



FUSS VERKEHR

BLICKPUNKT

Die Fussgängerstadt – eine Vision?

In Pontevedra, einer Stadt in der spanischen Provinz Galizien, wird seit rund 20 Jahren versucht, eine Vision, die viel mit dem Zufussgehen zu tun hat, umzusetzen. Sie beruht auf der Abkehr von der autogerechten Stadt hin zu einer «Peatonalización». Ein faszinierendes Experiment mit Vorbildcharakter. — *Seiten 2–3*

Das Potenzial von Fussgängerzonen ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft.

— *Seiten 4–5*

Eine Auslegung soll die Vielfalt von Fussgängerzonen zeigen.

— *Seite 6*



Pontevedra – Die Fussgängerstadt geht voran

Vor 20 Jahren hat Pontevedra, eine Stadt in Galizien, einen Paradigmenwechsel vollzogen. Ein weitreichendes Konzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung wurde kontinuierlich und hartnäckig umgesetzt. Die Effekte sind verblüffend: Die Hälfte der Stadtbevölkerung lebt heute in einer Fussgängerzone, die andere Hälfte an Strassen, in denen Tempo 20 oder 30 gilt. Die Lebensqualität hat markant zugenommen und die Stadt entwickelt sich prächtig. — Von Jenny Leuba und Pascal Regli

Im Zentrum von Pontevedra sind alle zu Fuss unterwegs. – Foto: Concello de Pontevedra



Die Ausgangssituation war eine ähnliche, wie in vielen anderen autogerechten Städten in Europa. In Pontevedra und seinen Vororten waren Mitte der Neunzigerjahre bei rund 70'000 Einwohnern fast 50'000 Motorfahrzeuge zugelassen. In der Innenstadt herrschte Dauerstau, die Suche nach einem Parkplatz dauerte lange, die Luft war verpestet, es wurde oft gehupt und die Atmosphäre war nervös bis aggressiv.

Die «Peatonalización» der Stadt

Hauptverantwortlich für den konsequenten Kurs von Pontevedra ist der seit 1999 amtierende Bürgermeister Miguel Anxo Fernández Lores, der sich selbst als «Fussgänger Nr. 1» bezeichnet. Mit der sogenannten «Peatonalización», eine Wortschöpfung, die man mit «Verfussgängerung» übersetzen könnte, wurde das Stadtzentrum zur Fussgängerzone und das restliche Stadtgebiet zur Begegnungszone oder Tempo-30-Zone. Der motorisierte Durchgangsverkehr fährt in einem grossen Bogen um das Zentrum, gleichzeitig wurde das Parkplatzangebot, das teilweise gratis ist, an den Stadtrand verlegt. Gratis-Stadtbusse verbinden die Parkplätze mit den wichtigsten Punkten im Zentrum. Zudem wird am Stadtrand mit übersichtlichen Plänen über die Gehdistanzen ins Zentrum informiert.

Wo früher parkierte Autos standen, besteht heute genügend Platz für sozialen Austausch. – Foto: Concello de Pontevedra



Einige Ergebnisse (im Zeitraum 1999 bis 2014):

- Motorfahrzeugverkehr: - 70% im Stadtzentrum, - 30% im kompakten Siedlungsgebiet
- tödliche Verkehrsunfälle pro Jahr: vorher durchschnittlich ca. 4, heute 0
- Modalsplit: zu Fuss / Velo 66%, ÖV 4, MIV 30%
- Schulwege zu Fuss: über 80%

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Concello de Pontevedra (Hrsg., 2019): Primero la ciudad – La movilidad en Pontevedra 1999-2019.

Seit 20 Jahren leitet Miguel Anxo Fernández Lores als Bürgermeister die Geschicke von Pontevedra. Eine Erfolgseinschätzung aus seiner Sicht. — Schriftliches Interview: Jenny Leuba

Herr Bürgermeister, was sind aus Ihrer Sicht die grössten Erfolge der «Peatonalización»?



