

Praxis-Beispiel
SICHERHEIT UND
NACHHALTIGE MOBILITÄT
AUF DEM SCHULWEG



15.09.2006

Unterstützt von:  **energie schweiz**

Übersicht



Am Aktionstag „Zu Fuss zur Schule“ gesehen: die durch die Kinder realisierten Figurengirlanden bieten ein buntes, lebendiges und wirksames Mittel, um den verkehrsfreien Bereich rund um die Schulen abzugrenzen.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass für die Förderung des Zufussgehens bei den Schülern ein umfassendes Mobilitätsmanagement erforderlich ist. Idealerweise wird ein ganzes Bündel koordinierter und komplementärer Massnahmen umgesetzt, die sich an alle Betroffenen richten (namentlich an Kinder, Eltern und Erziehungsfachpersonen).

In diesem Praxis-Beispiel werden drei Arten von Massnahmen besprochen:

- Raumplanungsmassnahmen mit der vorübergehenden Einrichtung eines verkehrsfreien Bereichs rund um die Schulen im Rahmen des Aktionstages „Zu Fuss zur Schule“;
- Massnahmen, um die Eltern über die Vorteile des Langsamverkehrs auf dem Schulweg zu informieren und sie dafür zu sensibilisieren (mit dem interaktiven Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“ - „Le petit rond-point rouge“) und um die Kinder für ihren zu Fuss zurückgelegten Schulweg selbständig und eigenverantwortlich zu machen mit dem Projekt „Die kleine Fussgängerkarte“ („Petit Plan Piéton“);
- auf alternative Transportmittel gerichtete Massnahmen mit dem Pedibus-Projekt.

Beispiel Lausanne

Die erste Initiative für ein Pedibus-Projekt wurde in der Stadt Lausanne lanciert. Der Pedibus ist als ein Mittel zur Organisation und Betreuung zu Fuss gehender Kindergruppen auf ihrem Weg zur Schule gedacht. Er funktioniert prinzipiell wie ein Schulbus mit einem Busfahrer, der verantwortlich für die Gruppe ist, mit Linien, deren Strecken vorgegeben sind und mit Tafeln signalisierte Haltestellen, die durch die Kinder selbst hergestellt werden.

Heute gibt es in Lausanne 25 Pedibus-Linien. Dieses ursprünglich aus einer Privatinitiative hervorgegangene Projekt schliesst sich ideal an das Programm Quartier 21 an und ergänzt die Massnahmen des Stadtrats für eine nachhaltige Mobilität. (Siehe das Praxis-Beispiel „Der Pedibus – gemeinsam zu Fuss zur Schule“: http://www.mobilservice.ch/member/dossiers/authentisierung/login_de.asp?id=60&referer=beispiel)

