter Ihren Füssen!» Auch Sigmund Widmer pflegte die Kontakte mit Politikern. Unsere Gespräche waren entscheidend, sie bewirkten schliesslich den Meinungsumschwung in den vorberatenden Kommissionen, im Parlament und im Bundesrat zugunsten des Gegenvorschlags.

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege FWG von 1987 war ein Meilenstein – aber wohl mit viel Aufwand verbunden. Wie haben Sie diesen Prozess erlebt?

Als Vertreter der Initianten war ich Mitglied der vom Bundesrat eingesetzten interdepartementalen Arbeitsgruppe zur Vorbereitung des Gesetzes. Da kamen auch die in der Arbeitsgruppe vertretenen Gegner sozusagen wieder «aus den Schützengräben her-

Titelfoto:
Hugo Bachmann,
Gründungsprä-
sident von Fuss-
verkehr Schweiz

vor», und in manchen Belangen, vor allem beim Verbot des Asphaltierens (Hartbelag) der Wanderwege ging das Ringen, vorwiegend mit der Lobby der Landwirtschaft (Thema Güterstrassen), erneut los.

Das FWG ist bald 40 Jahre in Kraft: Konnte es die beabsichtigte Wirkung entfalten?

Diese Frage ist schwierig zu beantworten – es gibt dazu meines Wissens auch keine wissenschaftlichen Untersuchungen. Meine Beobachtungen zeigen: Das FWG hat bestimmt viele Fuss- und Wanderwege vor der Verstrassung gerettet. Aber der Vollzug durch die Kantone ist sehr unterschiedlich. Und «Wo kein Richter ist, da ist kein Henker». Ich kenne mehrere Fälle, wo Fuss- und Wanderwege völlig widerrechtlich und ohne Ersatz verstrast wurden, und wo der betreffende Kanton trotz klaren Hinweisen und Bitten aus der Bevölkerung untätig blieb. Zudem: Fussverkehr Schweiz kann in solchen Fällen das Verbandsbeschwerderecht beanspruchen. In den ersten Jahren wurde davon auch Gebrauch gemacht und meines Wissens beschreitet der Verband weiterhin gelegentlich diesen Weg.

Wie entstand der Verein mit dem heutigen Namen und was hat er für Metamorphosen durchgemacht?

Am Ursprung 1972 stand eine kleine Gruppe mit dem Namen «Arbeitsgruppe zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege», der so auch auf den Unterschriftenbogen der Initiative gedruckt war. 1975 wurde daraus der formelle Verein «Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege ARF» und 1985 «Arbeitsgemeinschaft Recht

für Fussgänger». Dieser Name bezeichnete Ziel und Zweck der hauptsächlichlichen Tätigkeiten präzise, wirkte aber etwas umständlich. 1999 wurde der Name des Vereins geändert auf die kurze und prägnante Bezeichnung «Fussverkehr Schweiz».

Wenn Sie heute zurückschauen: Was sind für Sie die wichtigsten Errungenschaften des Vereins und steht das Zufussgehen heute besser da als vor 50 Jahren?

Zweifellos sieht es heute besser aus als vor 50 Jahren. Die Fussgängerinnen und Wanderer haben eine Lobby! Zweifellos hat «Fussverkehr Schweiz» auf professionelle Weise sehr viel wertvolle Grundlagenarbeit geleistet. Und die regelmässigen fundierten Fachtagungen erreichen Behörden und Mitarbeitende von Verwaltungen. Und vor allem die kantonalen Sektionen und Regionalgruppen erreichen auch zahlreiche interessierte Laien.

Vor welchen Herausforderungen steht das Zufussgehen in Zukunft – und welche Strategien sollte der Verein entwickeln, um darauf zu antworten?

Ich wünschte mir, dass in wenigen, aber «spektakulären» Fällen vom Verbandsbeschwerderecht Gebrauch gemacht wird, und dass diese Fälle medienwirksam vermarktet werden. Überhaupt meine ich, wäre es sehr vorteilhaft, wenn Fussverkehr Schweiz Anstrengungen für eine vermehrte Medienpräsenz unternehmen könnte. Leider kennt der Durchschnittsbürger – auch der Citoyen – den Verband immer noch zu wenig gut.