Miguel Anxo Fernández Lores: Die Rückeroberung des öffentlichen Raums mit dem Motto «die Fussgänger zuerst» stellt einen Paradigmenwechsel dar. Dadurch sind wichtige Vorteile im sozialen Bereich entstanden: belebtere und vielfältiger genutzte Strassen, Wege und Plätze; grössere Au-

tonomie von Kindern und älteren Menschen; eine Verbesserung der Verkehrssicherheit; eine Stärkung des Gemeinschaftsgefühls und des sozialen Zusammenhalts. Der Umsetzungsprozess in Pontevedra war nur möglich dank zielgerichteten politischen Entscheidungen, des starken Bevölkerungssupports und vergleichsweise bescheidener, aber kontinuierlicher Investitionen. Für unser Vorgehen und unsere Massnahmen gab es keine Erfahrungswerte. Es halfen auch keine internationalen Referenzbeispiele weiter. Wir haben aber immer versucht, unsere Umsetzungsschritte sauber vorzubereiten und gründlich zu evaluieren.

Inzwischen gelten auf dem gesamten politischen Gemeindegebiet die gleichen Verkehrsregimes. Dazu muss man wissen, dass Pontevedra auch Dörfer und Siedlungsgebiete ausserhalb des kompakten Stadtgebietes umfasst, wo ein beachtlicher Anteil der Bevölkerung lebt. Auch dort gilt: Fussgängerzone im Zentrum, wie z.B. bei Kirchen und Plätzen; Tempo 20 auf innerörtlichen Strassen; Tempo-30 im Bereich der äusseren Gürtel.

Wie erklären Sie sich die Akzeptanz für Ihr ambitioniertes Vorgehen?

Eine von Oppositionsparteien unterstützte Minderheit bekämpfte seinerzeit die Etablierung einer autofreien Zone im historischen Stadtzentrum juristisch, unterlag aber letztlich. Als die Regierung 2010 beschloss, auf allen nicht geschwindigkeitsreduzierten kommunalen Strassen

Tempo-30 einzuführen, galt im grössten Teil der Innenstadt bereits ein noch tieferes Temporegime. Dies hat die Akzeptanz dieser Massnahme erleichtert.

Viele der heute 20-Jährigen kennen nichts anderes als eine verkehrsberuhigte Stadt und sind nicht bereit, die damit verbundene Lebensqualität aufzugeben.

Wie sind Sie mit den Ängsten und Anliegen des Gewerbes umgegangen?

Alle sind erstmal gegenüber Veränderungen skeptisch, auch die Ladenbesitzer. Aber die Befürchtungen wurden schnell zerstreut. Die Fussgängerzone wurde ab der ersten Minute durch die Bevölkerung in Beschlag genommen, so dass auch das Gewerbe profitierte. Teilweise haben uns dann die Ladenbesitzer in den noch nicht beruhigten Gebieten um Massnahmen gebeten. Die freigewordenen Fahrbahn- und Parkplatzflächen haben wir umgenutzt, zum Beispiel für Gastrobetriebe. Letztlich ging es darum, ein lebendiges Zentrum der Konkurrenz durch Shopping-Center im Umland gegenüberzustellen. Wir fördern konsequent Aktivitäten im öffentlichen Raum. Die Strassen sind beispielsweise von Mitte Juni bis Anfang September wegen des Sommerfestes voll belegt.

Kann das «Modell Pontevedra» auf andere Städte übertragen werden?

Ich glaube, dass es dringend notwendig ist, Lösungen gegen die übermässige Umweltverschmutzung und -zerstörung zu finden. Es gibt für die Politik keine Ausreden mehr, wenn die Bevölkerung Veränderungen einfordert. Das Vorgehen und die Massnahmen von Pontevedra können von anderen Städte durchaus adaptiert werden. Es ist nicht nur möglich, sondern sollte dringend geschehen. —

Rúa Xeneral Gutiérrez Mellado Vorher-Nachher.
— Foto: Concello de Pontevedra



Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss?