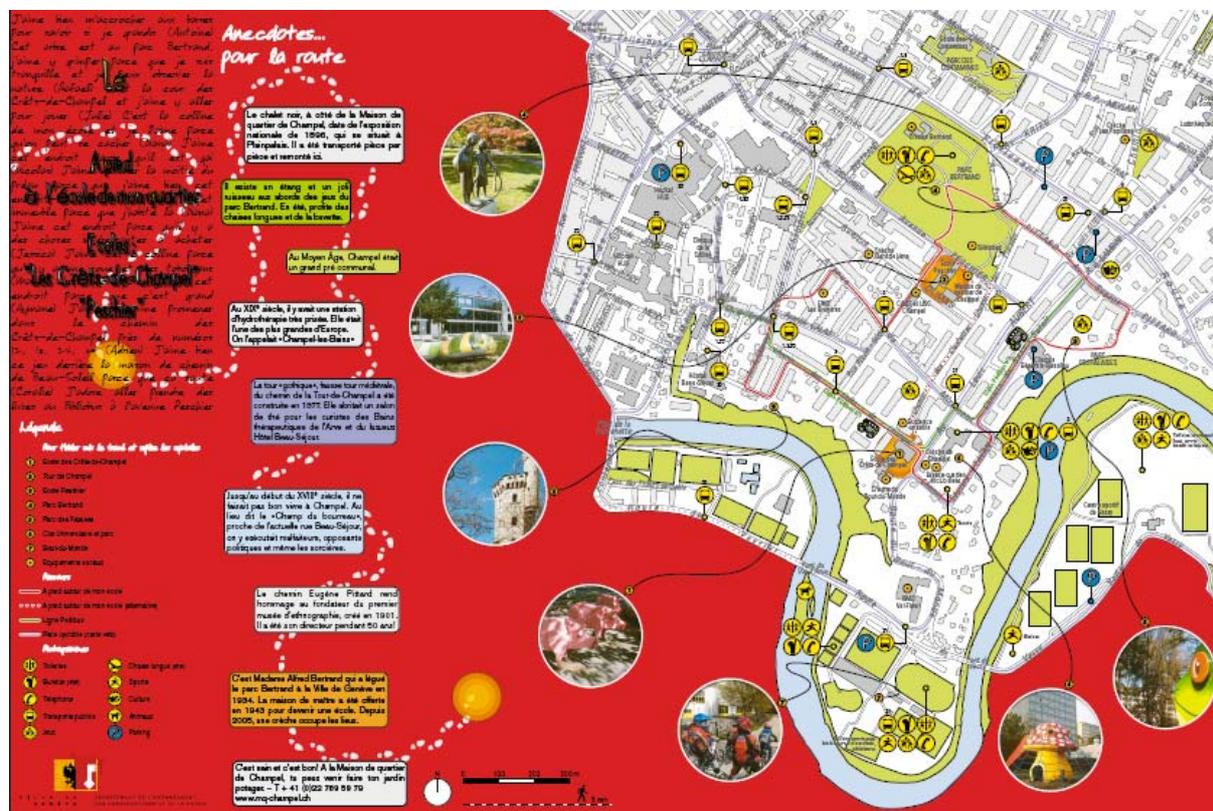
Beispiel Genf

Unterstützt von verschiedenen Vereinigungen, die im Bereich Mobilität aktiv sind, haben die Stadt und der Kanton Genf eine Reihe von Massnahmen für ein nachhaltiges schulisches Mobilitätsmanagement lanciert. Von diesen seien insbesondere folgende genannt:

- Der Aktionstag „Zu Fuss zur Schule“ („A pied à l'école“), bei welchem Kinder Figurengirlanden herstellen, um einen verkehrsfreien Bereich rund um die Schulen abzugrenzen;
- Die „Kleine Fussgängerkarte“ („Petit Plan Piéton“), worin die Kinder eine Karte erarbeitet haben, auf welcher sich alle Informationen finden, um sicher zu Fuss zur Schule zu gelangen;
- Das interaktive Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“ („Le petit rond-point rouge“), welches sich auf die Beteiligung des Publikums (die Eltern) stützt und dessen Ziel darin besteht, die Bedingungen darzustellen, unter welchen es möglich ist, das Kind allein zu Fuss zur Schule gehen zu lassen;
- Die Inbetriebnahme von Pedibus-Linien nach dem in Lausanne realisierten Modell.

Zur Ergänzung dieser Initiativen haben verschiedene auf dem Gebiet der Mobilität aktive Vereinigungen „Schwarze-Punkte“-Karten erarbeitet. Diese Karten verzeichnen die Stellen, wo die Sicherheit der Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet ist. Ausserdem hat die Genfer Sektion des Verkehrsclubs Schweiz (VCS) einen Fragebogen erarbeitet, um die von den Kindern und ihren Eltern auf dem Schulweg gesammelten Erfahrungen zu erfassen (Formular „1,2,3 Soleil“). Diese Beobachtungen werden dann analysiert und dienen als Basis, um einige der oben erwähnten Massnahmen für die Förderung des Langsamverkehrs zu lancieren, zu vervollständigen oder abzuwandeln.

Beschrieb



Die „Kleine Fussgängerkarte“ ist ein innovatives Pilotprojekt, welches auf die Partizipation baut und es den Kindern ermöglicht, die benötigten Sachkenntnisse zu erwerben, um allein zur Schule zu gehen.

