



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Gehen ist mehr als nur das Gegenstück zum reinen Transport. Zu Fuss Gehen ist Kultur – Alltagskultur. Gehen gehört zum öffentlichen Leben wie die Menschen selbst. Es ist eine Frage der Kultur, wie selbstverständlich und wie häufig Leute zu Fuss unterwegs sind und wie gross die Distanzen sind, die sie zu Fuss zurück legen.

Diese Kultur droht zu erodieren. Fussverkehr Schweiz unterstützt daher die Erhaltung und die Wiedergewinnung einer Gehkultur als wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens.

Selbständig zurückgelegte Wege von Kindern, namentlich Schulwege, sind ein Schwerpunkt dieser Ausgabe von fussverkehr.ch. Marco Hüttenmoser weist auf die zentrale Bedeutung des Gehens für die physische und psychische Entwicklung der Kinder hin.

Everyday Walking Culture ist auch das Hauptthema der Walk21, die vom 21. bis 24. September 2005 in Zürich stattfindet. Die Gehkultur wird also im nächsten Jahr zu einem wichtigen Thema. Zur Zeit sind Fachleute aus der ganzen Welt eingeladen, ihre Thesen, neuen Ansätze oder vorbildlichen Lösungen einzureichen (Seite 7).

Mit fussgängerfreundlichen Grüssen

Thomas Schweizer

Kein Umwelterlebnis im Auto

Ohne eigene Erlebnisse draussen in der Natur, auf dem Schulweg oder auf dem Spielplatz fehlen Kindern wichtige Erfahrungen, sagt Erziehungswissenschaftler Marco Hüttenmoser.

In Europa legen immer weniger Kinder ihre Alltagswege alleine zurück oder spielen draussen. Gilt das auch für die Schweiz?

Marco Hüttenmoser: Noch sieht es in der Schweiz vergleichsweise gut aus. Ein Viertel der 6-9-Jährigen wird mit dem Auto zur Schule gebracht, etwa zwei Drittel der Kinder und Jugendlichen ab sechs Jahren legen den Weg zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Über jüngere Kinder wissen wir wenig. Lokale Einzelstudien (Kindergartenalter bis zur 4. Klasse) haben ergeben, dass der Anteil der selbständigen Wege sogar 70 Prozent erreicht, meist Fusswege. Weil Langzeituntersuchungen fehlen, kennen wir den Trend nicht. Auch bei uns besteht die Gefahr, dass die selbständigen Wege zu Fuss oder mit dem Velo abnehmen. Wir müssen alles daran setzen, unsere vergleichsweise noch gute Struktur zu erhalten!

Warum ist es so wichtig, dass Kinder selbständig unterwegs sind?

Es geht nicht nur darum, selbständig von A nach B zu kommen. Kinder müssen sich von klein auf draussen aufhalten und auf der Strasse spielen können. Das ist essenziell für ihre motorische, psychische und soziale Entwicklung und eine wichtige Voraussetzung dafür, sich später als Verkehrsteilnehmer sicher zu verhalten. Wir konnten in Untersuchungen eindeutig nachweisen, dass erhebliche Entwicklungsunterschiede zwischen Kindern bestehen, die in Wohnumfeldern aufwachsen, wo sie sich frei bewegen können und denen, die meist drinnen spielen und auf ihren Alltagswegen begleitet werden. Mit dem spielerischen Trottnett und Velo Fahren erlernt das Kind auch die sichere Fahrzeugbeherrschung. Wenn das Wohnumfeld stimmt, können Kinder alleine draussen spielen – und das tun sie bei schönem Wetter stundenlang. Diesen Zeitvorsprung kann Sport nicht wettmachen, das sind ja bestenfalls ein paar Stunden pro Woche.

Wie wirkt sich die ständige Begleitung auf die Kinder aus?