Hugo Bachmann verfolgt mit seinen bald 91 Jahren die Aktivitäten des Verbandes immer noch sehr genau.

«Zweifellos sieht es heute besser aus als vor 50 Jahren. Die Fussgängerinnen und Wanderer haben eine Lobby!»



Thomas Schweizer war von 2000 bis 2019 Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz. In seine lange Amtszeit für den Verein fielen viele wichtige Errungenschaften. Seit seiner Pensionierung engagiert er sich in der Politik als Zürcher Kantonsrat unter anderem für eine nachhaltige und zeitgemässe Mobilität. — Interview: Pascal Regli

Kurz vor dem Amtsantritt als Geschäftsleiter erfolge ein Namenswechsel; aus der ARF wurde Fussverkehr Schweiz. Was war die Überlegung dazu und welche Auswirkungen hatte er auf die Verbandsarbeit?



Thomas Schweizer: In den ersten 20 Jahren hat sich die damalige ARF erfolgreich für die Verankerung der Fuss- und Wanderwege in der Verfassung und anschliessend in den Gesetzen eingesetzt. Sie hat dabei wichtige rechtliche Basisarbeit geleistet, von der sowohl die Schweizer Wanderwege als auch Fussverkehr Schweiz bis heute profitieren. Im Laufe der 1990er Jahre zeigte

sich, dass das Zufussgehen im Alltag sowohl in der Planung als auch von der breiten Bevölkerung noch nicht als eigenständige Mobilitätsform wahrgenommen wurde. Mit dem Namenswechsel hat sich die Organisation klar auf den Fussverkehr fokussiert. Themen wie Fusswegnetzplanung, Verkehrssicherheit, Schulwegsicherung, Fussgängerstreifen, Verkehrsberuhigung und die Attraktivität des öffentlichen Raums rückten ins Zentrum. Nicht zuletzt wurde auch «die Kultur des Gehens» in all ihren Facetten aufgenommen.

Wenn Du auf Deine Amtszeit zurückblickst: Was waren aus Deiner Sicht die wichtigsten Erfolge des Vereins in dieser Zeit?

Um das Thema Fussverkehr besser zu positionieren, wurde eine jährliche Tagung ins Leben gerufen. Angesprochen wurden Planende und Verantwortliche in den Kantonen und Gemeinden. Rasch konnten diese Tagungen im planerischen Veranstaltungskalender etabliert werden. Wichtig war hier die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA, in deren Auftrag wir auch verschiedene Fachpublikationen erarbeiteten. Das breite Spektrum der Facharbeit, welche an diesen Veranstaltungen präsentiert wurde, war die Basis, um – neben den Einzelmitgliedern – auch Gemeinden und Fachbüros zu einer Mitgliedschaft zu bewegen. Mit dem Ausbau der Aktivitäten in der Romandie und im Tessin wurde zudem die Abstützung in der ganzen Schweiz besser etabliert.



In den letzten 15 Jahren wurden viele Fussgängerstreifen ersatzlos aufgehoben. Dabei haben sie eine wichtige Funktion. Dieser Fussgängerstreifen an der Burgstrasse in Uster (ZH) ermöglicht z.B. den Zugang zur Bushaltestelle (Foto: Nikol Rot).

Schliesslich wurden im Wettbewerb «Flaneur d'Or» gute Lösungen für den Fussverkehr prämiert. Dank der regelmässigen Publikation eines «Hochparterre» Themenheftes konnte unsere Arbeit einem grösseren Publikum bekannt gemacht werden und unsere Bekanntheit gesteigert werden.

Gab es auch Rückschläge oder Ziele, die nicht erreicht wurden?

Viele Personenn, die im öffentlichen Raum unterwegs sind, nehmen sich selbst nicht als Fussgängerin oder Fussgänger wahr, auf Fussgängerstreifen hingegen schon. Es ist bedauerlich, dass die Bedeutung der Fussgängerstreifen nach wie vor zu wenig erkannt wird. Aus einer autozentrierten Optik wurden leider in den letzten

15 Jahren tausende Fussgängerstreifen ersatzlos entfernt, häufig mit der simplen Begründung, dass diese zu gefährlich seien. Dazu ist zu bemerken, dass die Gefahr nicht von den Fussgängerstreifen ausgeht, sondern vom Autoverkehr. Lösungen, wie z.B. die Erhöhung der Sicherheit durch Temporeduktionen werden nicht in Betracht gezogen.

