

Zu Fuss Gehen: Die Sensation des Alltäglichen!

Thomas Schweizer, «Fussverkehr Schweiz»

1. Selbstverständnis und Wahrnehmung

Wenn von Fussgängerinnen und Fussgängern gesprochen wird müssen zunächst zwei Vorbemerkungen gemacht werden, die eng miteinander verknüpft sind:

1. Zu-Fuss-Gehen ist Verkehr
2. Die Wahrnehmung des Fussverkehrs ist oft verzerrt

1.1. Zu-Fuss-Gehen ist Verkehr

Was ist eigentlich Verkehr? In der Umgangssprache und teilweise auch immer noch bei Fachleuten gilt das Zu-Fuss-Gehen nicht eigentlich als Verkehr. Oft wird von **verkehrsfreien Gebieten** oder von einer **verkehrsfreien Innenstadt** gesprochen. Doch gemeint ist lediglich die Abwesenheit von motorisiertem Individualverkehr (mIV). Nirgends ist das Verkehrsaufkommen an Fussverkehr grösser als in solchen so genannt „verkehrsfreien“ Zonen.

Das **Bewusstsein**, dass zum Verkehr nicht nur der mIV und der ÖV gehört, sondern auch der Fuss- und Veloverkehr ist noch **viel zu wenig verankert**. Darum haben wir unseren Fachverband für FussgängerInnen und Fussgänger auch «**Fussverkehr Schweiz**» benannt (früher ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger)

1.2. Verzerrte Wahrnehmung des Fussverkehrs

Die zweite Bemerkung hängt stark mit der ersten zusammen. Auch wenn der Fussverkehr als eigenständige Fortbewegung wahrgenommen wird, so ist doch eine grosse Verzerrung in der Wahrnehmung festzustellen.

Fussgänger treten kaum dominant in Erscheinung. Schon wenige Autos werden aber als „Verkehr“ wahrgenommen. So werden bei Umfragen die Anteile der verschiedenen Verkehrsarten regelmässig zu Gunsten des Autos und zu Ungunsten des Fussverkehrs falsch eingeschätzt. In der Stadt Zürich beispielsweise unterschätzen sowohl die Bevölkerung wie auch die MeinungsbildnerInnen den Anteil des Fussverkehrs **auf 12 bzw. 14%, tatsächlich sind es 28%** (Anzahl Wege nicht Etappen), während sie den Anteil des motorisierten Verkehrs um einen Drittel höher einschätzen: **geschätzt 39 bzw. 47%, tatsächlich ebenfalls 28%**.

Dies rührt unter anderem daher, dass die Betrachtung meist nach **Distanzen** vorgenommen wird. Der motorisierte Verkehr kommt damit zu einer überproportionalen Bedeutung.

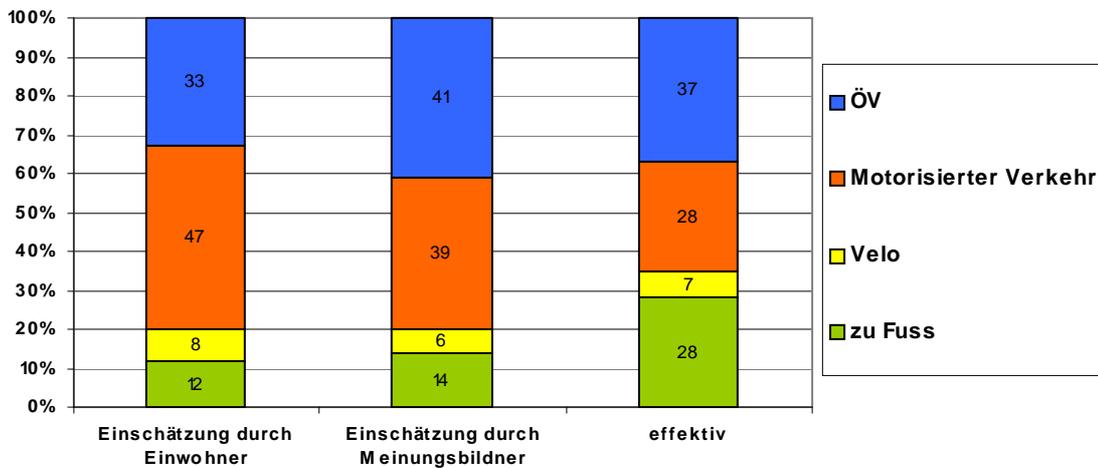
Ist ein **langer Weg bedeutsamer als ein kurzer Weg?**

Wer für seinen Arbeitsweg die **Nationalstrasse benützt, produziert nationalen Verkehr**, wer dagegen seinen **Arbeitsplatz zu Fuss aufsucht, produziert lokalen Verkehr**.