Hintergrund

Die Schüler von heute sind die Erwachsenen von morgen. Den Langsamverkehr auf dem Schulweg zu fördern bedeutet also eine Investition in die Zukunft. Die hier dargelegten Massnahmen sind eine Vorleistung für die künftige Nutzung nachhaltiger Fortbewegungsarten auf dem Weg zur Arbeit, aber auch für Einkäufe und die Freizeitgestaltung.

Eine nachhaltige Gestaltung der durch Schulwege verursachten Mobilität spielt eine wichtige Rolle bei der Förderung der nachhaltigen Mobilität im Allgemeinen. Zum Beispiel begründen Eltern ihre Bevorzugung des

Privatwagens für den Arbeitsweg damit, dass sie zusätzliche Fahrten zurücklegen müssen, insbesondere um ihre Kinder zur Schule zu bringen und von dort wieder abzuholen.

Die Förderung des Langsamverkehrs auf dem Schulweg ist eng mit der Verkehrssicherheit verbunden. Die Benutzung des Autos schafft Gefahren für diejenigen Kinder, die sich mit dem Velo oder zu Fuss zur Schule begeben. Diese Frage muss differenziert angeschaut werden. In der Stadt Genf zum Beispiel, wo sich die Quartierschulen in den Wohngebieten befinden, sind die Strecken kurz, und die meisten Schulwege werden zu Fuss zurückgelegt. Hier geht es in erster Linie darum, die Sicherheit der Schüler, die zu Fuss zur Schule gehen, zu gewährleisten. In den Gemeinden an der Peripherie hingegen, bringen viele Eltern ihre Kinder mit dem Privatauto zur Schule. In diesem Falle geht es darum, eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu finden (Fahrgemeinschaften, Pedibusse, Velo, öffentlicher Verkehr oder Schulbusse).

Angebot

Das Angebot „Nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg“ umfasst ein Bündel miteinander koordinierter Massnahmen. Es ist ein „Massnahmenpaket“, welches verschiedene Teile aufweist:

- „Sensibilisierung und Ausbildung“: Aktionen, die sich an die Eltern richten und solche, die die Kinder selbst betreffen;
- „Raumplanung“: Aktionen, welche die Raumplanung in der Umgebung der Schulen betreffen;
- „Verkehrsmittel“ mit der Organisation des Fusswegs zur Schule, als Alternative zum motorisierten Verkehr.

1. Sensibilisierung und Ausbildung

Aktionen zur Sensibilisierung der Eltern: Beispiel des interaktiven Theaterstücks „Der kleine rote Kreisel“

Das Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“ wird von der Theatertruppe „Le Caméléon“ aufgeführt. Auf der Bühne stehen ein Elternpaar und dessen Tochter vor dem Tag, an dem die Tochter erstmals allein zu Fuss zur Schule geht. Das Stück richtet sich an ein Publikum aus Schülereltern und Erwachsenen (LehrerInnen, Fachleuten, PolitikerInnen), die sich für die Sicherheit auf dem Schulweg interessieren. Das Stück dauert etwa 15 Minuten. Es ist für Mitwirkung konzipiert und wird ein zweites Mal unter Mitwirkung der Zuschauer aufgeführt. Die Einwürfe und Vorschläge des Publikums dienen dann als Grundlage für eine Erörterung der Frage, ob es angebracht ist, die Kinder allein zur Schule gehen zu lassen.

Das Stück ist in Genf bereits im Rahmen des internationalen Aktionstages „Zu Fuss zur Schule“ gespielt worden. In 2006 sind in der Westschweiz ein Dutzend Vorstellungen vorgesehen. Das Stück steht den Gemeinden und Schulelternvereinigungen zur Verfügung. Eine pädagogischen Dokumentation steht zur Verfügung.