Im Jahr 2018 hat die Stimmbevölkerung dem Bundesbeschluss Velo zugestimmt. Fussverkehr Schweiz unterstützte das Anliegen – gleichzeitig sorgen die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr mancherorts für rote Köpfe. Wie soll sich der Verband positionieren?

Auf der Ebene der Verbände gibt es keine roten Köpfe. Bereits in den Nullerjahren haben Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet, welches die Grundlage für eine konstruktive Zusammenarbeit bildete. Die Infrastruktur soll so geplant werden, dass sie den Bedürfnissen der aktiven Mobilität gerecht wird. Planerisch dürfen keine Konflikte geschaffen werden.

Das Gehen wird zunehmend als Beitrag zur Gesundheitsförderung wahrgenommen. Wie schätzt Du diese Entwicklung ein – und welche Chancen ergeben sich daraus für Fussverkehr Schweiz?

Zufussgehen ist die niederschwelligste Möglichkeit mehr Bewegung in den Alltag zu bringen. Wichtig ist eine sichere und attraktive Fussverkehrsinfrastruktur, damit diese auch gerne genutzt wird. In mehreren Projekten wurde die Zusammenarbeit von Gesundheitsfachleuten und Fussverkehr Schweiz in der Praxis erprobt. Eine langfristige Etablierung der Zusammenarbeit bleibt aber herausfordernd, da der Erfolg von strukturellen Massnahmen zur Bewegungsförderung nur schwer nachweisbar ist.

Patrick Lacourt ist renommierter Architekt, der sich in der Romandie seit langem für das Gehen einsetzt. Er war lange Präsident der «Union genevoise des piétons», die nach der Fusion seit 2011 «Mobilité piétonne Canton de Genève» heisst. Patrick Lacourt ist ein respektierter Ansprechpartner für alle bei Fragen rund um das Zufussgehen. — Interview: Jenny Leuba

Du hast Dich über viele Jahre für den Fussverkehr in der Romandie eingesetzt. Was hat Dich persönlich dazu motiviert?



Patrick Lacourt: Mich hat gestört, wie unkomfortabel das Gehen in der Romandie, speziell aber in der Agglomeration Genf oft ist – viele Verbindungen sind nicht durchgehend und schlecht geschützt vor Autos oder Motorrädern, die einfach überall parkiert werden. Auch die Qualität der öffentlichen Anlagen liess oft zu wünschen übrig, und bei Planungen wurden die Anliegen des Fussverkehrs kaum berücksichtigt.

Wie wird das Zufussgehen in der Romandie wahrgenommen – bestehen Unterschiede im Vergleich zur Deutschschweiz?

Ich finde, dass sich die Leute in der Romandie im öffentlichen Raum im Allgemeinen etwas weniger diszipliniert und rücksichtsvoll verhalten. Trotz allem muss man sich aber auch bewusst sein: In Genf ist das Gehen die populärste und auch die wichtigste Fortbewegungsart – noch vor dem Auto. Das sollte für die Politik und die Behörden ein klares Zeichen sein, die Strassen fussgängerfreundlicher zu gestalten.

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) geht auf die Initiative von Fussverkehr Schweiz zurück. Wie präsent ist dieses Gesetz in der Romandie – in Fachkreisen und in der Öffentlichkeit?

Gute Frage! Mindestens im Kanton Genf kennen Fachleute und Behörden das Gesetz gut, im Rest der Romandie etwas weniger. Die normale Bevölkerung dagegen weiss kaum, dass es überhaupt existiert. Für mich stellt sich da auch eine grundsätzliche Frage: Was ist eigentlich eine Fussgängerin oder ein Fussgänger? Im FWG steht das nicht so genau. Und wofür steht ein Fussweg? Das hat dazu geführt, dass Fusswege oft von Fahrzeugen, wie zum Beispiel Velos, mitbenutzt werden – was im Siedlungsgebiet problematisch ist und künftig wohl noch mehr Konflikte verursachen wird.