Wer überallhin begleitet wird, kann sich nicht

zu einer selbständigen Persönlichkeit entwickeln. Es entstehen grosse gegenseitige Abhängigkeiten zwischen Kind und Eltern, ganz abgesehen von dem erheblichen Zeitaufwand, den die Eltern – meist die Mütter – für die Begleitung leisten.

Und das Bringen mit dem Auto?

Wer festgeschnallt auf der Rückbank des Autos sitzt, macht kaum eigene Erfahrungen und kann keine Kontakte knüpfen, übt kein verkehrssicheres Verhalten, erlebt seine Umwelt nicht direkt. Wenn immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, steigt dadurch die Gefährdung für die anderen Kinder. Ein wahrer Teufelskreis, den wir dringend durchbrechen müssen!

Die meisten Gegeninitiativen setzen beim Schulweg an. Gibt es Alternativen?

Der Schulweg ist gut, aber wir müssen viel früher anfangen. Bereits im Kleinkindalter werden die wichtigsten Grundlagen dafür gelegt, dass ein Kind zur eigenständigen Persönlichkeit heranwächst und sich später auch entsprechend sicher im Verkehr bewegt. Und wenn wir bei den Schulwegen ansetzen, dann nicht nur bei ausgewählten Routen, sondern flächendeckend, denn jeder Weg kann ein Schulweg sein. "Walking bus" und "Velo-Pooling" sind Notfalllösungen in besonders kinderfeindlichen Situationen. Mittel übrigens, die den Autoverkehr schonen und Gehen oder Velo Fahren als gefährlich an sich darstellen.

Wie könnten sich Kinder wieder mehr selbständig bewegen?

Wir müssen das Tempo der Autos reduzieren, den Kindern Platz machen, Kommunikation zwischen den Menschen auf der Strasse ermöglichen, aber den Kindern auch gewisse Wagnisse zulassen. Dazu müssen wir beim Wohnumfeld beginnen. Hier wächst das Fundament unserer Demokratie heran, hier spricht man miteinander, lernt schon als Kleinkind Konflikte anzugehen, übt alltäglich Integration. Wenn das Wohnumfeld stimmt, können wir viele unserer heutigen Probleme lösen. Wir brauchen Platz für Kinder, ohne Autos, wo sie sich frei und gefahrlos bewegen können.

Wo sollte angesetzt werden?

Die Gemeinden sollten in den Wohnquartieren rasch möglichst viele Begegnungszonen mit Tempo 20 realisieren. Und Familien mit Kindern sollten sich bei anstehendem Wohnungswechsel Ort und Strasse bewusst danach aussuchen, ob Quartierberuhigung bzw. Begegnungszonen bereits realisiert sind oder solche von den Behörden fordern.

Marco Hüttenmoser ist Vorstandsmitglied von Fussverkehr Schweiz und Leiter der Dokumentationsstelle Kind und Umwelt.

Das Interview führte Ursula Lehner-Lierz. Mit freundlicher Genehmigung des Velojournals.

Weitere Informationen unter www.fussverkehr.ch/kindverkehr.php und www.zu-fuss.ch/schule.htm

Titelbild:

Schulwege sind Erlebnisse.

Foto:

Thomas Schweizer

Schulwege sind Erlebniswege

239 Kinderzeichnungen aus einem Zeichnungswettbewerb zum Thema "Schulweg" bildeten die Grundlage für eine vergleichende Analyse von Dr. Marco Hüttenmoser. Die Sichtung der Kinderzeichnungen hat frappante Unterschiede aufgezeigt zwischen Kindern, die zu Fuss gehen und solchen, die mit Bus oder Auto gefahren werden.

Die siebenjährige Lina ist eines von vielen Kindern, die mit dem Auto oder dem Bus zur Schule gefahren werden. Reich illustriert sie die Ankunft im Schulhaus; die Strasse dorthin bleibt jedoch leer. Das Leben beginnt erst dort, wo man aus dem Auto steigt. Auf dem Parkplatz gleich neben dem Schulhaus wird neben dem noch rauchendem Auspuff gesungen. Die Kinder spielen und warten mit Spannung auf die nächsten Kinder. Man spürt in der Zeichnung geradezu die Befreiung vom Rücksitz im Fond des Autos oder dem disziplinarischen Zwang im Schulbus oder im Postauto.

