

Fussverkehrs-Audit in Berlin Schwachstellen-Analyse von Fussverkehrsanlagen

Das Fusswege-Projekt „20 grüne Hauptwege“ in Berlin setzt sich u.a. zum Ziel, mittels guter Signalisation und Markierungen (ortsbezogene Strassennamen, grün eingefärbte Bordsteine) die Orientierung in der Millionenstadt zu erleichtern. Das insgesamt 500 Kilometer lange Berliner Spazierwege- und Promenadennetz ist in Grösse und Dichte einmalig in Deutschland. Dieses Fusswegenetz hat der Fachverband FUSS e.V. in Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und die Bedürfnisse verschiedener Benutzergruppen (Verkehrsteilnehmerarten, Gender, Mobilitätsbehinderungen) im Rahmen eines „Fussverkehr-Audits“ analysiert. Diese Schwachstellen-Analyse erfolgte 2008/09 während 15 Monaten durch Ortsbegehungen und Situations-Beobachtungen an 825 Querungsanlagen. Als Ergebnis resultieren ca. 1'300 Empfehlungen für Verbesserungsmassnahmen. Auch in der Schweiz („Augenschein Fussverkehr“, „Netzwidestandskataster“) sowie in Skandinavien und Grossbritannien („pedestrian audits“) werden diese Analyse-Tools angewendet. (Sprachen: de, en)

Weitere Informationen:

Fussverkehrs-Audit in Berlin

www.fussverkehrs-audit.de

Augenschein Fussverkehr

www.fussverkehr.ch/augenschein.php

Mobilservice PRAXIS Beispiel „Netzwidestandskataster Langsamverkehr“ in Langenthal (CH):

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1023

Audit du trafic pédestre à Berlin Analyse des points faibles des aménagements pour piétons

L'objectif du projet dédié aux chemins pédestres «20 grüne Hauptwege» («20 chemins principaux verts») est de faciliter l'orientation dans la métropole à l'aide d'une signalisation horizontale et verticale adaptée (nom des rues ayant un rapport avec les lieux, bordures teintées en vert, etc.). Avec ses 500 kilomètres, le réseau de chemins pédestres berlinois est unique en Allemagne, en termes d'étendue et de densité. Dans le cadre d'un audit, l'association FUSS e.V. a analysé ce réseau sur les plans de la sécurité et des besoins de diverses catégories d'usagers, y compris la mobilité réduite. Cette analyse des points faibles a été effectuée en 2008/2009 sur une durée de 15 mois, au moyen de visites sur place et d'observations de situations à plus de 800 intersections. Elle a débouché sur 1'300 propositions d'amélioration. De tels outils d'analyse sont également employés en Suisse («Augenschein Fussverkehr», «Cadastre des obstacles sur le réseau de mobilité douce») ainsi qu'en Scandinavie et au Royaume Uni («pedestrian audit»). (langues: allemand, anglais).

Pour plus d'informations:

Audit du trafic piétons à Berlin (en allemand)

www.fussverkehrs-audit.de

Augenschein Fussverkehr (en allemand)

www.fussverkehr.ch/augenschein.php

Mobilservice Cas PRATIQUE „Cadastre des obstacles sur le réseau de mobilité douce“ :

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilité/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1023

27.07.2010

Fußverkehrs-Audit: Schwachstellen-Analyse durch Ortsbegehungen und Situations-Beobachtungen

DRUCK

Unter Fußverkehrs-Audit versteht der FUSS e.V. eine Schwachstellen-Analyse durch Ortsbegehungen und Situations-Beobachtungen von Fußverkehrsanlagen (Wege, Plätze, Querungsanlagen, etc.). Sie erfolgt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger und die Annehmlichkeit für verschiedene Benutzergruppen (Stichworte: Gender, Mobilitätsbehinderungen, Verkehrsteilnahmearten, etc.). Beachtet werden müssen dabei die verschiedenen Nutzungsarten



(Alltags- und Freizeitwege, Flanieren, Spielen, Shopping, etc.). Aus dieser Schwachstellen-Analyse heraus werden erste Maßnahmen-Vorschläge für die Behebung von Mängeln oder die Verbesserung der Bedingung für den Fußverkehr entwickelt. Ziel ist es, Verkehrssicherheitsmaßnahmen vor einem möglichen Verkehrsunfall mit Fußgängerbeteiligung zu erreichen (Verhältnis-Prävention) und Schritt für Schritt die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern (Qualitäts-Management).