Die «Union genevoise des piétons (UGP)» hat 2011 mit Fussverkehr Schweiz fusioniert. Was hat zu diesem Schritt geführt, und wie beurteilst du diese Entscheidung heute?

Die UGP wurde gegründet, nachdem die Frau des ersten Präsidenten bei einem Unfall ums Leben kam – die Sicherheit der Zufussgehenden war deshalb das Hauptziel des Vereins. Mit der Zeit nahm die Zahl der Mitglieder jedoch ab. Wir wollten uns deshalb einer stärkeren Organisation anschliessen, um mehr Gewicht und Respekt von Seiten der Politik und der Behörden zu erlangen. Heute kann ich sagen: Wir werden ernst genommen, und das ist ein grosser Schritt.



Juristischer Sieg für «Mobilité piétonne Canton de Genève»: Das Bundesgericht hat eine Beschwerde des TCS abgewiesen. Es ist rechtens, eine Autospur durch einen Radstreifen zu ersetzen, um das Trottoir vom vorher zugelassenen Veloverkehr zu entlasten.

Welche Anliegen beschäftigen Dich in der Romandie zurzeit am meisten?

Ganz klar: Sowohl die Qualität der Fuss- und der Veloverkehrsinfrastrukturen muss verbessert werden. In den Städten und Agglomerationen braucht es Lösungen, damit die beiden Verkehrsarten besser zusammen funktionieren, ohne dass es ständig Konflikte gibt.

Rückblickend: Was waren die wichtigsten Erfolge des Vereins in der Romandie und in Genf?

Dass unser Verband heute ernst genommen wird und mitreden kann, wenn es um die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums geht – das war früher nicht so. Genfspezifisch bin ich immer noch darüber enttäuscht: Dass die Bevölkerung eine separate Fussverkehrsbrücke beim Pont du Mont-Blanc abgelehnt hat. Das war eine verpasste Chance.

Mit Blick auf die kommenden Jahre: Vor welchen Herausforderungen steht das Gehen – und welche Rolle sollte Fussverkehr Schweiz dabei spielen?

Wie schon gesagt: Es braucht dringend mehr und bessere Fussverkehrsinfrastrukturen, die nicht einfach von allen genutzt werden. Fussverkehr Schweiz sollte deshalb mit seinen regionalen Vertretungen alle relevanten Projekte im Auge behalten und dafür sorgen, dass die Interessen der Menschen zu Fuss von Anfang an eingebracht werden.

Was Genf betrifft: Es geht voran mit der Planung und Realisierung der von uns seit Langem geforderten und unterstützten «magistrales piétonnes» (auf Deutsch ungefähr Fussgängermeilen). Ein wichtiges Projekt für die Menschen zu Fuss, das uns in der nächsten Dekade weiter beschäftigen wird. —

Mehr Raum für Kinder!

Welchen Platz haben Kinder in der Stadt? Wie können die Anliegen der Kinder berücksichtigt werden und sie selber besser an Planungsprozessen teilnehmen? Eine Veranstaltung, die Mobilité piétonne Genève am Festival «Explore Demain» im Mai 2025 organisiert hat, widmete sich diesem Fragen. — Von Flore Maret

Kinder sind immer seltener draussen unterwegs. Ein Fakt, der verschiedenen Entwicklungen geschuldet ist.¹ Zum einen ist unsere Gesellschaft und unser Alltag stark auf das Auto ausgerichtet. Das hat unsere Beziehung zum Stadtraum verändert. Der Platz, der den Fahrzeugen eingeräumt wird, zeigt, dass die Logik des Autofahrens über alles andere gestellt wird, während Menschen zu Fuss zu Randfiguren werden. Zum anderen haben neue Technologien eine Generation von «Stubenhockern» hervorgebracht: Internet, soziale Medien, Online-Spiele – vieles spielt sich heute drinnen ab.² Gleichzeitig haben viele Eltern das Gefühl, dass die Welt draussen unsicherer geworden ist. All das führt dazu, dass Kinder viel weniger draussen spielen als früher. Laut einer Studie von Pro Juventute aus dem Jahr 2016 verbrachten die Kinder in der Schweiz in den 1960er-Jahren noch drei bis vier Stunden pro Tag im Freien. Heute ist es weniger als eine Stunde. Studien zeigen, dass die Gesundheit von Kindern drinnen stärker gefährdet ist als draussen: Bewegungsmangel, soziale Isolation, Lernstörungen im Zusammenhang mit übermässiger Bildschirmnutzung usw sind die Folge.³