Aktionen, um die Kinder auf dem Schulweg selbständig zu machen: das Beispiel der „kleinen Fussgängerkarte“

In einer Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Schweiz (VCS) und dem Genfer kantonalen Dachverband der Vereinigungen der Eltern von Primar- und Kindergartenschülern (Groupement Cantonal Genevois des Associations de Parents d'Elèves des Ecoles Primaires et Infantines, GAPP) hat die Stadt Genf das Projekt „Die kleine Fussgängerkarte“ lanciert. Es geht darum, mit Beteiligung der Schüler auf einem Stadtplan zeichnerisch alle diejenigen Raumelemente zu erfassen, welche mit der Mobilität zusammenhängen, und zwar vor allem Fussgängerstreifen, Strassenkreuzungen, Bus- oder Tramlinien und Begegnungszonen. Dank diesem Projekt erwerben die Kinder die Sachkenntnisse, welche sie brauchen, um selbständig zu Fuss zur Schule zu gehen.

2. Raumplanung

Aktionen zur Verminderung des Autoverkehrs in Schulnähe: Beispiel des Aktionstages „Zu Fuss zur Schule“

Alljährlich sperrt der Kanton Genf im Stadtzentrum während der Mobilitätswoche für Aktionen und Informationsstände einen ganzen Bereich für den Verkehr. Damit die Mobilität auf dem Schulweg besser wahrgenommen werden kann, entschied sich der Kanton Genf im Jahr 2005 dafür, das Datum des internationalen Aktionstages „Zu Fuss zur Schule“ zu verschieben und mit dem internationalen Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto“ (22. September) zusammenfallen zu lassen. Gleichzeitig beschloss der Kanton Genf, den ursprünglich während der Mobilitätswoche für den Verkehr gesperrten Bereich (das Stadtzentrum) auf Zonen rund um die Schulen auszudehnen.

Fünf Schulen haben sich 2005 an diesem Projekt beteiligt. Die verschiedenen Perimeter sind durch Figurengirlanden gekennzeichnet worden, die durch die Kinder erstellt und rund um die Schulen angebracht worden sind, um die Zufahrt mit dem Auto zu untersagen. Innerhalb dieser Perimeter wurden verschiedene schulische und ausserschulische Aktivitäten (insbesondere Musik und Darbietungen) organisiert. Angesichts des Erfolgs haben sich 2006 weitere sechs Schulen diesem Vorhaben angeschlossen.

3. Verkehrsmittel

Aktionen zur Betreuung der Kinder, um sie allein zur Schule gehen zu lassen – Beispiel Pedibus

Mit dem Pedibus können die Kinder auf dem Schulweg auf eine innovative Art betreut werden.. Das Projekt beruht auf der Idee eines Busses zu Fuss mit im Voraus festgelegten Strecken und mit von den Kindern selbst gebastelten Haltestellentafeln. Sie verlangt eine gesellschaftliche Organisation innerhalb des Quartiers sowie eine Hilfsperson auf Gemeindeebene. Um das Projekt zu organisieren, wurde eine Anzahl von Dokumenten erstellt (Charta für Pedibus-FahrerInnen, Einschreibtalon für Pedibus-FahrerInnen, Charta der Kinder, Einschreibtalon für am Pedibus teilnehmende Kinder). Siehe Praxis-Beispiel „Der Pedibus – gemeinsam zu Fuss zur Schule“ http://www.mobilservice.ch/member/dossiers/authentisierung/login_de.asp?id=60&referer=beispiel.

Erfahrungen

Die Erfahrungen zeigen, dass das Schulweg-Mobilitätsmanagement ein globales Herangehen verlangt, welches Massnahmen auf mehreren Ebenen (Raumplanung, Alternativen zum motorisierten Verkehr, Information und Sensibilisierung) in koordinierter Weise kombiniert.

Um diese Massnahmen umzusetzen, muss ein reeller politischer Wille vorhanden sein, sektorielles Herangehen zu überwinden und die Zusammenarbeit der verschiedenen zuständigen Verwaltungsdienste auf der Gemeinde- und/oder Kantonsebene zu organisieren.