Die Abstimmung findet täglich mit den Füissen statt und das Ergebnis ist eindeutig: Fussgängerzonen sind die beliebtesten Orte unserer Städte. Trotzdem werden kaum noch neue realisiert. An ihre Stelle sind Begegnungszonen getreten, die in zahlreichen Einkaufsstrassen und historischen Altstadtkernen installiert wurden. — Von Pascal Regli

Fussgängerzonen waren ab den späteren 1960er-Jahren eine Antwort auf den wachsenden motorisierten Individualverkehr, der die Zufussgehenden zunehmend an die Ränder der Strassenräume in den engen Ortskernen verdrängte. Die Stadt St.Gallen reklamiert für sich, 1969 an der Multergasse die erste Schweizer Fussgängerzone realisiert zu haben, nachdem ein einjähriger Versuch einer «Fussgängerstrasse mit Fahrverbot» positiv verlaufen war. Weitere Städte und Gemeinden folgten, so dass mit einiger Verzögerung 1994 in der Strassenverkehrsgesetzgebung die Möglichkeit für solche Zonen ohne Fahrzeuge geschaffen wurde. Die erste «offizielle Fussgängerzone» der Schweiz wurde dann im Oktober 1994 in der Schützengasse in Altdorf eingerichtet.

«Die Herausforderungen des Klimawandels und die überbordende Mobilität sind eine Chance, Fussgängerzonen neu zu denken.»

mischte, innerörtliche Gebiete konzipiert. Ihr vorangegangen war in Burgdorf ein erfolgreicher Verkehrsversuch, der das Flanieren in Geschäftsumgebung ermöglichen sollte, ohne dass der motorisierte Verkehr aus dem öffentlichen Strassenraum verbannt wird. Seither hat die Begegnungszone einen Siegeszug angetreten und wurde sogar zum Exportschlager in Ländern wie Österreich, Belgien oder Frankreich.

Zahl der Fussgängerzonen stagniert

Es mutet paradox an. Zwar sind Fussgängerzonen vielerorts zum Anziehungspunkt geworden, in denen der urbane Lifestyle zelebriert wird, aber in den vergangenen Jahren kamen kaum noch neue hinzu. Es gibt zwar Beispiele, wie in der Stadt Chur, wo 2016 nach langer Planung eine durchgehende fahrzeugbefreite Verbindung vom Bahnhofplatz zur Altstadt komplettiert werden konnte. Im gleichen Zeitraum wurden anderenorts zahlreiche Begegnungszonen realisiert, die sich auch als Fussgängerzonen geeignet hätten.

Fussgängerzone Chur zwischen Bahnhofplatz und Altstadt. – Foto: Andrea Badrutt

Begegnungszonen boomen

Die Begegnungszone (Tempo 20, Fussgängervortritt und begrenzte Parkplätze) wurde 2002 als neues Verkehrsregime eingeführt. Sie wurde für durch-



Einige Spekulationen zu den Gründen für diese Entwicklung:

🚶 Fussgängerzonen sind interessant an zentralen Lagen mit vielfältigem Angebot und grossem Passantenaufkommen oder in Altstadtgebieten, die für den Motorfahrzeugverkehr ungeeignet sind. Manche Kommunen mit diesen Voraussetzungen haben bereits Fussgängerzonen eingerichtet und das Potenzial abgerufen.

🚶 Fussgängerzonen sind anspruchsvoller zu planen als Begegnungszonen. Sie müssen gut in die Stadtentwicklung eingebettet werden, benötigen komplexe Verkehrslenkungs- und Parkierungskonzepte. Damit sie respektiert werden, sind ausserdem klare Regelungen für die Anlieferung, Kontrollen und Begleitmassnahmen erforderlich.

🚶 Für die Attraktivität einer Fussgängerzone sind Ambiente und Flair entscheidend. Attraktive Gebäudelücken, schöne öffentliche Plätze und Grünanlagen zum Aufenthalt ohne Konsumzwang leisten einen grossen Beitrag dazu. Die entsprechenden baulichen Massnahmen sind ein aufwändiger Teil der kommunalen Aufgaben.