Die **Bedeutung eines Weges** ist heute also abhängig vom Verkehrsmittel und der Distanz. Dies macht bei genauerer Betrachtung weder logisch noch ökonomisch Sinn.

Die Betrachtung in Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung müsste nicht nach Distanzen und Verkehrsmittel unterscheiden, sondern nach möglichst effizienter Verkehrsabwicklung.

Verkehrsmittelwahl in der Stadt Zürich



Quelle: Socialdata 1993

Effizient ist der Verkehr, wenn mit möglichst geringem Aufwand der Verkehrszweck, nämlich bspw. der Arbeitsweg zurückgelegt werden kann.

Der **kurze effiziente Weg** ist in diesem Sinne viel **wertvoller** und **bedeutungsvoller** als der lange. Der kurze **Fussweg** hat daher genauso „**nationale**“ **Bedeutung** wie die Fahrt auf der Nationalstrasse.

2. Ansätze zur Fussgänger-Förderung in der Schweiz

In der Schweiz gibt es auf Bundesstufe zögerliche Ansätze für eine Neuorientierung und neue Wahrnehmung der Verkehrsprobleme in Sicht.

- Der eine Ansatz ist die Schaffung eines Bereichs «Langsamverkehr» im Bundesamt für Strassen ASTRA.
- Ein zweiter wichtiger Ansatzpunkt ist die Agglomerationspolitik des Bundes
- Von Bedeutung sind schliesslich neue fussgängerfreundliche Verkehrsregimes.

Einzelne Städte und Gemeinden sind aber durchaus aktiv und fördern den Fussverkehr mit diversen Aktivitäten, z.B. Zürich, Genf, Bern u.a.

2.1 Bereich Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen ASTRA

Seit sechs Jahren besteht im Bundesamt für Strassen ASTRA der Bereich **Langsamverkehr**. Mit der Schaffung dieses Bereichs wurde dokumentiert, dass der Bund sich nicht nur um den motorisierten Verkehr den mIV und den ÖV sondern auch um den **nicht motorisierten Verkehr** kümmern will. (Der unsägliche Begriff «Langsamverkehr» ist aber für die breite Bevölkerung nicht verständlich. Ist eine Dampfwalze nicht auch Langsamverkehr? Ist man zu Fuss oder insbesondere mit dem Rad nicht oft schneller als im dichten Kolonnenverkehr? Zudem schwingen die Begriffe wie Langeweile, Rückständigkeit mit. Wir sprechen daher immer von **Fuss- und Veloverkehr**.) Mit viel Schwung und Elan hat der Bereich Langsamverkehr gestartet und hat versucht eine breite Plattform für alle aktiven Personen, die sich für den Fuss- und Veloverkehr kümmern, zu bilden. Leider sind die guten Ansätze von der Sparwut der Politiker wieder arg zurückgestutzt worden.

2.2 Agglomerationspolitik

Ein zweiter Ansatzpunkt ist die Agglomerationspolitik. Der schweizerische Bundesrat will die Agglomerationen bei der Bewältigung ihrer Probleme stärker unterstützen. Seine Unterstützung knüpft er an verschiedene Bedingungen u.a. eine verstärkte Berücksichtigung auch des Fuss- und Veloverkehrs.

Diese grundsätzliche Änderung des Verkehrsverständnisses, dass aus Sicht des Bundes, neben der ÖV und MIV-Planung, neu auch der Fuss- und Veloverkehr einen hohen Stellenwert erhält, ist ein klarer Fortschritt. «Fussverkehr Schweiz» hat die bisher eingereichten Programme analysiert und konnte feststellen, dass – mindestens auf dem Papier – die Zielsetzungen aufgenommen wurden. In der Massnahmeplanung klaffen aber noch Lücken.

2.3 Neue gesetzliche Regelungen: z.B. die Begegnungszone



Signal Begegnungszone

Die **Begegnungszone** ist seit dem 1. Januar 2002 in der Schweiz eingeführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche zum Flanieren und Einkaufen, für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt.

Begegnungszonen erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. «Fussverkehr Schweiz» betreibt die Website www.begegnungszonen.ch, auf welcher ein grosser Teil der in der Schweiz bestehenden Begegnungszonen erfasst ist. Die Seite liefert zahlreiche Informationen und soll sowohl Fachleuten dienen, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen, als auch denjenigen Bevölkerungskreisen, die an der Erarbeitung von Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich interessiert sind.