Lina ist eines von insgesamt 239 Kindern im Alter von drei bis zehn Jahren aus dem Capriasca – eine Region in der Nähe von Lugano mit vielen kleinen Ortschaften inmitten steil abfallender Berghänge –, die im Sommer 2003 bei einem Zeichnungswettbewerb über ihre Er-

lebnisse auf dem Weg in den Kindergarten oder die Schule berichtet haben. Die Analyse der Zeichnungen zeigt einige Überraschungen.

Die Kinder bringen in ihren Zeichnungen die Tatsache, dass viele von ihnen mit dem Auto, dem Schulbus oder dem Postauto in den Kindergarten oder die Schule gefahren werden, mit grosser Intensität und vielfältigen Mitteln zum Ausdruck. Einige wenige Kinder lassen den Schulweg – die Strasse, die vom Zuhause in die Schule führt – ganz einfach leer und begnügen sich damit, das eigene Haus und das Schulhaus auf der andern Seite zu zeichnen. Die Freude am Zuhause oder an der Schule kommt dabei – wie etwa in der Zeichnung des sechsjährigen Giovanni – in vielen bunten Farben zum Ausdruck, während für andere diese Häuser grau und düster bleiben.

Die zeichnerische Umsetzung des Schulweges zeigt die Ereignislosigkeit zwischen dem Wohnort und dem Schulort. Schulwegenerlebnisse mit klarem Ortsbezug fehlen. Sie werden oft über-



Giovanni 6 Jahre



Lina 7 Jahre

deckt, etwa mit ornamentalen Elementen, Vögeln, Schmetterlingen, einem Regenbogen. In der Erinnerung der siebenjährigen Arianna bleiben vom Schulweg eine einzelne Verkehrsampel und zwei rasch dahinfahrende Autos hängen. Der Rest wird mit wilden Strichen überdeckt. Wie im Bild von Lina beginnt auch für Arianna das eigentliche Leben dort, wo man aussteigt. Die Zeichnerin macht dies deutlich mit kräftigem Grün unter dem Wohnhaus und insbesondere mit dem Spielplatz vor dem Schulhaus, wo Kinder schaukeln und herunterrutschen. Da will Arianna hin: aussteigen und spielen.



Arianna 7 Jahre



Giacomo 10 Jahre



Basil 10 Jahre

Andere Kinder füllen den Weg zwischen dem Schulhaus und dem zu Hause mit Fantasie-Figuren aus Comics oder dem Fernsehen – so in der Zeichnung des zehnjährigen Giacomo.

Wegstrecken, die nicht zu Fuss zurück gelegt werden, bleiben nicht im Gedächtnis haften und haben auch in einer Zeichnung keinen Platz. In den Kinderzeichnungen heisst dies, dass Schulhaus und Wohnhaus oft nahe zusammerrücken. Im Extremfall sind die Scheinwerfer des Autos bereits beim Schulhaus, während der Auspuff noch beim Wohnhaus ist. (Basil 10 Jahre)

In einer grösseren Anzahl von Zeichnungen steht das Auto im Zentrum des Bildes. Schulwege sind hier gleichgesetzt mit Strassenverkehr. Eine wirre Vielfalt von leeren Strassen und Kreuzungen sowie ein Kind oder Fahrer im rasant daher fahrenden gelben Auto, stellt der sechsjährige Roberto dar.

Andere fokussieren auf das Innenleben des Autos. Die fünfjährige Elena zeichnet die Mutter, die ihre Fahrt vor dem Wohnhaus stoppt, während das Mädchen im Fond ihre Arme erhebt.