🚶 Am heikelsten ist es jedoch, die Akzeptanz für Fussgängerzonen zu finden. Auch wenn die Erfahrungen zeigen, dass die Umsätze in Fussgängerzonen in der Regel steigen, halten viele – zu nennen sind vor allem das Gewerbe und die Besuchenden aus dem Umland – lieber am Ist-Zustand fest. Sind die Kommunen vor die Herausforderung gestellt, den Ortskern aufzuwerten, sind Begegnungszonen meistens konsensfähiger. Sie sollen «de Foifer und ds Weggli» garantieren: Ohne die Autokundschaft zu vergraulen, soll Qualität zum Flanieren geschaffen werden. Zweifellos bieten gut konzipierte Begegnungszonen ebenfalls viel Potenzial. In der Praxis wird jedoch häufig zu viel Zirkulations- und Parkierungsfläche beibehalten, um ein attraktives Ambiente zu schaffen.

Funktion der Fussgängerzone neu denken

Angesichts des Potenzials für Gewerbe, Kommunen, Besuchende und Anwohnende braucht es einen Paradigmenwechsel: Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in den Stadt- und Ortszentren (Lädelersterben, «Filialisierung», Konkurrenz durch Shopping-Center und Internethandel) ist eine Abkehr von der Fussgängerzone als reine Einkaufs- und Beizenmeile gefragt.

Die Herausforderungen des Klimawandels und die überbordende Mobilität sind eine Chance, Fussgängerzonen im grösseren Massstab neu zu denken. Unter diesem Aspekt wären Fussgängerzonen nicht nur monofunktionale Konsumräume, sondern in übergeordnete nachhaltige Mobilitätskonzepte eingebettete multifunktionale Begegnungs-, Interaktions- und Identifikationsorte für Alt und Jung, wo auch gearbeitet und gewohnt wird. Vor allem aber würden sie attraktive öffentliche Räume beinhalten, in denen die Leute konsequent umweltfreundlich unterwegs sind.



Oben: In Visp VS ist es gelungen, eine zentrale Fussgängerzone zu realisieren.
– Foto: Nikkol Rot

Unten: Die Altstadt Brugg AG ist eine Begegnungszone. Dementsprechend ist das Auto im Alltag präsent.



WEITERGEHENDE INFORMATIONEN

Fussgängerzonen

Industrie- und Handelskammer Hannover (Hrsg. / 2009): Erfolgsanalyse von Fussgängerzonen in Grund- und Mittelzentren, Hannover.

Schubert, Dirk (2008): Die Fussgängerzone – Auslaufmodell oder Beitrag zur Renaissance europäischer Stadtkultur?, in: Jahrbuch Stadterneuerung 2008 – Schwerpunkt «Aufwertung im Stadtumbau», Berlin.

Begegnungszonen

begegnungszonen.ch: Internetplattform über Begegnungszonen in der Schweiz mit Hintergrundinfos und dokumentierten Beispielen.

SVI-Forschungsbericht 2006/002 (2013): Begegnungszonen – Eine Werkchau mit Empfehlungen für die Realisierung, Bern.

Fussverkehr Schweiz bearbeitet zur Zeit zusammen mit dem Planungsbüro Christe & Gygax und der Fachhochschule Yverdon HEIG-VD ein SVI-Forschungsprojekt «Begegnungszonen in Geschäftsbereichen».

Fussgängerzonen bieten eine erstaunliche Vielfalt – eine Auslegeordnung

Auf ihren Streifzügen haben die Mitarbeitenden von Fussverkehr Schweiz interessante und originelle Fussgängerzonen dokumentiert. Nachfolgend eine Auswahl, allerdings ohne Gewähr auf vollständige Richtigkeit. — Von Pascal Regli und Dominique Walser



Grösste Fussgängerzone der Schweiz

Die Altstadt Winterthur ZH ist ein lebendiges, intensiv genutztes Einkaufs-, Vergnügungs- und Wohnzentrum. Seit 1999 besteht hier die grösste zusammenhängende Fussgängerzone der Schweiz.



Älteste Fussgängerzone der Schweiz

Obwohl sie bis heute nicht mit dem offiziellen Signal ausgestattet ist, gilt die Multergasse in St.Gallen als älteste Fussgängerzone der Schweiz. Sie wurde 1968 zur provisorischen Fussgängerstrasse erklärt und 1969 zur Fussgängerzone deklariert.