Die wohl konsequenteste Umsetzung der neuen Zone wurde im Gebiet Bleicheli in St. Gallen vorgenommen.



St. Gallen, Bleicheli: Der öffentlichen Raumes wurde als Wohnstube mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet.

3. Thesen

3.1 Schaffung und Förderung eine Geh-Kultur

Zu-Fuss-Gehen ist die ursprünglichste und grundlegendste Fortbewegungsart. Davon legt unsere Sprache (Wie geht's?) und auch die Gestaltung der Städte und Dörfer Zeugnis ab. Strassencafés, Märkte, Kinderspiel usw. sind Zeichen belebter Quartiere. Demgegenüber wirken Strassen mit viel Fahrverkehr als öde und abstossend. Während Millionen in die Werbung der "Fahrkultur" in Form von schnittigen Autos gesteckt wird, fehlen entsprechende Werbeanstrengungen für die "Gehkultur". Die Gehkultur muss gepflegt und weiter entwickelt werden.

3.2 Bessere Verankerung des Fussverkehrs in der Verwaltung

Das Thema Fussverkehr soll in der öffentlichen Verwaltung personell, institutionell und finanziell besser bzw. überhaupt verankert werden.

Öffentlicher Verkehr und Strassenverkehr wird mit heute viel personellem Aufwand beplant. Der Fussverkehr hat keine eigene Planungsabteilung. Oft werden die Fussverbindungen lediglich als Restgrösse mitgeplant. Während für den motorisierten Verkehr Verkehrsmodelle eingesetzt werden, die jede Veränderung des Strassennetzes mit all ihren Auswirkungen evaluieren und im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen dokumentieren, hört der Perimeter für die Betrachtung der Fussverbindungen oft am Randstein auf. Die Auswirkungen auf den Fussverkehr werden weder diskutiert noch dokumentiert, da weder innerhalb noch ausserhalb der Verwaltung geeignete Personen oder Fachstellen bestehen, die hier ihren Einfluss geltend machen. Es fehlen zudem Planungs- und Datengrundlagen.

3.3 Verkehrssparende Raumstrukturen fördern

Die Verkehrszunahme ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Ziele im Nahbereich erodieren, dass gerade die kurzen Wege, die zu Fuss zurückgelegt werden können, durch längere (motorisierte) Wege ersetzt werden. Es braucht Vorschriften und Förderprogramme, welche eine kleinteilige Grundversorgung unterstützen und zum «Wohnen ohne Auto» ermöglichen.

Kasten



Kurzportrait Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, ist eine gemeinnützige Organisation und bringt die Optik der zu Fuss Gehenden in die Verkehrsplanung ein.

Fussverkehr Schweiz ist ein vom Bund anerkanntes, gesamtschweizerisch tätiges Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten und unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung einer vorbildlichen Fusswegplanung, ist Anwalt der FussgängerInnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.

Fussverkehr Schweiz berät und informiert Interessierte zu Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, verbesserter Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV, Öffentlichkeitsarbeit für den Fussverkehr u.a.

Geschichte

Fussverkehr Schweiz wurde 1975 unter dem Namen „Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege“ (ARF) gegründet. Zentrales Anliegen der ersten Jahre war die Volksinitiative für den Artikel 37quater der Bundesverfassung (neu Artikel 88 BV) und die Mitgestaltung des Schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), welches mit den dazugehörigen Verordnungen 1987 in Kraft gesetzt worden ist. 1999 erfolgte die Namensänderung auf Fussverkehr Schweiz.

Wirkungsbereich

Probleme, die sich dem Fussverkehr stellen, manifestieren sich lokal. Sie sind jedoch von den Gemeinden allein meist nicht lösbar, weil die Zuständigkeiten für den Strassenverkehr hauptsächlich beim Bund und bei den Kantonen liegen.

Fussverkehr Schweiz legt den Schwerpunkt seiner Tätigkeit auf die nationale Ebene. Lokale Initiativen unterstützt er mit fachlicher Hilfe und fördert selbständige lokale und regionale Projekte.

International ist Fussverkehr Schweiz mit andern Fussgänger-Organisationen in der FEPA und der IFP zusammengeschlossen (vgl. www.pedestrians-int.org)

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich, 043 488 40 30 oder info@fussverkehr.ch; www.fussverkehr.ch