Vielsagend ist auch das Bild des neunjährigen Marco, der die Fahrt im Postauto darstellt. Da ist der Schüler (?), der hoch oben neben dem Fahrer sitzen darf, zwei weitere Schüler sitzen acht Reihen auseinander. Das Bild deutet keinen grossen Erlebnisreichtum an.



Roberto 6 Jahre



Elena 5 Jahre

Zu Fuss erlebt man mehr!

Selbstverständlich werden nicht alle Kinder aus der Region Capriasca mit dem Auto zur Schule gefahren. Auch dort kann und darf ein Teil der drei- bis zehnjährigen Kinder (ca.40%) zu Fuss in den Kindergarten oder in die Schule gehen. Je nach Situation dürfen sie den Weg sogar allein unter die Füsse nehmen oder sie werden von einem Elternteil begleitet. Zeichnungen von Kindern, die zu Fuss in die Schule gehen, stellen andere Beobachtungen ins Zentrum ihrer Zeichnungen.

Bei den Kindern aus der Region Capriasca stehen dabei vor allem Naturerlebnisse im Vordergrund.

Da ist die achtjährige Laura, die täglich an einem älteren roten Haus mit verschiedenen Kletterpflanzen und Bäumen vorbeikommt, in dessen Garten das Kind von einer Schildkröte begrüsst wird. Das Haus, jede einzelne Kletterpflanze und natürlich die Schildkröte werden von Laura liebevoll und detailliert ausgemalt.



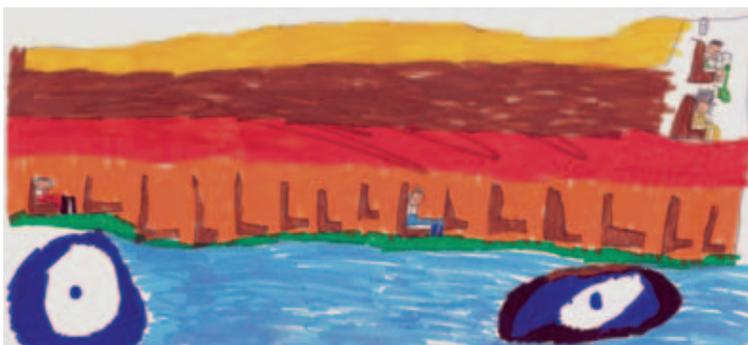
Laura 8 Jahre (Ausschnitt)

Die zehnjährige Maria begegnet auf ihrem Schulweg dem Hirten mit seinen Schafen. Im Wald entdeckt sie viele Tiere und am Himmel einen Vogel, der seinen Kot direkt auf einem Auto platziert. Maria schätzt wohl den Strassenverkehr nicht besonders.

Fazit

Die Analyse der Zeichnungen aus dem Capriasca illustriert in anschaulicher Weise die These, dass der Schulweg für die Entwicklung der Kinder, das Kennenlernen der Welt, ihre sozialen und motorischen Fähigkeiten sowie ihre Selbstständigkeit eine sehr grosse Bedeutung hat.

Während bei Kindern, die in die Schule gefahren werden, der Raum zwischen Elternhaus und Schule kaum differenziert dargestellt wird, steht bei Kindern, die zu Fuss gehen, das eigenständige "zu Fuss Unterwegssein" mit all seinen



Marco 9 Jahre



Laura 8 Jahre

Facetten im Zentrum. Der Schulweg ist in eine landschaftliche Umgebung eingebettet, und der Strassenverkehr wird aus der Fussgängerperspektive dargestellt.

Behörden und Eltern sollten alles daran setzen, dass die Kinder möglichst früh selbstständig in den Kindergarten oder in die Schule gehen können. Sie ermöglichen damit den Kindern diese wichtigen Erfahrungen. Behörden müssen für sichere Schulwege sorgen. Die Eltern sollten die Kinder nur so lange begleiten, bis diese sich sicher genug fühlen, um den Weg alleine zurück zu legen.