Sie finden hier Informationen über zwei vom Umfang her sehr unterschiedliche Fußverkehrs-Audits:

Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin **Querungsanlagen im Verlauf des Grünzugs Altona in Hamburg**

Die Bezeichnung Audit [lat./engl.] beschreibt eine „(unverhofft durchgeführte) Überprüfung, Untersuchung, Prüfung“ und ist dem „Pedestrian-Audit“ entlehnt, einer Methode, die seit vielen Jahren in Großbritannien und den skandinavischen Staaten angewandt wird. In der Schweiz wird sie als „Augenschein Fussverkehr“ bezeichnet.

In Deutschland entwickelte die Fußgängerinitiative Berlin bereits Ende der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts die Methode „BLITZ-licht“ als eine zeitlich kurze Betrachtung von Gegebenheiten auf Gehwegen oder an Knotenpunkten (z.B. „Ampel-TESTER“). Solche Analysen wurden daraufhin zum Teil als „Mängel-Touren“ bezeichnet auch von anderen Bürgerinitiativen, Stadtteilgruppen, Verbänden und vom Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. durchgeführt.

Verkehrswissenschaftler und Planer haben vergleichbare Formen zu einem anerkannten Analyse- und Bewertungs-Instrumentarium entwickelt. In Deutschland bieten seit 2002 die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen (ESAS 2002)“ das Handwerkszeug für eine Abfrage der Situation bezüglich der Verkehrssicherheit, weniger aber der Akzeptanz und nicht des Komforts von Querungsanlagen. Mit diesen Empfehlungen wird ausdrücklich keine „Auditierung bestehender Straßen – wie im Ausland vielfach praktiziert - ... vorgeschlagen“; sie beziehen sich lediglich auf Neubaumaßnahmen. Dennoch hat der FUSS e.V. bei seinen Fußverkehrs-Audits die darin enthaltenen ausführlichen Check-Listen einbezogen und empfiehlt dies generell für Mängel-Analysen auch im bestehenden Straßennetz. Weitere Informationen dazu: www.Geh-Recht.Info > **Planungsgrundlagen** > **Empfehlungen für das Sicherheitsaudit** .

Die Durchführung von Fußverkehrs-Audits ist möglichst mit Unterstützung durch Fachleute auch von sachkundigen Laien (z.B. verkehrspolitisch interessierte Fußgänger, Straßenanwohner, etc.) durchzuführen, setzt allerdings eine recht intensive (Selbst-)Schulung für die Erfassung der Mängel voraus. Empfohlen wird auch in den o.a. Empfehlungen eine Bürgerbeteiligung, die im Rahmen der Mängel-Analyse, aber auch erst nach der Zusammenfassung der Ergebnisse und der Vorstellung erster Maßnahmen-Ideen erfolgen kann. Bei der Formulierung von Maßnahmen-Vorschlägen muss ein recht

umfangreiches Regelwerk beachtet werden, vgl. dazu: **www.Geh-Recht.Info > Fußverkehrsanlagen** .

Wenn Sie gemeinsam mit dem FUSS e.V. ein Fußverkehrs-Audit durchführen möchten, nehmen Sie bitte mit uns **Kontakt** auf.

Fenster schließen

Zusammenfassung und Ausblick

In Berlin entsteht ein etwa 500 Kilometer langes Netz mit 20 grünen Hauptwegen. Es wurde im Rahmen des Landschaftsprogrammes des Senats für Stadtentwicklung vorgestellt, 1994 vom Senat und dem Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen und wird seit 2003 von einer breiten Basis von Bürgern und Verbänden unterstützt. Etwa 150 Flaneurinnen und Flaneure eines Bürgerprojektes haben das Wegenetz analysiert und an bisher noch nicht zugänglichen Stellen temporäre Umwege vorgeschlagen. Anfang 2008 erschien erstmals eine Übersichtskarte mit der in den Verwaltungen abgestimmten Wegeführung aller grünen Hauptwege, in der Zwischenzeit sind die Wege auch in anderen Stadtplänen eingetragen.