Diese Massnahmen müssen sich ausserdem an sämtliche Betroffenen (insbesondere Kinder, Eltern und BerufserzieherInnen) richten und eine Änderung des Mobilitätsverhaltens anstreben. Gesellschaftliche Neuerungen, welche auf neuen Organisationsformen innerhalb der Gesellschaft beruhen, basieren oft auf einer Beteiligung von Erwachsenen und Kindern am Projekt.

Um den Erfolg der verschiedenen Schritte zu gewährleisten, ist die Mitarbeit einer Mittelsperson in der Schule (Schulverantwortliche(r), LehrerIn, Elternteil eines Schülers/einer Schülerin oder eine Vereinigung) wichtig.

Die „Kleine Fussgängerkarte“, die sich zur Zeit in Genf in der Phase eines Pilotprojekts befindet, konnte nur dank einer Lehrerin, welche bereit war, sich in das Abenteuer einzulassen, verwirklicht werden. Die Sperrung eines Bereichs für den Verkehr rund um die Schulen im Rahmen des Aktionstages „Zu Fuss zur Schule“ ist nur durch den Willen und das Engagement von Personen in den Schulen möglich geworden.

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- ✓ Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Verkehrszweck

- Arbeitsverkehr
- Einkaufsverkehr
- Freizeitverkehr
- Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- ✓ Mobilitätsdienstleistungen
- ✓ Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- ✓ 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- 2 Jahre
- 5 Jahre

Investitionskosten

- ✓ gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

Bemerkungen

Zwischen den verschiedenen Massnahmen bestehen grosse Unterschiede insbesondere bei der Dauer der Umsetzung und bei den Kosten.

Wirkung

Umwelt

Die Gesamtheit der in diesem Praxis-Beispiel vorgestellten Massnahmen begünstigt die Nutzung des Langsamverkehrs, was eine positive Auswirkung auf die Umwelt hat.

Das Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“ ermutigt die Eltern, ihre Kinder allein oder mit dem Pedibus zur Schule gehen lassen und sie nicht mit dem Auto zur Schule zu fahren. Dies bewirkt a) eine Reduktion des Treibstoffbedarfs und der CO₂-Emissionen, verringert b) die Luftverschmutzung in der Stadt und verbessert c) die Sicherheit und die Lebensqualität in der Stadt.

Gesellschaft

Die Gesamtheit der hier vorgestellten Massnahmen begünstigt wegen ihrer partizipativen Komponente eine Veränderung der gesellschaftlichen Organisation und stärkt soziale Kontakte. Ausserdem gehen die Kinder, welche bislang mit dem Auto zur Schule gebracht wurden, jetzt zu Fuss oder mit dem Velo dorthin. Dies körperliche Betätigung wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Kinder aus (insbesondere Übergewicht sowie Herz- und Kreislauferkrankheiten). Da diese verschiedenen Massnahmen die Kinder selbständiger machen, werden die Eltern entlastet und gewinnen an frei verfügbarer Zeit.

Der Pedibus belebt die sozialen Beziehungen in den Gemeinden, und zwar dank der Teilnahme von Einwohnern an den Aktivitäten des Quartiers. Die Pedibus-Linien werden von den Bewohnern des Quartiers selbst erarbeitet und organisiert, wobei die Gemeindebehörden Unterstützung geben. Diese Aktion schafft ein Vertrauensverhältnis zwischen den Einwohner des Quartiers (indem Eltern zustimmen, ihr(e) Kind(er) in der Verantwortlichkeit Dritter zu belassen) und gibt dem Erwachsenen, welcher sich um den Pedibus kümmert, eine aufwertende Rolle in der Gemeinde. Kinder, die bereits eingeübt worden sind, werden HilfsfahrerInnen, wodurch sie gegenüber den kleineren Kindern Verantwortung übernehmen.

Wirtschaft

Die Massnahmen im Bereich „Information und Sensibilisierung“ (mit der „kleinen Fussgängerkarte“ und dem Theaterstück) sowie „Verkehrsmittel“ (mit dem Pedibus) verlangen verhältnismässig geringe Investitionen.