Zusammenfassung eines Berichtes von Dr. Marco Hüttenmoser, Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Muri AG, Vorstandsmitglied Fussverkehr Schweiz.

Alle Namen im Bericht wurden geändert.

Die Arbeit entstand in enger Zusammenarbeit mit dem "Gruppo Convenienza Traffico in Capriasca" (GCTC) und dem "Gruppo per la moderazione del traffico nella svizzera italiana" (GMT-SI) und wurde durch einen Beitrag der Stiftung für Schadenbekämpfung der

Winterthur Versicherungen ermöglicht. Diese Doppelseite kann auch als Separatdruck bei Fussverkehr Schweiz bezogen werden.

Ein ausführlicher Bericht zu den analysierten Kinderzeichnungen kann bestellt werden bei: Dokumentationsstelle Kind und Umwelt, Kirchbühlstrasse 6, 5630 Muri (Fr. 30.– ohne Porto)

Weiterführendes und ergänzendes Material: "Mehr Bewegungsfreiheit und weniger Unfälle" (Broschüre, gratis) www.zu-fuss.ch/schule.htm "Der Verkehr zeichnet Kinder – Kinder zeichnen den Verkehr" (Kurzfilm VHS-Video oder DVD; Fr. 18.–)

*Beide Dokumente wurden von der Stiftung für Schadenbekämpfung der Winterthur Versicherungen produziert
Bestelladresse für Broschüre und DVD:
Stiftung für Schadenbekämpfung der Winterthur Versicherungen, Postfach 357, CH-8401 Winterthur*



Maria 10 Jahre



Walk21 Everyday Walking Culture

6. internationale Walk21-Konferenz 2005 in Zürich:

Walk21 ist eine internationale Konferenz, die sich speziell mit dem Fussverkehr und der damit verbundenen Attraktivität von Lebensräumen befasst. Für das Jahr 2005 hat das internationale Walk21-Komitee Zürich als Gastgeberstadt ausgewählt.

Ziel der Konferenz ist es, eine Plattform für die Fachdiskussion, den Meinungsaustausch und die weltweite Vernetzung sowie die Präsentation von Forschungsergebnissen und guten Beispielen zu bieten. Darüber hinaus soll die Veranstaltung in der Gastgeberstadt zum Ereignis werden.

In den letzten Jahren hat sich die Wahrnehmung des Zu Fuss Gehens gewandelt. Themen wie Stadt- und Lebensqualität, Bewegung und Gesundheit werden immer häufiger in Zusammenhang mit dem Zu Fuss Gehen gebracht. Die Förderung des Fussverkehrs wird im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung auch von der Politik vorangetrieben, öffentliche Räume werden attraktiver gemacht und Freizeitangebote vervielfacht. Es herrscht vielerorts eine positive Aufbruchstimmung. Die Schweiz liefert dazu vielbeachtete Beispiele.

Gastgeberin der Konferenz 2005 ist die Stadt Zürich. Der Kanton Zürich und die Eidgenossenschaft beteiligen sich ideell und finanziell an der Konferenz. Auf Seiten des Bundes sind die Bundesämter für Strassen (ASTRA), für Raumentwicklung (ARE), für Gesundheit (BAG), für Sport (BASPO) und für Energie (BFE) vertreten. Zu den Trägern gehört auch die nationale Fachorganisation Fussverkehr Schweiz.

Die Konferenzsprache ist Englisch, Plenumsreferate werden zusätzlich auf Deutsch übersetzt.

Jede Walk21-Konferenz setzt einen oder mehrere inhaltliche Schwerpunkte. In Zürich sind dies:

- Culture and politics – creating a walking culture
- Physical activity, health and lessons from leisure – creating benefits for all
- Forgotten territories – creating a walkable suburbia
- Intermodality – creating the right conditions to “Walk & Ride”.