Verkehrssichere und komfortable Straßenquerungen sind letztlich eine entscheidende Grundlage für den Erfolg dieses anspruchsvollen Vorhabens, ein Fußwegenetz für die Alltags- und Freizeitmobilität der Bewohner dieser Stadt und ihrer Gäste zu schaffen. Deshalb hat der FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland mit Unterstützung durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Querungsanlagen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege untersucht und Vorschläge für Verbesserungs-Maßnahmen formuliert. Diese entsprechen den Intentionen des 2003 vom Senat vorgelegten und vom Parlament beschlossenen Stadtentwicklungsplanes Verkehr.

2008 wurden der gesamte Innenstadtbereich und vier Wegeausläufer in die Himmelsrichtungen (etwa 1/3) und 2009 alle anderen Wege (etwa 2/3 des Wegenetzes) untersucht. In diesem insgesamt 15 Monate umfassenden Untersuchungszeitraum wurden alle notwendigen Straßenquerungen im Verlauf des begehbaren Idealwegenetzes betrachtet; Querungsanlagen auf temporären Umwegen wurden dagegen nicht analysiert. Durch diese in Deutschland bisher einmalig umfassende Analyse von annähernd 1000 Querungsanlagen in einem Netzzusammenhang wurden für alle etwa 825 letztlich in das Netz einbezogenen Querungstellen Maßnahmenvorschläge unterbreitet.

In den letzten Jahren wurden in Berlin zahlreiche sehr gute Querungsanlagen gebaut, z.B. im Rahmen des Programmes zur Einrichtung von Fußgängerüberwegen und Gehwegvorstreckungen. Sie zeigen, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern in der Verkehrspolitik einen hohen Stellenwert einnimmt. Ziel der Untersuchung war es, die Schwachstellen mit der Methode „Pedestrian Audit“ durch Begehungen unter Einbeziehung von Hinweisen durch Bürger und Verwaltungen zu analysieren. Dabei wurde untersucht, ob die Querungsanlagen dem aktuellen Regelwerk entsprechen („Stand der Technik“), ob sie unter Einbeziehung der örtlichen Verkehrsverhältnisse höchstmögliche Verkehrssicherheit bieten, attraktiv und komfortabel sind und sich im möglichst direkten Wegeverlauf befinden. Dass die grünen Wege ein Angebotsnetz darstellen und das vorhandene oder angestrebte Fußverkehrsaufkommen einen hohen Anteil von mobilitätseingeschränkten Personenkreisen aufweist oder aufweisen wird, hatte dabei einen hohen Stellenwert.

Für das Wegenetz wurden annähernd 1.300 Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen formuliert, d.h. im Durchschnitt etwa 2,6 pro Kilometer des Wegenetzes. Davon betreffen allerdings zahlreiche Anregungen die Fragestellung, ob nicht allein durch eine Korrektur im Wegeverlauf - und sei es nur der Wechsel der Straßenseite – eine Verbesserung der Bedingungen für die Verkehrssicherheit und Komfort erreicht werden kann. Diese Vorschläge sind kostenneutral. Mehr als ¼ aller Vorschläge beziehen sich auf Markierungen von Fußgängerstreifen, Park- und Fahrstreifen, gehören also im Vergleich zu Straßenumbauten oder der Anlage von Lichtsignalanlagen zu den kostengünstigen und kurzzeitiger umsetzbaren Maßnahmen. Eine erste grobe Kosteneinschätzung für die Gesamtheit der kostenmäßig

erfassbaren Maßnahmenvorschläge ergab einen durchschnittlichen Kostenfaktor zwischen 10.000,- und 13.000,- Euro pro Kilometer Wegelänge, also einen Gesamtbedarf von etwa 5 bis 6,5 Millionen Euro. Darüber hinaus wird mit dem „grünen Bordstein“ ein Markierungs- und Stadtmarketing-Vorschlag unterbreitet.