Zum Beispiel hat das Pedibus-Projekt eine gewollt handwerkliche Dimension. Vieles wird zu Hause von den Kindern gebastelt, ohne dass auf erhebliche finanzielle Mittel seitens der öffentlichen Hand zurückgegriffen werden muss.

Die Massnahmen begünstigen die körperliche Betätigung und verringern die Gefahr von Verkehrsunfällen. Damit liefern sie einen Beitrag zur Senkung der Gesundheits- und Unfallkosten.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Um Blockaden zu vermeiden und Entscheidungen zwischen potenziell divergierenden Interessen zu erleichtern, besteht das hier vorgeschlagene Vorgehen darin, die verschiedenen Massnahmen partizipativ anzugehen (im Rahmen einer privat/öffentlichen Partnerschaft), und zwar sowohl bei der Lagebestimmung (1 – Bestandsaufnahme) als auch bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Massnahmen (2 – Aktionsplan, 3 – Umsetzung).

1. Bestandsaufnahme

1.1 Identifizierung der verschiedenen Beteiligten

- Aus der Politik und Verwaltung sollen die verschiedenen Verantwortlichen für die Erziehung und Ausbildung, den Verkehr, die Verkehrssicherheit, die Umwelt, die Stadtplanung und die Kultur einbezogen werden.
- Aus dem schulischen Umfeld sollen die Lehrpersonen, Eltern von Schülern, Kinder sowie Vereinigungen – z.B. die Vereinigungen für die Förderung des Langsamverkehrs und die Schulelternvereinigungen – einzubeziehen.

1.2 Identifizierung Mobilitätsanreize auf dem Schulweg durch Partizipation

- Sicherheitsanreize (Begrenzung der Unfallgefahr auf dem Schulweg);
- Gesundheitsanreize (gegen die sitzende Lebensweise und ihre gesundheitlichen Folgen);
- Anreize für Umweltschutz und Lebensqualität (gegen die mit dem Autoverkehr verbundenen Beeinträchtigungen: Lärm, Staus, Luftverschmutzung);
- Anreize für die Belebung sozialer Beziehungen in den Quartieren (Motivation und Verantwortungsgefühl der Einwohner);
- Anreize für die Ausbildung der Kinder (Selbständigkeit der Kinder auf dem Schulweg).

2. Aktionsplan

2.1 Erarbeitung einer globalen und gemeinsam getragenen Sichtweise der Mobilität auf dem Schulweg

Es geht darum, gemeinsam die zu erreichenden Ziele (z.B. Modalsplit) und die Handlungsstrategie zu definieren. Dieser Aktionsplan beruht auf einer umfassenden Sichtweise. Er kann die Form einer Deklaration der Gemeindegemeinde annehmen oder in ein bereits bestehendes Aktionsprogramm einfließen (zum Beispiel das Programm Q21 in Lausanne). Ein solches Vorgehen kann ausserdem ein Ausgangspunkt für eine Aktion im Rahmen der lokalen Agenda 21 sein.

2.2 Abgestimmte Ausarbeitung der Massnahmen

- Sensibilisierung und Information – zum Beispiel ein Theaterstück;
- Raumplanung – Begrenzung und Lenkung des Autoverkehrs in Schulnähe;
- Alternativen zum motorisierten Privatverkehr – zum Beispiel Pedibus und Fahrgemeinschaften.

3. Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen sollte auf externe Partner abstützen, zum Beispiel auf Schulelternvereinigungen und auf Berufsfachleute aus der Erziehung.

Finanzierung

Die Beträge wie auch die Finanzierungsarten und -quellen hängen vom Massnahmentyp und von dem Rahmen ab, in dem die Massnahmen erarbeitet werden. Bestimmte Massnahmen verlangen wenige finanzielle Mittel und können sich beinahe selbst finanzieren (zum Beispiel die Einrichtung einer Pedibus-Linie oder die Errichtung eines durch Figurengirlanden provisorisch für den Verkehr gesperrten Bereichs). Andere Massnahmen werden zumindest teilweise finanziert, indem ein Eintrittspreis für die Vorstellung festgelegt wird (Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“).