Zur Zeit laufen die inhaltlichen Vorbereitungen auf Hochtouren (“Call for Papers”). Fachleute, die interessiert sind, sich mit einem Beitrag an der Walk21 zu beteiligen sind aufgerufen bis 15. Januar 2005 ein “Abstract” einzureichen. Detailinformationen zu den einzelnen Themen können unter www.walk21.ch heruntergeladen werden.

Neuer Finanzausgleich:

Eine neue Grundlage für die Fussverkehrsförderung beim Bund

Mit der Annahme des neuen Finanzausgleichs NFA am 28. November 2005 wurde die Verfassungsgrundlage geschaffen, die dem Bund erlaubt, künftig die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme zu unterstützen. Es ist die erklärte Absicht des Bundes, die Verkehrsprobleme umfassend zu betrachten, das heisst, der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr müssen zusammen als Gesamtsystem betrachtet werden.

Agglomerationen sind heute noch keine handlungsfähigen räumlichen und politischen Einheiten. Die Vielzahl der Gemeinden, die zu einer Agglomeration gehören, müssen in einem ersten Schritt geeignete Strukturen schaffen. Die Partizipation aller Beteiligten soll dabei sichergestellt werden.

Voraussetzung für die finanzielle Unterstützung durch den Bund ist im weiteren die Erarbeitung eines Agglomerationsprogrammes. Darin sind der Ist-Zustand, die heutigen Verkehrsprobleme, zu analysieren, die künftigen Entwicklungen abzuschätzen und die Ziele der Raumentwicklung zu definieren. Darauf aufbauend sind Massnahmen abzuleiten. Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr sind dabei obligatorische Programmelemente. Auswirkungen von Investitionen in die Strassen oder die Schieneninfrastruktur sind mit ihren Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger darzustellen. Insgesamt soll die Qualität des Verkehrssystems optimiert werden. In einem Controllingsystem sollen die Resultate evaluiert werden.

Insgesamt sind die Bestrebungen viel versprechend. Der Wille der zuständigen Bundesämter ASTRA und ARE in diesem Bereich mehr zu tun, ist beachtlich. Mit den bereits realisierten und in Realisierung befindlichen Pilotprojekten wurde dokumentiert, dass hier zügig vorangeschritten werden soll.

Bedauerlich ist aber die Fokussierung der Agglomerationsprogramme auf die Infrastruktur, insbesondere die Neu- und Ausbauten. Gerade im Bereich Fussverkehr wird die Qualität für die zu Fuss Gehenden nicht mit spektakulären Neubauten verbessert. Im Vordergrund stehen hier Reparaturen an bestehenden Zuständen und an Strassenbau-Sünden aus den letzten Jahrzehnten. Diese Massnahmen werden jedoch gemäss heutigem Stand der Diskussion um die Agglomerationsprogramme als Unterhalt qualifiziert und explizit aus der Finanzierung ausgeklammert, genauso wie übrigens auch Beiträge an den Betrieb des öffentlichen Verkehrs.

Die Fokussierung auf die grossen Neubaulprojekte negiert implizit die Potenziale, die im Fuss- und auch im Veloverkehr liegen und schafft Anreize für ein weiteres Wachstum des Fahrverkehrs.

Notwendig wäre aber die Unterstützung einer Vielzahl von kleineren Verbesserungen (Aufwertungen von Strassenräumen, Bau von Mittelinseln, Trottoirnasen, und allgemein Mass-

nahmen zur Verkehrsberuhigung. Doch gerade für diese kleinen Anpassungen ist das Geld nicht vorgesehen.

Notwendig wäre auch der Aufbau von Fachstellen, bzw. die Finanzierung von Fachleuten in den städtischen und kommunalen Verwaltungen, die sich professionell mit den Anforderungen des Fussverkehrs auseinandersetzen, Verbesserungsvorschläge in die alltägliche Projektarbeit einbringen, beispielsweise bei der Sanierung von Strassen, bei der Wiederherstellung nach einem Werkleitungsbau, usw.