Die Stadt als Spiel- und Lernraum

Welche Rolle soll öffentliche Raum im Leben eines Kindes spielen? Was brauchen Kinder, damit sie sich wohlfühlen und sich gut entwickeln können? Und was kann die Planung dazu beitragen? Für die kognitive, motorische, körperliche, psychische und soziale Entwicklung benötigen Kinder das freie Spielen, Experimentieren, Kontakte Knüpfen und Freunde Treffen; nur so erlangen sie die nötige Selbstständigkeit. Gerade in den ersten Lebensjahren ist die Umgebung, in der sie aufwachsen, besonders wichtig. Damit Kinder genügend Platz in der Stadt bekommen, braucht es gezielte Massnahmen. Der öffentliche Raum sollte kindergerecht gestaltet sein: mit sicheren und durchgehenden Wegen und Trottoirs, mit Möglichkeiten zum Beobachten, Spielen, Ausruhen, für Begegnungen und für Erlebnisse mit allen Sinnen.

Der Schulweg – als «dritter Ort» zwischen Zuhause und Schule⁴ – ist besonders wichtig, da er Kindern autonome und informelle Erfahrungen ermöglicht. Unterwegs brauchen Kinder nicht nur genügend Sicherheit und Komfort, sondern auch anregende und freundliche Umgebungen. Auch die Umgebung rund ums Wohnhaus, insbesondere ein einladend



Kinder sind immer seltener ohne Begleitung im Freien unterwegs (Foto: Marcos Weil).



Kinder sind gerne spielerisch unterwegs (Foto: Victor de Castro).

gestalteter Bereich vor dem Hauseingang kann, gerade in dichten Siedlungsgebieten, ein wichtiger Treffpunkt für Kinder sein, fast wie ein kleiner Dorfplatz. Wenn wir Kinder wieder sichtbarer machen und ihnen mehr Raum geben, wird die Stadt lebendiger für alle.

Kinder sind Indikatoren für die Siedlungsqualität

Wenn Kinder in der Stadt mehr Platz bekommen sollen, dann müssen wir den öffentlichen Raum neu aufteilen – und ihn aus der Sicht der Menschen zu Fuss gestalten. Das bedeutet: Nähe und Langsamkeit schätzen, Begegnungen ermöglichen, Platz zum Spielen schaffen, lebendige Strassen gestalten und die Menschen im Quartier aktiv in die Projekte einbeziehen. Gerade die Präsenz von Kindern im öffentlichen Raum ist ein wichtiger Gradmesser für die Lebensqualität einer Stadt. Gut für Kinder gestaltete Siedlungsgebiete sind letztlich gut für alle.⁵

Planung als Hebel, um Kindern mehr Raum zu geben, betrifft zahlreiche Fachbereiche, wie Gesundheit, Bildung, Mobilität und Soziologie. Dies reicht aber nicht aus: Eltern müssen Vertrauen in ihre Kinder haben und bereit sein, ihnen Freiheit zuzugestehen. Wie das gelingen kann, bleibt eine offene Frage; aber es ist eine, die wir gemeinsam angehen müssen.

Vertiefende Literatur

¹ République et Canton de Genève (2025): Place aux enfants ! Faire ensemble l'espace public.

² Karsten L., Van Vliet W. (2006): Children in the City – Reclaiming the Street, Children, Youth and Environments.

³ Pro Juventute (2016): Freiraum für Kinder – Ergebnisse einer Umfrage im Rahmen der Freiraumkampagne der Stiftung Pro Juventute.

⁴ Oldenburg, R. (1989): The Great Good Place – Cafes, Coffee Shops, Community Centers, General Stores, Bars, Hangouts, and How They Get You through the Day.

⁵ Tonucci, F. (2020): Die Stadt der Kinder.