Marketing

Ein solches Projekt ist komplex und verlangt eine langdauernde Mobilisierung einer beträchtlichen Anzahl von Akteuren, und zwar sowohl im politischen und administrativen Apparat als auch im schulischen Umfeld. In diesem

Zusammenhang ist die Kommunikation unverzichtbar, damit für die ganze Dauer des Projekts die Unterstützung seitens aller Betroffenen gewährleistet werden kann.

Diese Massnahmen haben das Ziel, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens auf dem Schulweg zu bewirken. Gute Kommunikation ist notwendig und nützlich, um den verschiedenen Betroffenen die Gründe für eine Verhaltensänderung zu erklären.

Allerdings wird durch Kommunikation nicht alles erreicht. Die Kommunikation muss mit einer Vorgehensweise verknüpft sein, in welcher die Ausarbeitung der verschiedenen Massnahmen von vornherein, also schon bei der Identifizierung der Probleme und der Herausarbeitung der verschiedenen Varianten, sämtliche Betroffenen in das Projekt einbezieht. Eine Verhaltensänderung wird umso besser akzeptiert werden, wenn sie das Ergebnis einer Wahlentscheidung ist und nicht von aussen auferlegt wird.

Weitere Informationen

Informationen und Beispiele zum Pedibus in der Schweiz:

- Pedibus der Stadt Lausanne <http://www.lausanne.ch/pedibus> (fr)
- Pedibus des Kantons Genf <http://www.pedibus-geneve.ch> (fr)
- <http://www.pedibus.ch> (fr/de)

Grosse internationale Veranstaltungen mit Bezug zur Mobilität auf dem Schulweg:

„Zu Fuss zur Schule“ <http://www.iwalktoschool.org> (en)

Bestellung von Unterlagen zum Lausanner Pedibus-Beispiel (VHS-Videokassette (13 min), Schablonen, CD mit Basisdateien), Informationen und ergänzende Auskünfte (f):

Bureau de la déléguée à l'enfance de la Ville de Lausanne (Kinderbeauftragte der Stadt Lausanne)
Catherine Zaccaria
pl. Chauderon 9
Case Postale 16
1000 Lausanne 9
Tel. 021 315 68 36 / Fax 021 315 60 11
E-Mail: enfance@lausanne.ch; catherine.zaccaria@lausanne.ch

Ergänzende Informationen zum Aktionstag „Zu Fuss zur Schule“ und zur Errichtung vorübergehend für den Verkehr gesperrter Bereiche rund um die Schulen:

Ville de Genève – Service de la Mobilité (Stadt Genf – Mobilitätsdienst)
Marcel Muhlestein
Rue du Stand, 25.
1204 Genève
Tel. 022 418 82 68
E-Mail: marcel.muhlestein@ville-ge.ch

Ergänzende Informationen über die „Kleine Fussgängerkarte“ („Petit Plan Piéton“):

Ville de Genève – Service de l'urbanisme (Stadt Genf – Stadtplanungsdienst)
Martine Pasche
Tel. 022 418 60 35
E-Mail: martine.pasche@ville-ge.ch
<http://www.ville-ge.ch/plan-pietons>

Beratungsstelle des VCS
Paola Nagel-Petrucci
18 rue Montbrillant
1201 Genève
E-mail: paola.bc-ate@bluewin.ch

Ergänzende Informationen zum interaktiven Theaterstück „Der kleine rote Kreisel“ („Le petit rond-point rouge“)

Théâtre Forum – Compagnie Le Caméléon
Anne-Michèle Ducret
Case postale 76
1803 Chardonne
Tel. 021 921 84 32
Fax. 021 921 01 13
E-Mail: info@lecameleon.ch
<http://www.lecameleon.ch/> (fr)

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

<http://www.mobilservice.ch/de/praxis/beratung/kanton.asp>

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxisbeispiels:

Etat de Vaud – Département des infrastructures (Kanton Waadt – Amt für Infrastrukturen)
Service de la mobilité (Mobilitätsdienst)
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
Hotline: 021 316 7084 oder info.sm@vd.ch

Bildergalerie