Es braucht Fachleute, die Projekte auf allen Ebenen bezüglich der Auswirkungen auf den Fussverkehr beurteilen und entsprechende Korrekturen vornehmen können.

Noch sind die genauen Kriterien für die Unterstützung der Agglomerationsprogramme nicht fixiert. Wir hoffen und setzen uns dafür ein, dass die zielführenden Massnahmen nicht aus dem Raster möglicher Finanzierungen fallen.

Unterlagen zum Thema sind auf der ASTRA Homepage www.langsamverkehr.ch zu finden.

Club der Autofreien gegründet

Am 4. Dezember ist in Zürich der Club der Autofreien Schweiz (CAS) gegründet worden. In einem ersten Schritt will der neue Club die autofreie Lebensweise kulturell besser etablieren, später sollen den Mitgliedern auch Vergünstigungen angeboten werden. Mehr Information ist erhältlich bei:

Samuel Bernhard, Hohlstr.489, 8048 Zürich, samuel.bernhard@mail.ch, Tel: 01 430 1931.

Impressum

fussverkehr.ch ist das Publikationsorgan des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger.

fussverkehr.ch erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen
Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz

Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger

Klosbachstr. 48, 8032 Zürich

Haltestelle "Englischviertelstrasse" (Tram 15)

Tel. 043 488 40 30 Fax 043 488 40 39

Internet: www.fussverkehr.ch, info@fussverkehr.ch

Redaktion: Thomas Schweizer

Mitarbeit: Marco Hüttenmoser

Gestaltung:

Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Auflage: 1976 (WEMF beglaubigt 2004)

Ausgabe 4/04 Dezember 2004



Neue Freiheiten für Fussgänger am Limmatquai in Zürich.

Neue Freiheiten für FussgängerInnen auf dem Bundesplatz in Bern und am Limmatquai in Zürich

Zwei zentrale, innerstädtische Bereiche in Zürich und Bern wurden in diesem Jahr vom Autoverkehr befreit. In Bern wurde der Bundesplatz umgestaltet, nach dem er während Jahren als enger, unübersichtlicher Parkplatz diente. Das Stadtbild war verschandelt, der Weg zu Fuss ins Bundeshaus ein mühsamer Slalom zwischen parkierten und manövrierenden Autos.

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten ist dieser Missstand endlich behoben. Den Einheimischen und den Besuchenden wird ein Platz geboten, der diesen Namen verdient. 26 Wasserfontänen bilden in einer 18-minütigen Choreographie eine zusätzliche Attraktion.

In Zürich wurde am 26. September das Limmatquai im Rahmen des Festes Züri Multitomobil als Flaniermeile aufgewertet. In einem ersten Schritt wurde nur das Verkehrsregime geändert. Fortan ist die Durchfahrt für die Autos am Limmatquai nicht mehr gestattet. Eine Umgestaltung folgt im nächsten Jahr. Fussverkehr Schweiz und die IG Velo haben vorher und nachher Erhebungen durchgeführt und diese zwei Monate nach der Regimeänderung in einem Medienanlass veröffentlicht. Während vorher von den täglich 3000 am Limmatquai verkehrenden Velos 50% auf den Trottoirs verkehrten – ein ständiges Ärgernis für die FussgängerInnen – sind es heute weniger als 10%. Diese immer noch zu hohe Zahl hofft man mit der Umgestaltung noch weiter zu reduzieren.

Die Erhebung zeigt deutlich, dass Velofahrenden vor allem dort auf die Trottoirs ausweichen, wo die Verhältnisse auf der Strasse gefährlich sind.

Geschenkidee

Wissen Sie nicht, was Sie Ihren Freunden und Bekannten schenken sollen? Verschenken Sie eine Mitgliedschaft bei Fussverkehr Schweiz, eine Mitgliedschaft für jedeN FussgängerIn in Ihrem Bekanntenkreis. Für Details nehmen Sie bitte Kontakt mit der Geschäftsstelle auf.