Aktivitäten in den Regionalgruppen

Stadtspaziergänge zum Jubiläum

Die engagierten Personen in den Regionalgruppen und Sektionen haben zum 50 Jahre-Jubiläum von Fussverkehr Schweiz extra Spaziergänge in ihrer Region vorbereitet, die sie besonders interessant finden. Es handelt sich dabei nicht in erster Linie um touristische Spaziergänge, sondern um weniger bekannte Routen oder Wege mit besonderen Merkmalen: versteckte Quartierperlen, wenig bekannte Verbindungen, verkehrsarme Wege, Spaziergänge ohne Strassenüberquerung usw. Entdecken Sie einen dieser Spaziergänge in Ihrer Nähe! Lassen Sie sich von den Geschichten leiten. Geniessen Sie das Gehen und lassen Sie sich überraschen! Die Spaziergänge werden laufend publiziert. Der erste stammt aus Fribourg.

Download: fussverkehr.ch/spazieren



Fribourg: Die Place du Petit-Saint-Jean ist das Herz des Quartiers und soll noch zusätzlich aufgewertet werden.

Generalversammlung 2025

GV Fussverkehr Schweiz 2025

im Anschluss an die Fachtagung 2024 von Fussverkehr Schweiz

**Donnerstag, 28. August 2025, ab 17.15 Uhr
Zürich, Paulus-Akademie**

Traktanden

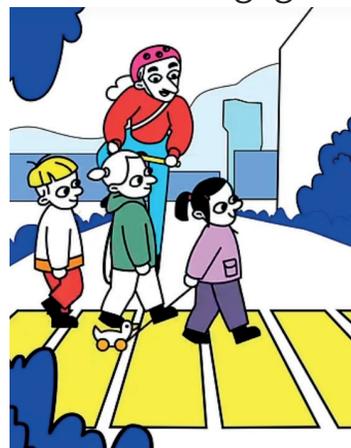
1. Wahl der Stimmzählerinnen und -zähler
2. Protokoll Generalversammlung 2024
3. Jahresbericht 2024 (mit Ausblick 2025)
4. Jahresrechnung 2024 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Finanzrahmen 2025–2026
8. Diverses

Jahresbericht und -rechnung können auf der Geschäftsstelle in Papierversion bestellt werden.
Online: www.fussverkehr.ch/uber-uns

Kampagne

Wenn sich Fuss- und Veloverkehr begegnen

Zufussgehende und Velofahrende geraten in der Stadt zuweilen aneinander. Wie kann dieses manchmal angespannte Verhältnis verbessert werden? Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sollten eigentlich gut miteinander auskommen. Sie teilen ein ähnliches Schicksal: Sie werden an den Rand der Strasse gedrängt. Viele Menschen zu Fuss nerven sich jedoch über jene auf dem Velo und fürchten sich mehr vor Velos als vor Autos. Die Statistik



zeigt jedoch eindeutig, dass die Gefahr vier Räder hat. Pro Velo Kanton Zürich hat gemeinsam mit der Dienstabteilung Verkehr der Stadt Zürich und Fussverkehr Schweiz einen Social-Media-Clip entwickelt, der für mehr Gelassenheit und gegenseitiges Verständnis im Verkehr eintritt.

Mehr Infos: www.fussverkehr.ch/aktuell-de/fuss-velo/

50 Jahre Fussverkehr Schweiz

Jubiläumsveranstaltung

Mittwoch, 27. August 2025 | Zürich, Paulus-Akademie

Anmeldung Jubiläumsveranstaltung: www.fussverkehr.ch/jubilaum

Fachtagung 2025

Die Zukunft des Gehens

Donnerstag, 28. August 2025 | Zürich, Paulus-Akademie

Gute Bedingungen für das Gehen sind für die Lebensqualität unerlässlich und sollten bei der Mobilitätswende eine zentrale Rolle spielen. Für ein attraktives Zufussgehen ist das Bereitstellen von durchgehenden und grosszügigen Fusswegnetzen entscheidend. Doch im Ringen um die knappen Flächen erweist sich dies in der Praxis als schwierig. Wie können Mobilitätsplanung, Städte- und Strassenbau auf die Herausforderungen reagieren? Und wie soll das Gehen positioniert werden, um seine Bedeutung zu steigern? Die Tagung präsentiert Lösungsansätze und diskutiert Chancen und Hürden bei der Planung und Umsetzung.