Eine wesentliche Einschränkung der Aussagen über die Attraktivität und Sicherheit der Querungsanlagen ist in der Tatsache begründet, dass im Verlauf dieses Projektes die Signalzeitenpläne nicht untersucht werden konnten. Bekanntlich ist ein hoher Anteil von Fußgängerunfällen auf sogenannte „latente Gefahren“ an Ampeln zurückzuführen. Es kann keineswegs davon ausgegangen werden, dass an den untersuchten Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen keine Maßnahmen erforderlich sind. Aussagen zur Fußgängerfreundlichkeit von Lichtsignalanlagen bedürfen einer recht aufwändigen Einzelfalluntersuchung.

Wegebegehungen mit mehrfachen Ortsbesichtigungen und Beobachtungen ergaben, dass häufig nicht die Knotenpunkte mit der Querung einer stark befahrenden Straße problematisch waren, sondern Straßen mit mittelstarkem und häufig unangemessen schnellem Kraftfahrzeugverkehr. Als unerwartet gefährlich oder unkomfortabel eingestuft wurden teilweise auch Straßenabschnitte von geringerer Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr. Diese Aussagen treffen auf die Innenstadt und auch auf die äußeren Bereiche zu. Bei letzteren kommen aber als Problembereiche Querungen über sogenannte „Ausfallstraßen“ hinzu, die vom Kraftverkehrsaufkommen gar nicht so herausragend stark befahren sein müssen.

- **Grundsätzlich wird empfohlen, den Querungsanlagen und damit der Nutzung von Verkehrsflächen im Verlauf der 20 grünen Hauptwege in Berlin bei der zukünftigen Planung und Gesamtumsetzung konzeptionell und im Detail einen deutlich höheren Stellenwert zuzubilligen. Wenn die Einbeziehung der notwendigen Fahrbahnquerungen bei der Weiterentwicklung des Gesamtwegenetzes im Sinne des Unfallaudits und der Steigerung der Attraktivität des Fußwegenetzes stärker berücksichtigt werden, erfordert dies kontinuierliche Absprachen zwischen der Grün -, Verkehrs- und Stadtplanung.**
- **Vorrangig wird es sein, die zahlreichen Vorschläge für Wegeveränderungen aus der Sicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts zu diskutieren.**
- **Darüber hinaus wird empfohlen, z.B. zwei der 20 grünen Hauptwege als Modellvorhaben in das Handlungskonzept „Fußverkehr“ im Rahmen des Stadtentwicklungsplanes Verkehr zu integrieren und dafür einen Innenstadt-Weg und einen Weg vom Stadtkern bis zur Stadtgrenze auszuwählen.**

Die Umsetzung und Weiterentwicklung der 20 grünen Hauptwege in Berlin sind erklärtes Ziel der Landesregierung und sie werden in absehbarer Zukunft ein Herausstellungsmerkmal des Stadtmarketings sein. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn die Qualität der Grün- und Erholungswege und der Verkehrsflächen gleichermaßen schrittweise verbessert wird.

Websites:

www.fussverkehrs-audit.de
www.gruene-wege-berlin.de

Kontakt:

FUSS e.V.
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20
D-13357 Berlin
Mo - Fr: 9.00 - 14.00 Uhr:
Tel 030/ 492 74 73
Fax 030/ 492 79 72
info@fuss-ev.de
www.fuss-ev.de

Berlin, 15. Februar 2010



Wo sind die Schwachstellen im Netz?

Mit dem Augenschein Fussverkehr werden die Schwachstellen des Fusswegnetzes erhoben und mögliche Verbesserungsvorschläge gemacht.

Bedeutung des Fussverkehrs

Gehen ist eine existentielle Form des Daseins. Eine Umgebung ist menschenfreundlich, wenn sie unter guten Bedingungen zu Fuss erkundet werden kann. Die Bedeutung des Fussverkehrs wird vielfach unterschätzt. Dabei leistet er Beachtliches:

- Rund 40 Prozent aller Wegetappen im Verkehr werden zu Fuss zurück gelegt.
- Im Durchschnitt ist täglich jede Person rund eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs.
- Täglich bewältigt jede Person rund 1,7 km zu Fuss (Vergleich Tram/Bus: 1,3 km / Tag)

Wer ist zu Fuss unterwegs?