Längste Fussgängerzone der Schweiz

Die Via alla Riva zwischen Muralto und Minusio TI ist mit rund 2.6 km wohl die längste Fussgängerzone der Schweiz. Entlang der beliebten Freizeitroute darf auch geradelt werden. Damit nicht zu schnell gefahren wird, weisen Tafeln und Markierungen auf die Geschwindigkeitsbegrenzung von 5 km/h hin.



Unbelebtste Fussgängerzone der Schweiz

Eine Trouvaille aus den Bildarchiven von Fussverkehr Schweiz. Leider können wir nicht mehr rekonstruieren, aus welcher Gemeinde diese Aufnahme stammt.



Kurze Fussgängerzone

Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsplatzes wurde im Jahr 2017 an der Gutenbergstrasse auf einer Strecke von rund 40 m die erste offizielle Fussgängerzone der Stadt St.Gallen eröffnet.



Fussgängerzone mit Buslinie

Die Rue du Seyon in Neuchâtel ist eine Fussgängerzone, durch die auch eine Buslinie führt, wegen der zu grossen Fussgängerfrequenzen an den Wochenenden seit Neustem nur noch werktags.

Fussverkehr Region Luzern**Neue Zusammensetzung des Regionalvorstandes**

Im Januar 2020 hat die Mitgliederversammlung von Fussverkehr Region Luzern stattgefunden. Kurt Aeschlimann, der Gründungspräsident der 2013 ins Leben gerufenen Regionalgruppe, ist altershalber aus dem Vorstand zurückgetreten und wurde durch Tamara Eiermann ersetzt. Aktuelle Zusammensetzung des Vorstands:

 Silvio Bonzanigo (Präsident)

 Monique Frey

 Rolf Krummenacher

 Tamara Eiermann

Weiterhin unterstützt ein Beirat den Vorstand und sorgt für Inputs und Einschätzungen zum Wohle der Fussgänger/innen bei aktuellen Fragestellungen. —

Forschung Fussverkehr 1**Riviera – Comune SLOW**

Im Rahmen des vom Bundesamt für Energie unterstützten Programms MONAMO (Modelle nachhaltige Mobilität) ist Fussverkehr Schweiz massgeblich an einem Projekt in der Gemeinde Riviera TI beteiligt. «Commune SLOW» strebt eine Entschleunigung und eine verminderte Raumbanspruchung durch motorisierte Verkehrsmittel an. Dabei sollen zunächst die Voraussetzungen für eine flächendeckende Signalisation von Tempo 20 / 40 ausgearbeitet werden. Anschliessend sollen die Erfahrungen mit Tempo 40 auf den Durchgangsstrassen und Tempo 20 auf allen restlichen Strassen konkret ausgetestet werden. —

Forschung Fussverkehr 2**Begegnungszonen in Geschäftsvierteln**

Zum Jahresbeginn startete ein SVI-Forschungsprojekt, das in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Christe et Gyax und der Fachhochschule Yverdon HEIG-VD durchgeführt wird. Der Fokus liegt auf der Analyse von Begegnungszonen in Geschäftsvierteln, welche an übergeordneten Strassen liegen und auf denen der öffentliche Verkehr verkehrt. Ziel ist es, anhand von Fallstudien die Einsatzchancen und Einsatzgrenzen für die Planung und Umsetzung von solchen Begegnungszonen zu formulieren. Dabei berücksichtigt werden müssen einerseits die rechtlichen Rahmenbedingungen und andererseits die gestalterischen und betrieblichen Aspekte von Begegnungszonen auf eher verkehrsorientierten Strassen. —

Eine bekannte Begegnungszone mit viel öffentlichem Verkehr ist der Zentralplatz in Biel. – Foto: begegnungszonen.ch

**FACHTAGUNG 2020****Zu Fuss zum ÖV**

Attraktive und gut zugängliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

**Mittwoch, 27. Mai 2020
Langenthal Stadttheater**

Wenn wir vom attraktiven öffentlichen Verkehr reden, denken wir als erstes an den Fahrplan, die Angebotsdichte, die Reisezeit oder den Reisekomfort. Diese Begriffe bedeuten zweifelsfrei Qualität. Doch sie kommen erst voll zur Geltung, wenn der Zugang zum Produkt attraktiv ist.