Infos und Anmeldung Tagung: www.fussverkehr.ch/tagung



Unterschied von spazieren und wandern?

Als Geschäftsleiter der Schweizer Wanderwege werde ich oft gefragt, wie Wandern eigentlich definiert wird und wodurch es sich vom Spazieren unterscheidet. Die Leute erwarten, dass ich dazu eine abschliessende Erklärung habe – habe ich aber nicht. Mir ist noch keine ultimative Wander- oder Spazierformel eingefallen.

Die Dauer eines Fussmarsches macht noch nicht den Unterschied: Auch ein Spaziergang kann zwei, drei Stunden dauern. Die Topografie hilft ebenfalls nicht weiter: Zwei Drittel des Wanderwegnetzes sind gelb markiert, was bedeutet, dass auch im Flachland gewandert wird. Wer sich auf diesen Wegen bewegt, ist noch nicht unbedingt ein Wanderer oder eine Wanderin. Da sind auch Joggerinnen, Hündeler, Leute mit Kinderwagen oder eben Spaziergängerinnen unterwegs.

Zwei Aspekte zur Definition von Wandern habe ich in den Jahren, in denen ich für die Schweizer Wanderwege arbeite, aber dennoch gefunden:

 **Vorbereitung:** Im Gegensatz zum Spazieren ist Wandern eine bewusste Aktivität, die Vorbereitung und Planung erfordert. Ich mache mir Gedanken über die Route, überlege mir, wann und mit wem ich die Wanderung unternehmen will und schaue mir die Wetterprognosen und das Kartenmaterial an. Manchmal plane ich Wochen im Voraus, manchmal nur Stunden. Ein gewisses Mass an Vorbereitung ist aber immer dabei.

* Die Kolumne von Michael Roschi, Geschäftsleiter der Schweizer Wanderwege, basiert auf einem Blogbeitrag (blog.schweizer-wanderwege.ch). Eigentlich müsste er also wissen, wie sich Spazieren und Wandern unterscheiden.



 **Ausrüstung:** Zum Spazieren benötige ich meistens kein Equipment. Zum Wandern gehört hingegen die passende Ausrüstung. Natürlich macht es einen Unterschied, ob ich vor meiner Haustüre auf den Aussichtsberg Blueme bei Sigriswil laufe oder in den Walliser Alpen auf das 3625 Meter hohe Gross Bigerhorn, den höchsten Wandergipfel der Schweiz, steige. Welche Schuhe ziehe ich an? Welchen Wetterschutz brauche ich? Wie viel Proviant ist nötig? Je nach dem variiert das Volumen des Gepäcks. Ein Rucksack ist bei mir aber auf jeder Wanderung dabei. — Michael Roschi*

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: Fussverkehr Schweiz
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), Jordi Riegg (JR), Charlotte
Hauri (CH)

SOCIAL NETWORK

 **Facebook:** www.facebook.com/mobilite.pietonne

 **Twitter:** [@fussverkehr](http://www.twitter.com/@fussverkehr)

 **Instagram:** [@fussverkehr](http://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

27. August 2025, 17.30 – 21.00 Uhr

**50 Jahre Fussverkehr Schweiz
Jubiläumsveranstaltung mit Stadtpaziergang**
Zürich, Paulus-Akademie, www.fussverkehr.ch

28. August 2025

Tagung Fussverkehr Schweiz, «Zukunft des Gehens»
Zürich, Paulus-Akademie, www.fussverkehr.ch/tagung

28. August 2025, ab 17.30 Uhr

Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Zürich, Paulus-Akademie, www.fussverkehr.ch/gv

23. – 24. September 2025

1. Österreichischer Fussverkehrsgipfel
Graz, www.oesterreichzufuss.at/fussverkehrsgipfel

6. – 10. Oktober 2025

Walk21 – Time for Walking!
Tirana, www.walk21.com/conference/tirana-2025

28. Oktober 2025, 16.00 – 17.00 Uhr

**Superblocks & Co.: Schrittweise mehr Lebensqualität
im Quartier – Inspirationen aus Berlin und Lyon**
Webinar, www.fussverkehr.ch