Alle mobilen Personen sind auch zu Fuss unterwegs. Selbst Autofahrende oder ÖV-Passagiere gelangen gehend zu ihrem Verkehrsmittel. Das Fusswegnetz ist jedoch besonders auf die Bedürfnisse von Kindern älteren Personen und Frauen auszurichten. Dann ist ein Fusswegnetz auch für alle anderen attraktiv:

- Kinder sind besonders oft zu Fuss unterwegs. Die Möglichkeit, die eigene Umgebung selbstständig kennenzulernen, ist wichtig für die Entwicklung sozialer und motorischer Fähigkeiten.
- Frauen sind öfters „zu Fuss“ als Männer.
- Ältere Personen sind häufig oft zu Fuss unterwegs. Besorgungen zu Fuss in der Umgebung erledigen zu können, ist eine Voraussetzung für die eigenständige Bewältigung des Alltags.

Fragen zur Vorbereitung



Um die kritischen Stellen im Fusswegnetz zu eruieren, bitten wir Sie, das von Ihnen im Alltag begangene Wegnetz im Quartier in Gedanken anhand der nachfolgenden Fragen kurz zu überprüfen und allfällige Ihnen bekannte Schwachstellen zu bezeichnen.

Umfeldqualität beachtet?

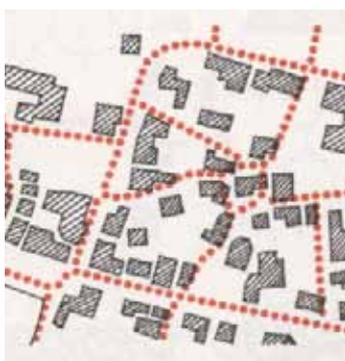
Monotone Umgebungen werden von Zufussgehenden gemieden. Ansprechende Umfelder werden besser akzeptiert. Gewässer und Grünflächen sollen erlebbar gemacht werden.



Regen die Bedingungen Sie zum Gehen an? Ist das Gehen erfreulich?

Wer zu Fuss unterwegs ist, bewegt sich langsamer und nimmt die Umgebung bewusster wahr. Attraktiv und vielfältig gestaltete Wege und Anlagen sind kurzweilig und werden gerne unter die Füße genommen. Distanzen in öden und langweiligen Umgebungen wirken hingegen länger.

Manchmal ist es eine schöne Aussicht, die lockt, manchmal ein Sitzbank und emsiges Treiben drum herum. Wo sind Sie gerne zu Fuss unterwegs und warum gerade dort?



Bestehen direkte Wegverbinden? Welche Verbindungen sind unterbrochen?

Fussgängerinnen und Fussgänger sind umwegempfindlich und meist im Nahbereich unterwegs. 3/4 aller Fusswege bleiben unter 500 Meter. Fehlende Verbindungen führen zu Umwegen und schränken den Radius des Fussverkehrs ein. Ein attraktives Netz ist deshalb ein dichtes Fusswegnetz.

Wo bestehen Sackgassen für den Fussverkehr? Sackgassen auf dem Fusswegnetz führen zu Umwegen und sind zu meiden. Trampelpfade zeigen fehlende Wegverbindungen.



Hat es genug Platz für den Fussverkehr? Kommen die Zufussgehenden einander in die Quere?

Nebeneinander zu gehen, braucht etwas Platz: Mindestens 1,5m. Das Kreuzen zweier Personen mit Schirm benötigt schon 2,0m. Dies ist gemessen am Platzbedarf anderer Verkehrsmittel nicht viel, aber mehr als mancherorts zur Verfügung steht.

Wo müssen Sie auf die Strasse ausweichen? An welchen Stellen muss zu zweit hintereinander gegangen werden? Wo genügen die vorhandenen Breiten dem Andrang nicht?

**Besteht ein gehfreundlicher Belag?
Sind die Fusswege gut unterhalten?**

Die Gehfreundlichkeit wird durch die Beläge mitgeprägt. Harte und ebene Beläge sind im Siedlungsgebiet günstig. Unebene Pflasterungen oder weiche Kiesbeläge sind für Gehbehinderte eingeschränkt nutzbar. Schadhafte Stellen sind Stolperfallen, eine ungenügende Entwässerung führt zu Wasserlachen, und mangelhafter Winterdienst schränkt die Begehbarkeit ein.