An der Tagung sollen Faktoren näher beleuchtet werden, die aus Sicht des Fussverkehrs bei der Gestaltung und der Ausstattung von Haltestellen von Tram und Bus, Bushöfen und Bahnhöfen zu berücksichtigen sind. Dabei geht es insbesondere um eine gute Erreichbarkeit und Positionierung im Siedlungsgebiet, sowie um die Gewährleistung einer guten Zugänglichkeit und eines einheitlichen Erscheinungsbildes.

Weitere Informationen und Anmeldung unter:
fussverkehr.ch/tagung

GENERALVERSAMMLUNG 20

**GV Fussverkehr Schweiz 2020
im Anschluss an die Fachtagung 2020 von
Fussverkehr Schweiz und Apéro**

**Mittwoch, 27. Mai 2020, ab 17.15 Uhr
Langenthal Stadttheater**

Traktanden

1. Wahl der Stimmzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2019
3. Jahresbericht 2019 (mit Ausblick 2020)
4. Jahresrechnung 2019 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Finanzrahmen 2020–2021
8. Diverses

Jahresbericht und Rechnung finden Sie online unter fussverkehr.ch/uber-uns und sind auf der Geschäftsstelle als Papierversion erhältlich.

Die Schweiz lebt auf grossem Fuss

Jeder Schritt ergibt einen **Fussabdruck**. Im weichen Untergrund ist er sichtbar und genau so gross wie der **Fuss**.

Der ökologische **Fussabdruck** ist jedoch 2.8 Mal so gross. Das ökologische Paradoxon **fusst** auf folgender Tatsache: Je grösser die Anzahl der **Fussabdrücke** und damit der Wege zu **Fuss**, desto kleiner der ökologische **Fussabdruck**, denn wer zu **Fuss** geht hinterlässt – ökologisch gesehen – keinen Abdruck. In der Zeit, in der jemand zu **Fuss** geht, kann er kein anderes Fortbewegungsmittel nutzen, das einen grösseren ökologischen **Fussabdruck** hinterlassen würde. Der ökologische **Fussabdruck** ist in der Schweiz so gross, weil es zu viele **Bleifüsse** gibt. Der

Pferdefuss an der **Steuerfussenkung** ist, dass mit einem **Senkfuss** der ökologische **Fussabdruck** nicht kleiner wird. Der grösste **Fuss** der Schweiz ist der **Jurasüdfuss**. In einer **Fussnote** könnte vermerkt werden, dass er 820'000 **Fuss** lang und an der höchsten Stelle 5'800 **Fuss** hoch ist.

Sie werden vielleicht einwenden, dass diese **Fussgänger** weder Hand noch **Fuss** haben und dass der Verfasser ein **Hasenfuss** sei und statt andern auf den **Fuss** treten, mit einer **Fussfessel** versehen werden sollte. Ich kann ihnen versichern, er ist immer noch auf freiem **Fuss**. — Thomas Schweizer



IMPRESSUM

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan von Fussverkehr Schweiz, ehemals Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF. «Fussverkehr» erscheint 4x jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion und Layout: Pascal Regli
Gestaltung: wbf.n, Baden/Würenlingen
Titelfoto: Concello de Pontevedra
Undeklarierte Fotos: Fussverkehr Schweiz
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Team

Monika Litscher (ML), Dominik Bucheli (bd), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR), Thomas Schweizer (TS)

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-Appenzel

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

Bis November 2020

Schwerpunktreihe «Zukunft zu Fuss»

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure
13 Veranstaltungen in der ganzen Schweiz: www.svi.ch

15. & 16. Mai 2020

Spielkonferenz «Bespielbare Städte» & Spielfest Pro Juventute

Bern, Haus der Religionen, www.pro-juventute.ch

27. Mai 2020

Fachtagung Fussverkehr Schweiz «Zu Fuss zum öffentlichen Verkehr»

Langenthal, Stadttheater
www.fussverkehr.ch/tagung

27. Mai 2020, ab 17.15 Uhr

Generalversammlung Fussverkehr Schweiz
Langenthal, Stadttheater

www.fussverkehr.ch/events/mv20



**Fussverkehr
Schweiz**