Erwünscht ist, wenn der Fussverkehr auf einer Ebene bleibt, etwa mit einem durchgezogenen Trottoir bei einmündenden Strassen.



**Können Sie die Strasse am gewünschten Ort sicher queren?
Müssen Sie dazu lange warten?**

Die meisten Fussgängerunfälle ereignen sich beim Queren von Hauptstrassen. Die Qualität des Fusswegnetzes misst sich massgeblich an der Möglichkeit, dass zu Fuss Gehende auf ihrer Wunschlinie sicher und komfortabel über die Strasse gelangen.

Der Fussgängerstreifen ist – richtig angelegt – nach wie vor wichtiger Bestandteil einer sicheren Quermöglichkeit. Bei stark belasteten Strassen oder mehr als zwei Spuren erhöht eine Mittelinsel Sicherheit und Komfort.



**Fühlen Sie sich im Verkehr sicher?
Wird zu schnell gefahren?**

Zufussgehende haben keinen Airbag und keine Knautschzone. Sie sind bei Unfällen an Leib und Leben gefährdet. Die Verkehrssicherheit ist deshalb Grundvoraussetzung, um sich in einem Raum zu Fuss bewegen zu können. Dazu bedarf es geschützter Flächen wie Trottoirs oder separater Fusswege.

Verkehrsberuhigte Massnahmen, Tempo 30 und Begegnungszonen auf Quartierstrassen schaffen mehr Sicherheit. Ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau auf den Hauptstrassen löst Konflikte, bevor sie entstehen.



**Fühlen Sie sich bedroht?
Gibt es Angst-Orte?**

Da Zufussgehende keine Rückzugsmöglichkeiten in eine sichere und abschliessbare Hülle besitzen und auch keine grosse Geschwindigkeit für eine Flucht entwickeln können, sind sie verletzlich. Es gibt Orte, die Angst auslösen und deshalb gemieden werden. Solche Situationen sind zu vermeiden:

Wird der Weg oberirdisch und übersichtlich geführt? Wird die Sicht nicht durch Mauern, Parkplätze, Hecken behindert? Führt der Weg durch belebte Gebiete? Ist die Orientierung einfach und verständlich?





Sind die Wege frei von Behinderungen?

Fussgängerflächen werden oft von anderen Nutzungen permanent oder temporär in Beschlag genommen: abgestellte Fahrzeuge (Velos, Autos) versperren den Durchgang, Werbeständer stehen im Weg, Gassenwirtschaften lassen dem Fussverkehr nur noch wenig Platz.

Installationen wie Elektrokästen, Verkehrssignalisationen oder Abfall-eimer zwingen den Fussgängerinnen und Fussgänger zum Ausweichen. Dies ist gefährlich, wenn auf die Fahrbahn ausgewichen werden muss.



Wie sind die Bedingungen nachts?

Fussgängerinnen und Fussgänger führen kein eigenes Licht mit und sind deshalb Nachts auf eine gute Beleuchtung angewiesen. Für Wegverbindungen durch wenig begangene und unbelebte Gebiete sollten alternative Routen zur Verfügung stehen.

Ist der Weg angenehm und gleichmässig beleuchtet? Wird beim Fuss- und Veloweg, der durch eine Parkanlage führt, eine sichere alternative Wegführung angeboten? Sind die Fussgängerstreifen in der Nacht ausreichend ausgeleuchtet, so dass die Strasse möglichst sicher gequert werden kann?



Ist das Fusswegnetz für alle zugänglich?

Oft sind es nur kleine Dinge, welche den Zugang für behinderte oder ältere Personen einschränken: Eine fehlende Trottoirabsenkung bei einem Übergang, kein Geländer an einer Treppe, Hindernisse, die von sehbehinderten Personen mit dem Stock nicht erfasst werden können.

Eine behindertengerechte Gestaltung der Wege dient auch allen Anderen: Wer mit dem Kinderwagen, einem Rollkoffer oder temporär mit Stöcken unterwegs ist, weiss, dass der Gehkomfort von der Detailgestaltung abhängt.

Haben Sie weitere Fragen?

Für Ihre Fragen stehen wir zur Verfügung:

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Pascal Regli
Tel: 043 488 40 37
pascal.regli@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch