stadtlangenthal

Bundesamt für Strassen ASTRA

Problemstellenkataster Langsamverkehr

Erfahrungsbericht am Beispiel Langenthal

Hinweise zur Erstellung, Umsetzung und Nachführung eines Instrumentes zur Verbesserung der Bedingungen für den Langsamverkehr

06.09.2005 / DG

Grob Planung GmbH
3360 Herzogenbuchsee
Tel.: 062 956 23 00
info@grobplanung.ch

bfm büro für mobilität ag
Ideen • Strategien • Lösungen

Vorwort des Gemeinderates von Langenthal

Vielen städtischen Zentren macht der Verkehr und die sich stets verändernden Mobilitätsbedürfnisse zu schaffen. So auch der Stadt Langenthal.
Das Thema „Mobilität“ ist deshalb im Leitbild des Gemeinderates verankert und damit
ein wichtiges Anliegen der Politik. Mit dem Verkehrskonzept hat der Gemeinderat einen Grundstein zur Verbesserung der Verkehrssituation gelegt, insbesondere auch für den Langsamverkehr, das heisst den Fuss- und Veloverkehr. Dieses Konzept sorgt als
planerische Massnahme auf übergeordneter Ebene für ein effizientes Verkehrssystem. Die globale Betrachtungsweise genügt jedoch den Ansprüchen des Langsamverkehrs nur teilweise, da dieser empfindlicher auf Elemente des Kleinmassstäblichen reagiert. Die Realisierung des Projektes „Problemstellenkataster Langsamverkehr“ trägt nun dazu bei, die kleinräumlichen Hindernisse zu verringern, welche in der generellen Planung nicht erfasst werden können.
Der vorliegende Bericht, respektive die sukzessive Umsetzung der darin vorgeschlagenen Massnahmen, trägt wesentlich zu Attraktivierung des Fussgänger- und Veloverkehrs bei.
Als nationales Pilot- und Demonstrationsprojekt des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) gewinnt es für Langenthal zusätzlich an Bedeutung und schafft damit eine Grundlage für andere interessierte Städte und Gemeinden.

Werner Meyer, Gemeinderat

Vorwort des Direktors des Bundesamtes für Strassen

Der Bund hat den Auftrag, Grundlagen für die Anlage und Erhaltung von Fuss- und Wanderwegen zu beschaffen. Die Förderung des Langsamverkehrs findet schliesslich massgeblich auf der Ebene der Gemeinden und der Kantone statt. Gestützt auf eine Anfrage der Stadt Langenthal entschloss sich darum das ASTRA, gemeinsam mit Langenthal das Pilotprojekt "Problemstellenkataster Langsamverkehr" durchzuführen. Das Ziel aus der Sicht ASTRA bestand darin, die Vorbereitungs- und Durchführungsarbeiten exemplarisch durchzuführen und die Resultate und Erkenntnisse als Grundlage weiteren Gemeinden und Städten zur Verfügung zu stellen.
Der umfangreiche Problemstellenkataster bringt ins Bewusstsein, dass die Problemstellen den Langsamverkehr zu benutzen sehr vielfältig und zahlreich sind. Der Schlussbericht und die Anhänge lassen sich auf die Begebenheiten anderer Gemeinden ohne grössere Probleme übertragen, und von den Erfahrungen der Stadt Langenthal kann auf einfache Weise profitiert werden. Viele Massnahmen, die aufgrund der Feststellungen im Problemstellenkataster ergriffen werden, lassen sich in kleinere Unterhaltsarbeiten einbinden. Für umfassendere Anpassungen oder Korrekturen im Netz liefert der Problemstellenkataster transparente Grundlagen und Randbedingungen für Umbauprojekte. Das ASTRA ist überzeugt, dass sich die Verhältnisse für den Langsamverkehr auf der verantwortlichen Gemeindestufe mit der Schaffung und Bewirtschaftung eines Problemstellenkatasters Langsamverkehr anhaltend verbessern lassen.

Dr. Rudolf Dieterle
Direktor Bundesamt für Strassen

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 4

1. Einleitung 6

2. Bedeutung und Charakteristik des Langsamverkehrs 8

2.1 Bedeutung für Gemeinden und Städte 8

2.2 Anforderungen 9

2.3 Grundsätze der Förderung 10

3. Instrument Problemstellenkataster 12

3.1 Allgemein 12

3.2 Beispiel Langenthal 12

4. Erfahrungsbericht Projekt Langenthal 13

4.1 Grundlagen Prozess und Methode 13

4.2 Fachliche Grundlagen 14

4.3 Methode der Aufnahme 15

4.4 Testgebiet 15

4.5 Bearbeitung Stadtgebiet 17

4.5.1 Vorbereitung 17

4.5.2 Aufnahmearbeiten 20

4.5.3 Bereinigung und Erstellung Kataster 23

4.5.4 Umsetzung und Bewirtschaftung 24

5. Empfehlungen 25

Anhang 28

Literaturverzeichnis 28

Abkürzungsverzeichnis 28

Fotos

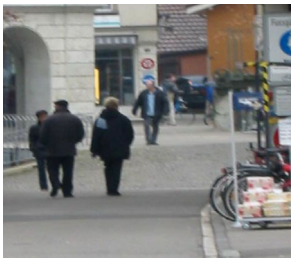
GrobPlanung: D. Grob, S. Oeggerli; bfm: C. Steinmann

Kurzfassung

Für die Förderung des Langsamverkehrs auf ökonomische Weise ist die Qualität des gesamten Strassen- und Wegnetzes wesentlich.
Um Verbesserungen zu erreichen, ist es notwendig, die problematischen Stellen zu kennen und Verbesserungen gezielt, schrittweise entweder als spezifische LV- Projekte, im Zusammenhang mit Stassen- und Leitungsumbauten oder im Rahmen von Unterhaltsarbeiten realisieren zu können.
Ein mögliches Instrumentarium dafür ist der Problemstellenkataster: Flächig im gesamten Netz werden die Problemstellen aller Art für den Langsamverkehr erhoben und in Plänen und in einer Datenbank festgehalten. Ziel ist es, dass bei allen Unterhalts- und Bauarbeiten an der Verkehrsinfrastruktur laufend der Kataster konsultiert und festgestellte Probleme behoben werden.

Die Erarbeitung des Instrumentes, die Art und Weise der Darstellung und der Etablierung in der Verwaltung sowie die Möglichkeiten der Umsetzung werden am konkreten Beispiel der Stadt Langenthal getestet.

Als Basis müssen zuerst die Besonderheiten und der Umfang des Langsamverkehrs aufgezeigt werden: Es sind die vielfältigen Besonderheiten der verschiedenen Gruppen von Menschen als Zufussgehende, als Velofahrende und als Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.



Die Aufnahme der Problemstellen erfolgt mittels Begehungen. In Langenthal wurden interessierte Laien eingesetzt. Sie können gebietsspezifische Probleme und offensichtliche Mängel erkennen.
Die Aufnahmen müssen daher von Fachleuten verifiziert und mit den schwieriger erkennbaren Forderungen und Mängeln für den Langsamverkehr – meist Netzzusammenhang, Verkehrsregime u.ä. – ergänzt werden.

Die Aufnahmen werden strassenzugsweise zusammengestellt Der Kataster beinhaltet die Bezeichnung der Problemstellen auf Plänen (Papier oder digital) sowie die entsprechende Beschreibung in einer Datenbank (mit Vorteil das in der jeweiligen Verwaltung bekannte Software-Produkt!).

In derselben Datenbank wird ein Umsetzungsteil durch die Verwaltung eingefügt, welcher die Bezüge zu laufender Planung, Umsetzung bzw. Routinetätigkeit (Unterhalt) herstellt.

Der in Langenthal erarbeitete Kataster zeigt auf, welche Grundlagen notwendig sind, wie der Einsatz von Laien ermöglicht werden kann, wie vorgegangen werden soll und wie die Ergebnisse aufgearbeitet werden können. Vorgehen und Methode des Beispiels Langenthal können als Grundlage für die Erarbeitung eines Problemstellenkatasters auch an anderen Orten dienen.

1. Einleitung

Die Stadt Langenthal liegt im Oberaargau zwischen der Aare und den Hügeln des Emmentales und des Luzerner Hinterlandes. Die Stadt weist 14'600 Einwohner auf und im regionalen Umfeld ein Einzugsgebiet von weiteren 15'000 Einwohnern für die es u.a. als Einkaufsort interessant ist.Topographisch ist die Lage für den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt selbst und in der Umgebung günstig.

Im Strassennetz der Gemeinde ist kaum eine Hierarchie ablesbar, das Hauptnetz wird durch zahlreiche Strassen mit fast identischem, meist grosszügigem Erscheinungsbild geprägt, obwohl keine der Kantonsstrassen (13,8 km) wirklich durch den Ort hindurch führt! Die Gemeindestrassen bilden ein Netz von rund 43 km, zusätzlich gibt es 16,1 km Privatstrassen.

Langenthal hat anfangs der neunziger Jahren ein sehr modernes Verkehrskonzept erarbeitet, das die Anliegen des Langsamverkehrs bereits einbezieht. Auf dieser Basis werden laufend einzelne Teilstücke des Netzes saniert und verbessert, sowohl direkt auf dem Gemeindestrassennetz als auch mit Einflussnahme auf die kantonalen Umbauvorhaben.

In den 90-iger Jahren erarbeitete die IG Velo Oberaargau für die Stadt Langenthal ein Inventar der Defizite in der Veloinfrastruktur, betitelt „Widerstandskataster". Einige der im Kataster aufgezeigten Problemstellen konnten durch die Verwaltung in der Folge saniert werden, ohne dass aber eine systematische Umsetzung etabliert werden konnte.

Im Januar 1999 wurde in der Stadt Langenthal dann die „Arbeitsgruppe Verkehr" konstituiert. Sie befasst sich seither mit allen Belangen der Mobilität, unter anderem mit der Förderung des Langsamverkehrs. So wurde zum Beispiel die Idee des „Widerstandskatasters" wieder aufgegriffen. Ziel des Katasters ist es diesmal, eine Übersicht über alle für Fussgänger, Behinderte und Velofahrer schwierigen, gefährlichen und störenden Stellen, Einrichtungen und Objekte in den Strassenräumen der Stadt Langenthal zu erstellen als Basis für die schrittweise Behebung und damit die Schaffung eines durchgehend attraktiven Netzes für den Langsamverkehr.

Anfangs 2002 wurde ein Testgebiet für den Problemstellenkataster durchgeführt und ausgewertet. Praktikabilität und Zielerfüllung konnten nachgewiesen werden. Das Projekt weckte daher das Interesse des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), Bereich Langsamverkehr, als wirkungsvoller Ansatz mit hoher Multiplizierbarkeit für andere Gemeinden. Der Gemeinderat Langenthal und das ASTRA gaben daher im Jahr 2002 grünes Licht für das Projekt eines flächendeckenden Katasters.

2. Der Langsamverkehr

2.1 Bedeutung für Gemeinden und Städte

Potential Langsamverkehr

In der Schweiz werden 47% aller Wegetappen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Da innerörtlich die meisten Wege unter 5km lang sind, ist das Potential des Langsamverkehrs (LV) noch wesentlich grösser. Für die Ausschöpfung dieses Potentials muss ein dichtes und attraktives Netz von Routen und Wegen angeboten werden.

Vorteile der LV-Förderung

Eine umfassende Ausschöpfung des LV-Potentials trägt erheblich zur Verbesserung des Verkehrsablaufes in innerörtlichen Verhältnissen bei. Diese Entwicklung in Richtung eines effizienten Gesamtverkehrssystems geht einher mit der Steigerung der Lebens- und Standortqualität sowie einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit.

Die Förderung des LV mittels Verbesserungen und Ergänzungen der bestehenden Infrastruktur sowie weiteren flankierenden Massnahmen auf verschiedenen Ebenen ergänzt andere Verkehrsträger (z.B. öffentlicher Verkehr innerhalb von Wegeketten).

Grafik aus „Entwurf Langsamverkehr“ UVEK

Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr

	Anzahl Etappen[1] (%)	Unterwegszeit (%)	Tagesdistanz (%)
Langsamverkehr LV	**47**	42	8
Zu Fuss	**41**	36	5
Velo	**6**	6	3
Mot. Individualverkehr MIV	**42**	46	73
Öff. Verkehr ÖV	**11**	12	19

2.2 Anforderungen

Besonderheiten der Anforderungen

Stärker als bei andern Verkehrsmitteln sind bei FussgängerInnen und VelofahrerInnen die Anforderungen an Strassen und Wege unterschiedlich, weil Menschen mit sehr verschiedenen Fähigkeiten als FussgängerInnen und teilweise auch als VelofahrerInnen unterwegs sind. Auch die Art der Tätigkeit, für die man unterwegs ist, prägt stärker als mit andern Verkehrsmitteln das Verhalten.

Differenzierung nach Gruppen

Zu beachten sind

- **Altersgruppen** (Kinder bis 7 Jahre; Kinder 7-11 Jahre, Jugendliche; Erwachsene; SeniorInnen),
- **Verkehrszwecke** (Einkaufende, Pendler, Arbeitende usw.)
- **Freizeittätigkeiten** (Wohnende, Erholungssuchende, Sportliche).

Speziell zu berücksichtigen sind die Bedürfnisse von **Menschen mit Behinderungen** (Sehbehinderte, RollstuhlfahrerInnen usw.). Dabei kann innerhalb einer Gruppe die Lebenssituation (Gender Mainstreaming[a]) zu weiteren Differenzierungen der Bedürfnisse führen.

Hauptforderungen an Anlagen

Hauptforderungen für Verkehrsanlagen des LV sind:

Fussverkehr:

- **Sicher**
- **Flächig**
- **Attraktiv**
- **Übersichtlich**

Veloverkehr

- **Sicher**
- **Komfortabel**
- **Kohärent**
- **Direkt**

Je nach Benutzergruppe sind andere Hauptforderungen stärker zu gewichten oder stehen innerhalb der Hauptforderung andere Ansprüche im Vordergrund.

[a] Stete Gisela, Städteplanung Darmstadt, Referat am 2. Okt. 2003 an der HSR Rapperswil

2.3 Grundsätze der Förderung

Bessere Voraussetzungen für den LV

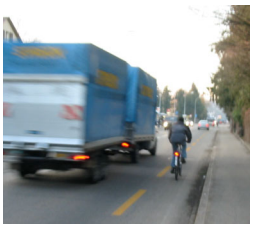
Damit Zufussgehen und Velofahren attraktiver werden und die Anteile der entsprechenden Verkehrsteilnehmer steigen, müssen viele verschiedene Voraussetzungen stimmen, zum Beispiel:

- dichtes Netz an Routen
- Sicherheitsgefühl
- Spass am Unterwegssein
- einfach und problemelos vorwärts kommen
- angenehme Orte ohne Lärm, Gestank, Wind- und Wetter- Einfluss
- interessante Wege
- keine Benachteiligung gegenüber motorisiertem Individualverkehr
- einfache Routenwahl und Routenführung
- kurze Verbindungen

Standard Angebot

Mit dem Entscheid, wieweit den Bedürfnissen des LV zu entsprechen ist, wird der Standard des Angebotes definiert. Die Spannweite bewegt sich zwischen „LV ermöglichen“ und „LV optimal fördern“.

Standard: Nur das Nötigste tun oder Langsamverkehr fördern



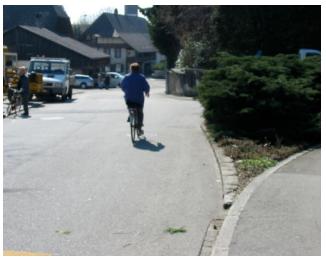
Einfluss- Faktoren

Auf den Qualitätsstandard haben alle Voraussetzungen einen Einfluss. Einige davon sind jedoch von besonders grosser Bedeutung:

- Direkte Sicherheit und das Sicherheitsempfinden.
- Durchlässigkeit für Menschen mit Behinderungen
- Anforderungen von Kindern und älteren Menschen.
- Gewährleisten eines guten Unterhalts (Bewuchs schneiden, Belagsqualität, Sauberkeit u. ä.)

Bei der Prioritätensetzung im Rahmen des Realisierungsprogrammes sind Problemstellen, welche diese Voraussetzungen beeinflussen, besonders zu beachten.

Um festzustellen, wo die Einflussfaktoren Auswirkungen haben, muss das Netz definiert bzw. bekannt sein, d.h. ein Fusswegplan soll die Gesamtheit aller Verbindungen aufzeigen



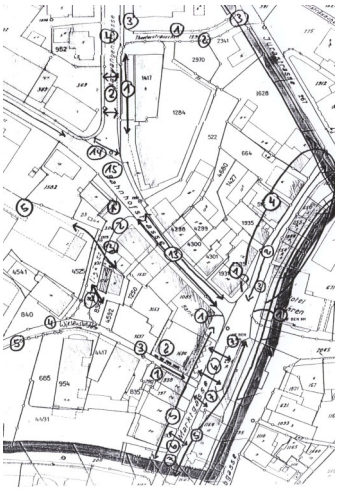
Leitbild des UVEK

Das Leitbild des Bundes umschreibt eine entsprechend umfassende Förderstrategie. Entscheidend dabei ist, dass Verbesserungen in der Regel nicht mit aufwendigen Neu- oder Umbauten zu erreichen sind, sondern mit Korrekturen an vielen kleinen Details. Dies bedeutet, dass Vorgehen gefragt sind, welche die bestehenden Anlagen und Voraussetzungen in den öffentlichen Räumen Schritt für Schritt in einen für den Langsamverkehr attraktiven Zustand überführen.

3. Instrument Problemstellenkataster

3.1 Allgemein

Die Grundidee des Instrumentes Problemstellenkataster Langsamverkehr lässt sich mit einem bekannten Vorgehen aus dem Bereich der Infrastruktur illustrieren:
Für das Leitungsnetz der Ver- und Entsorgung wird von den Kommunen eine Gesamtübersicht über das Leitungsnetz, den Zustand, die Problemstellen und die Ergänzungen geführt, der Leitungskataster. Auf dieser Basis wird der laufende Unterhalts- und Erneuerungsbedarf vorausgeplant und konzipiert und ein optimaler Endzustand angestrebt werden.



Der Problemstellenkataster Netz Fuss- und Veloverkehr ist eine flächendeckende Inventarisierung aller Problemstellen für den Langsamverkehr im Strassen- und Wegnetz einer Ortschaft. Basis bildet eine vollständige Netzplanung der Erschliessungsanlagen der Fuss- und Velowegverbindungen. Dem Inventar wird ein Realisierungsprogramm zugeordnet, das einerseits Sofortmassnahmen, andererseits Prioritäten für kurz,- mittel- und langfristige Realisierungen und Verbindungen zu laufenden Planungen und Bauvorhaben bezeichnen kann.

3.2 Beispiel Langenthal

Inhalt

In Langenthal besteht der Problemstellenkataster aus:

- Plänen 1:2'500 strassenzugsweise mit eingezeichneten, nummerierten Widerständen
- Einer Excel-Tabelle mit strassenzugsweiser Auflistung, Problemstichwort, Beschrieb und Verknüpfungen zu Umsetzungs-Instrumenten.

Vergangenheit der Idee

In Langenthal wurde eine flächendeckende Inventarisierung von Problemstellen erstmals in den neunziger Jahren von einer Interessengemeinschaft zusammen mit dem Stadtbauamt für den Veloverkehr erstellt und unter dem Titel „Netzwiderstandskataster Veloverkehr“ zusammengestellt. Der Kataster führte zu einzelnen Sanierungen, nicht aber zu einem konsequenten Bau- und Sanierungsprogramm im Sinne einer Erhaltungsplanung.

Auslöser für Neuaufbau

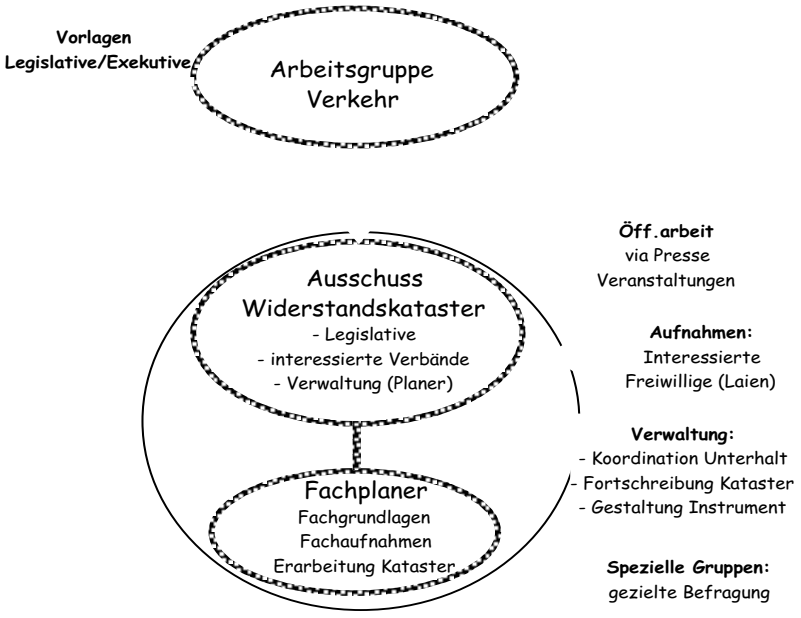
Im Rahmen einer Neuausrichtung der städtischen Verkehrspolitik wurde eine Arbeitsgruppe Verkehr gebildet, welche innovative und auf eine ganzheitliche Mobilitätsstrategie ausgerichtete Projekte evaluieren und umsetzen sollte.
Der Netzwiderstandskataster wurde als ein Projekt erkannt, das eine grosse Wirkung auf die alltäglichen Veränderungen in den öffentlichen Räumen, Strassen und Wegen von Langenthal im Sinne einer schrittweisen Aufwertung für den Langsamverkehr entfalten kann.
Die Arbeitsgruppe nahm daher den Gedanken auf und lancierte das Projekt, welches das Instrument aufwerten und auch auf den Fussverkehr ausdehnen sollte.

4. Erfahrungsbericht Projekt Langenthal

4.1 Grundlagen Prozess und Methode

Projektorganisation

Die Erarbeitung wurde durch einen Ausschuss der Städtischen Arbeitsgruppe Verkehr (vergl. Kap. 3.2) begleitet, der sich aus Mitgliedern der Arbeitsgruppe, dem Stadtplaner und beauftragten Fachplanern zusammensetzt.
Im Verlaufe der Erstellung erfolgte ausserdem der Einbezug von Betroffenen und Interessierten aus der Bevölkerung.



Arbeitsschritte

Für das Projekt wurde eine Vorgehensplanung in einzelnen Schritten erarbeitet, welche die folgenden Arbeitsphasen vorsah:

- Zusammenstellen und darstellen der fachlichen Grundlagen, Entwicklung des Aufnahmevorgehens
- Erprobung in einem Pilotgebiet
- Entscheid über Zweckmässigkeit und Durchführung mit allfälligen Modifikationen im ganzen Stadtgebiet
- Entwickeln und Erstellen des eigentlichen Instrumentes Problemstellenkataster und Einführung eines Umsetzungsvorgehens auf Verwaltungsebene.

Der aktive Einbezug von Betroffenen und Interessierten hat sich bewährt. Eine kleine Gruppe von ca. 5 Personen mit einer Vertretung der Verwaltung und fachlicher Entscheidkompetenz verhilft zu einer stabilen Basis und zu einer effizienten Arbeitsweise. Die Etappierung in eine erste, als Pilotphase und eine anschliessende Hauptphase über das ganze Stadtgebiet erleichtert die Beschlussfassung in den politischen Entscheidgremien.

4.2 Fachliche Grundlagen

Fachinformation für Laien

Die Anforderungen und Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnahmegruppen des Langsamverkehrs, die Hauptforderungen an Anlagen des Langsamverkehrs (vgl. Kapitel 2) und die Definition des anzustrebenden Standards in Langenthal bilden die fachliche Basis für die Erhebungen.
Diese Grundlagen wurden in einem Kurzbericht zusammenfassend dargestellt und dienten als Wissensbasis für die beteiligten Ausschussmitglieder und später auch für die AufnehmerInnen.

Zum einen gewährleistete diese Grundlage, dass durch unterschiedliche Personen der gleiche Massstab bei der Bewertung angewendet wurde, zum andern war damit die Beurteilungsbasis nach aussen offen gelegt. In diesem Sinne ist die Grundlage auch Bestandteil der späteren Berichte.

In der Regel wird die Bedeutung und die Vielfalt der Anforderungen des Langsamverkehrs unterschätzt. Die Bereitstellung sachlich aufklärender Grundlagen ist zwingend. Ziel ist, das Wesentliche zu vermitteln. Zu umfangreiche und in die Tiefe gehende Unterlagen sind nicht angepasst und können Verwirrung stiften.

4.3 Methode der Aufnahme

Gegenstand der Aufnahmen

Aufgenommen werden die Problemstellen für
- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Menschen mit Behinderungen

Ablauf Aufnahmen

Die Aufnahmen sollten für den Fussverkehr zu Fuss, für den Veloverkehr mit dem Velo durchgeführt werden, damit die effektiven Verhältnisse erkannt werden.
Vorgesehen wurde der folgende Arbeitsablauf:
- Begehung des Strassen- und Wegnetzes
- Eintrag von Mängeln, Problemstellen usw. in einen Grundbuchplan direkt vor Ort, Nummerierung
- Kurzbeschrieb in einem Aufnahmeprotokoll
- Aufarbeitung, fachliche Durchsicht und allenfalls nochmals Verifizierung vor Ort.

Die kombinierte Erhebung für Fuss- und Veloverkehr und Menschen mit Behinderungen ermöglicht eine effiziente Bearbeitung. Die direkte Aufnahme von Mängeln und Problemen vor Ort ist der Sammlung von Wunschkatalogen aus der Bevölkerung vorzuziehen.

4.4 Testgebiet

Pilotquartier; Auswahl

Als Pilotquartier wird ein Gebiet ausgeschieden, das mehrere Typen von Strassen und Wegen und wichtige Ziel- und Quell-Orte enthält:
Zentrale Geschäftsgebiete, wichtige lineare Verbindungen zum Bahnhof oder Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, aufenthaltsorientierte Wohnbereiche.

Aufnahmearbeiten

Die Aufnahmen sollen hauptsächlich durch Fachpersonen ausgeführt werden. Die Ausschussmitglieder beteiligten sich jedoch interessenhalber ebenfalls und parallel. Dies ergab die Möglichkeit, eine breitere Beteiligung von Laien zu prüfen.

Notwendigkeit Pilotgebiet

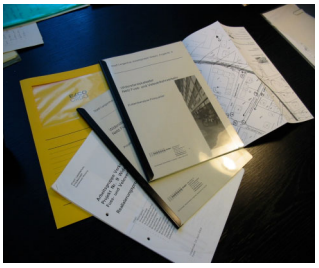
Ein Pilotlauf in einem ausgewählten Quartier ist in folgenden Fällen sinnvoll:

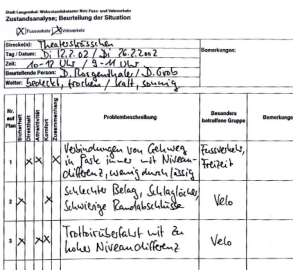
- Zweifel in den Entscheidgremien eines Ortes, ob das Instrument zweckmässig und durchführbar ist
- Bessere Identifikation von Kommission/Behörde mit dem Thema
- Durchführbarkeit für den ganzen Ort (noch) nicht gegeben
- Vermutete Probleme mit dem Instrument bei spezifischen Bedingungen eines Ortes
- Einführung von Laien-AufnehmerInnen

Folgerungen Pilotgebiet

Aus dem Pilotprojekt liessen sich die folgenden Schlüsse ziehen:

- Die entwickelte Erhebungsmethode ist zweckmässig und effizient.
- Der Kataster eignet sich als Grundlage eines pragmatischen und ökonomischen Vorgehensprogrammes, dazu müssen allerdings die Informationen pro Strasse (strassenzugweise) zur Verfügung stehen.
- Es ist ein beträchtliches Potential für kleine und kostengünstige Verbesserungen vorhanden.
- Das Erreichen zumindest eines mittleren Qualitätsstandards für Fuss- und Veloverkehrsanlagen ist realistisch.
- Es scheint möglich, die Feldaufnahmen durch interessierte Laien ausführen zu lassen. Diese sind durch Fachleute einzuführen und zu begleiten und die Ergebnisse sind durch die Fachleute zu verifizieren und allenfalls zu ergänzen.





4.5 Bearbeitung Stadtgebiet

4.5.1. Vorbereitung

Interessierte finden

Interessierte Laien wurden auf drei Arten gesucht:

- Aufruf in einem redaktionellen Beitrag auf der Grundlage einer Presseorientierung über die zweite Projektphase
- Inserieren im amtlichen Anzeiger
- Direktes Ansprechen von potentiellen Personen durch die Arbeitsgruppenmitglieder, die Verwaltung.

Sowohl die Aufrufe in den Tageszeitungen, die konventionellen Inserate als auch das persönliche Ansprechen von Interessierten hat sich bewährt. Wichtig ist das Vorhandensein einer Art „Stellenbeschrieb“ (Umfang der Arbeit, Zeit, Dauer, Art der Verpflichtung).

Instruktion der Laien

Die interessierten Laien wurden in ca. zweistündigen Abend-Anlässen (ab 17 Uhr) mit je ca. 10 Personen instruiert. Auf Grund der überraschend grossen Nachfrage mussten drei Anlässe durchgeführt werden.
Die Information bestand aus zwei Teilen:

- Einführung in das Instrument und die allgemeinen Grundlagen als Referat mit einem Diskussionsteil
- Konkrete Arbeitsanweisung für die Aufnahmearbeiten in einer kurzen Begehung an einem beispielhaften Strassenzug.

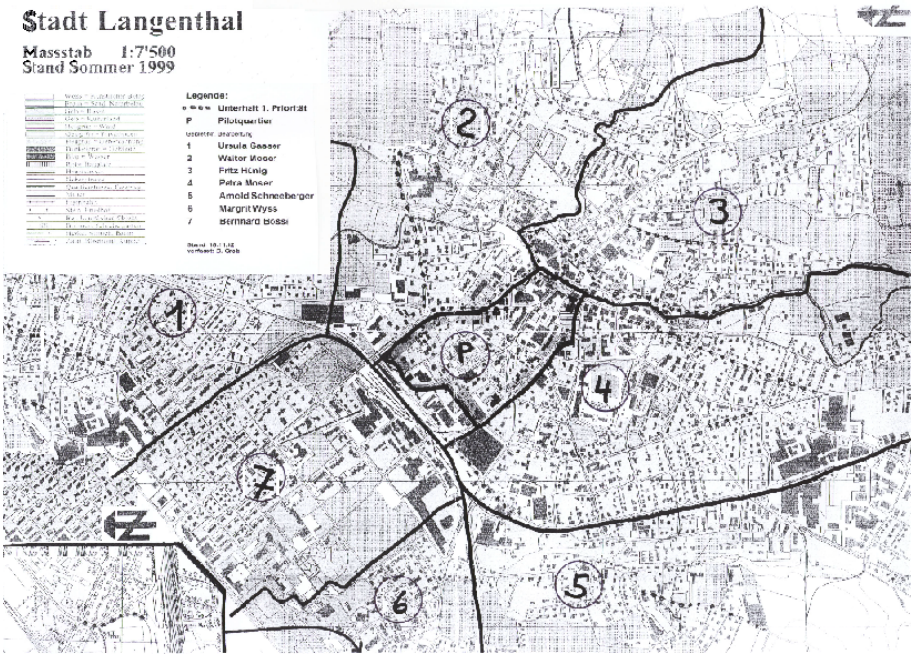
Die Laieninstruktion erfolgte zu theorielastig. Eine hohe Bedeutung geniesst die Instruktion vor Ort, im Verlaufe von ersten Aufnahmen und anhand von vielfältigen Beispielen. Die Illustration an nur wenigen Beispielen birgt die Gefahr, dass bei den folgenden, selbständigen Erhebungen vor allem auf diese Beispiel-Problemstellen fokussiert wird. Zu vermeiden ist daher auch die Abgabe von Listen möglicher Problemstellen im Voraus, sie führt zu einer eingeengten Wahrnehmung!

Arbeitsorganisation der AufnehmerInnen

Die Gebietseinteilung und die Zuteilung an die AufnehmerInnen erfolgte in der Diskussion an den Instruktionsabenden unter Koordination durch die beauftragten Planer.
Die Arbeitsorganisation wurde den AufnehmerInnen überlassen. Es wurde ein Terminrahmen mit einigen Eckdaten und dem Ziel der Abgabe in einem halben Jahr abgegeben. Da sich pro Teilgebiet mehrere Laien gemeldet hatten, ergaben sich unterschiedliche Organisationsformen:

- Gemeinsam in einer Gruppe das gesamte Gebiet
- zugeteilte Strassen/Gebiete pro AufnehmerIn
- Mischformen.

Beispiel Gebietsaufteilung für Aufnahme



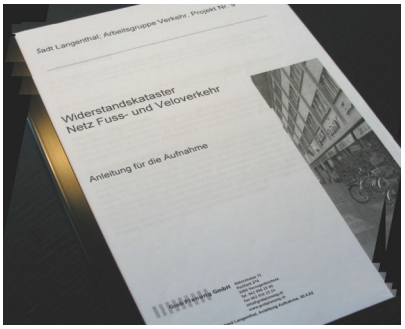
Die Eigeninitiative bei der Gebietswahl und bei der Art der Zusammenarbeit von Laien in den Gebietsgruppen hat zu guten Resultaten geführt. Die Vororganisation kann in diesem Bereich marginal bleiben. Die beteiligten Laien arbeiten in den ihnen bekannten Gebieten.

Unterlagen für AufnehmerInnen

Die Unterlagen der Pilot-Erhebung wurden zu einem Instruktions-Dossier für Laien aufgearbeitet, an der Instruktion erläutert und abgegeben.

Das Dossier enthielt folgende Unterlagen:

- Merkblatt für die Aussenaufnahmen
- Übersichtsplan Aufnahmesektoren / Zuteilungen
- Anleitung für die Aufnahme (Kurzbericht, fachliche Grundlagen)
- Übersicht Anforderungen von Nutzergruppen
- Kurzanleitung
- Originale Aufnahmeprotokoll
- Übersichtsplan des zugeteilten Sektors
- Informationsblätter für „Neugierige“
- Arbeitszeiterfassung
- Ausweis



Als Plangrundlagen konnten sich die AufnehmerInnen nach Voranmeldung auf der Verwaltung A3-Kopien der jeweiligen Katasterpläne im Massstab 1:500 oder 1:1000 herstellen lassen.
Da Langenthal noch über keine digitalen Plangrundlagen verfügt, mussten dazu Ausschnitte aus den Grundbuchpläne herauskopiert werden. Das Zusammenfügen und Ordnen nach Strassenzügen war Aufgabe der Laien.

Die Schaffung eines Dossiers mit einer Zusammenfassung der fachlichen Grundlagen, der Vorgehensweise bei der Erhebung, den nötigen Arbeitsmaterialien und einem Ausweis bzw. Informationsblatt ist für die AufnehmerInnen eine gute Hilfe.

Die Plangrundlagen müssen auf einem A4-, max. A3-Format ganze Strassenzüge enthalten, es kommen daher nur Grundlagen in den Massstäben 1:2000 oder 2'500 in Frage. Nicht bewährt haben sich grössere Masstäbe wie 1:1000 oder gar 1:500. Laien werden mit den Teilausschnitten überfordert.

4.5.2. Aufnahmearbeiten

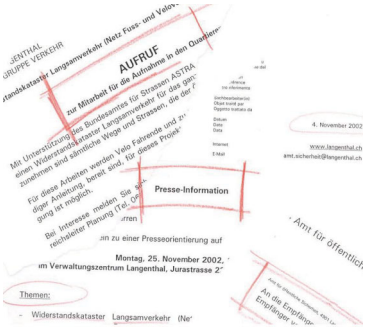
Arbeitsweise, Begleitung

Die AufnehmerInnen arbeiteten selbständig auf Grund des Instruktionsdossiers mit den Arbeitshilfen. Die Grundsätze der Aufnahme entsprechen den im Pilotversuch formulierten Vorgaben. Die Fachpersonen waren Ihnen als Berater auf Abruf zugeteilt.
Nach ca. zwei Monaten wurde auf Grund des ursprünglichen Wunsches der Laien an den Instruktionsabenden ein Erfahrungsaustausch organisiert.

Eine aktive Nachfrage bei den beteiligten Laien relativ kurz nach Beginn der Arbeiten durch die begleitende Fachinstanz ist absolut notwendig. Rückfragen und Hilfesuche bei Problemen erfolgen nur sehr zögernd. Ein Erfahrungsaustausch unter allen Beteiligten ca. zwei Monate nach Arbeitsbeginn kann sinnvoll sein. Dennoch ist aber die Begleitung einer Aufnahmetour durch Fachleute auch in einem späteren Zeitpunkt unbedingt nötig. Einmal angefangene Fehler werden sonst konsequent und systematisch durchgezogen.

Öffentlichkeitsarbeit

Im Vorfeld wurde in einer Pressemitteilung über das Projekt informiert, anschliessend wurde die Presse gezielt zur Begleitung von Laien bei der Aufnahme eingeladen. Ziel war vor allem auch die bessere Information der Bevölkerung über die stattfindenden Arbeiten.


AUFRUF

Presse-Information

Montag, 25. November 2002,

Themen:

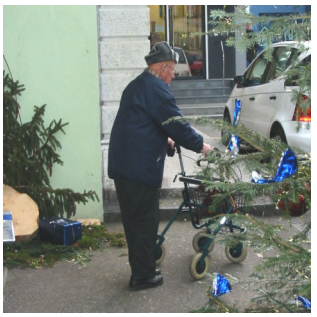
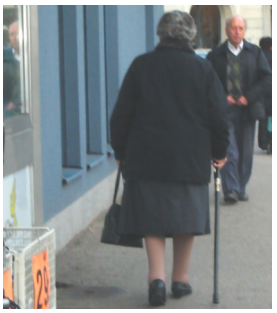
«Detektive» auf Hindernisjagd

Modellstadt für Fussgänger

Die zweimalige Orientierung der Presse vor Beginn und im Verlaufe der Arbeiten hat sich bewährt und dürfte das Optimum zwischen notwendiger Information und Interesse der Medien darstellen.

Spezielle Gruppen

Für die Gruppe der Menschen mit Behinderung wurde eine spezielle Form der Mitarbeit eingeführt, indem an einem Treffen die wichtigsten Kenntnisse abgerufen wurden und anschliessend einzelne Betroffene ihre spezifischen Feststellungen ablieferten.

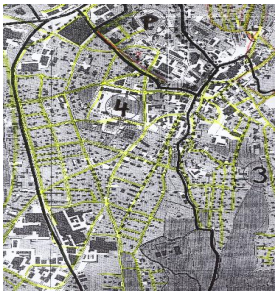



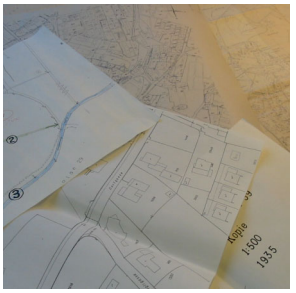
Die speziellen Besprechungen mit Verbänden oder einzelnen Menschen mit Behinderungen sind notwendig und unabdingbar.

Dauer, Umfang der Arbeiten

Die Aufnahmearbeiten wurden grösstenteils im Verlaufe des vorgesehenen halben Jahres (Dezember bis Juni) durchgeführt und in Form von Dossiers aus Planausschnitten und Protokollen abgeliefert.

Der Arbeitsaufwand wurde von den Gruppen mittels Arbeitszeitprotokollen teilweise erhoben.





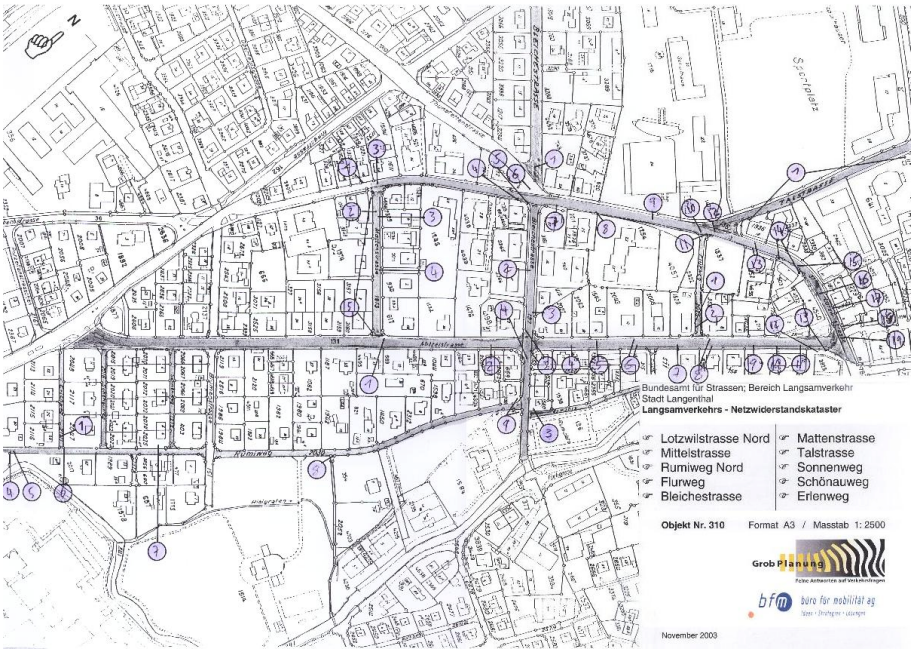
Der Zeitraum von einem halben bis dreiviertel Jahr, während dem die Aufnahmen durchgeführt werden, erscheint ideal. Dabei können verschiedene Jahreszeiten berücksichtigt werden, die Arbeiten ziehen sich nicht zu lange hin und es sind Anpassungen und Korrekturen möglich.
Die sorgfältige Zuordnung von Plänen und Protokollen ist nicht ganz einfach. Sinnvoll ist daher eine persönliche Zusammenkunft mit Fachpersonen zur Übergabe, damit Rückfragen sofort gestellt werden können.
Der Aufwand für die Laien ist schwierig im Voraus zu beziffern. Aus den Rapporten ergibt sich ein Anhaltspunkt: Für 11 km Strassen und Wege wurden ca. 40 Std. benötigt.

4.5.3 Bereinigung und Erstellung Kataster

Aufarbeiten der Resultate

Die Erhebungsresultate als „Rohmaterial“ mussten in eine einheitliche Form des Katasters eingefüllt werden. Dazu wurde

- ein Glossar der Problembezeichnungen entwickelt, welches die frei formulierten Problembeschreibungen in einen strukturierten Problemkatalog umwandelt und die angestrebte gezielte Suche nach abgegrenzten Problemarten in der Datenbank ermöglicht.
- das Planmaterial so aufgearbeitet, dass eine strassenzugweise Erfassung möglich wird.



Problemstellenkataster

Auf dieser Basis wurden die abgelieferten Resultate von den beauftragten Fachbüros zum eigentlichen Problemstellenkataster aufgearbeitet. Dieser besteht im Falle von Langenthal

- aus einer Excelldatenbank, in der sämtliche Informationen aus den Aufnahmen enthalten und strassenzugsweise nummeriert sind.
- aus den entsprechenden Plangrundlagen, welche als zugehörige Dossiers nach Strassen bezeichnet vorliegen.

Bei der Erhebung des Katasters erfolgte zudem eine durchgehende Überprüfung und punktuelle Ergänzung der Erhebungen durch die Fachpersonen, welche das gesamte Stadtgebiet umfasste.

Die Vereinfachung der Bezeichnungen und die Zuordnung zu Widerstands-Typen (Problembezeichnungen) erfolgt mit Vorteil erst bei der Bearbeitung der Aufnahmeergebnisse. Dabei können direkt Verifizierungen und Klärungen berücksichtigt und wenn nötig die Zuordnung zu Strassenzügen verbessert werden. Auf der Basis dieser ersten Darstellung der Ergebnisse auf den bereinigten Plangrundlagen erfolgt sinnvollerweise die Überprüfung durch die Fachperson.
Die direkte Überprüfung anhand der Laien-Aufzeichnungen hat sich nicht bewährt, da sonst unterschiedliche Arten der Aufnahme vermischt wurden und Missverständnisse entstanden.
Mit Vorteil erfolgt die durchgehende Nummerierung pro Strassenzug und das Einfüllen in die vorbereitete Datenbank erst anschliessend.

4.5.4 Umsetzung und Bewirtschaftung

Realisierungsprogramm, Umsetzung

Die Erweiterung des Katasters um den Realisierungsteil erfolgt anschliessend schrittweise durch die Verwaltung. Die Tabelle wurde entsprechend vorbereitet.
Es sind folgende Möglichkeiten der Umsetzung vorgesehen:_

- laufend durch den Kataster als Arbeitsmittel z.B. des Unterhaltes
- Pakete von einfachen Sofortmassnahmen durch die Verwaltung ausgelöst
- Einbezug in laufenden Planungs- und Projektierungsarbeiten
- Auslösung spezifischer Projekte durch Verwaltung

Erwartungen bezüglich einer sofortigen Umsetzung und einem entsprechenden markanten Qualitätssprung sind rechtzeitig zu dämpfen. Es muss ein Bewusstsein für die langfristige Wirkung des Katasters vorbereitet werden. Der persönliche Einbezug wichtiger Akteure von Projektierung und Unterhalt ist unabdingbar.

Vollständigkeit, Bewirtschaftung

Der Kataster wird mit grosser Sicherheit auch Lücken aufweisen. Meldungen über Problemstellen aus der Bevölkerung oder von Mitarbeitenden vor Ort (z.B. Unterhalt, Polizei) werden durch eine bezeichnete Anlaufstelle in der Verwaltung entgegengenommen, geprüft und allenfalls im Kataster nachgetragen. Ebenso müssen behobene Problemstellen erfasst und aus dem Kataster eliminiert werden.

Der Kataster ist nur so gut wie seine Nachführung. Die Vereinbarung für eine Bewirtschaftung, die Bezeichnung einer Zuständigkeit und das Schaffen einer Bereitschaft sind innerhalb der Verwaltung zu regeln.

5. Empfehlungen

Die Empfehlungen richten sich an Städte und Gemeinden, welche nach Möglichkeiten suchen, auf ökonomische Art eine dauerhafte Verbesserung der Situation für den Langsamverkehr zu erreichen. Das Instrument Problemstellenkataster eignet sich für die Anwendung auch in kleinen Orten, wobei der Aufwand dort sinngemäss wesentlich kleiner gehalten werden kann.

Problemstellenkataster lancieren!

Betroffenheit macht Beine!

- Ökonomie des Instrumentes aufzeigen.
- Wirksamkeit für den Langsamverkehr illustrieren.
- Problemstellen erlebbar machen.
- Bedeutung des Langsamverkehrs beziffern.

Projektorganisation

Mehr Indianer als Häuptlinge!

- Interessierte / Freiwillige integrieren.
- Arbeit durch Fachleute begleiten.
- Arbeitsgruppe spezifisch für die Erarbeitung bilden.
- In bestehende Kommission, Verwaltung einbinden.
- Arbeitsgruppe mit Kompetenz für Sachentscheide ausstatten.

Vorgehen

Kleine Schritte zum grossen Wurf!

Ein schrittweises Vorgehen ermöglicht das Ausrichten der Arbeitsweise auf die spezifischen Anforderungen des Ortes:

- Aktualisieren und Darstellen der fachlichen Grundlagen
- Bearbeitung eines Teil-Gebietes
- Durchführung der Aufnahmen im gesamten Ortsgebiet
- Erstellen des Katasters und Etablieren der Umsetzung

Öffentlichkeitsarbeit

Tue Gutes und rede darüber!

- Informationen und Erlebnisse zu Widerständen vor dem Projektstart lancieren.
- Suche von Freiwilligen und Interessierten auch via Presse
- Begleitung von Aufnahmearbeiten als Presseereignis
- Resultat und Umsetzungsbeispiel nach Vollendung zeigen

Grundlagen für die Arbeit

Wer nagelt braucht einen Hammer!

- Infoblatt mit den wichtigsten fachlichen Hinweisen:
  - Vielfalt der Menschen im Langsamverkehr
  - Hauptforderungen an Anlagen des Langsamverkehrs
  - hauptsächlich anzutreffende Probleme
- Mappe für AufnehmerInnen:
  - Kurzanleitung für das Vorgehen
  - Übersicht über das Projekt
  - Informationsblatt für fragenstellende Passanten/BewohnerInnen
  - Planausschnitte strassenzugsweise (ca. 1:2000)
  - Aufnahmeprotokolle (Original zum Kopieren)
  - offizieller Ausweis
  - Adressen der Fachbegleitung/Projektleitung

Laien finden

Dreinreden ist gefragt!

- Vorankündigung / Aufforderung in Pressebeiträgen bei Projektstart
- Inserat im amtlichen Publikationsorgan
- Direktansprechen durch Arbeitsgruppe / Kommission
- Stark betroffene Interessengruppen (SchülerInnen, Menschen mit Behinderungen u.ä.) direkt anfragen
- Quartiervereine o.ä. anfragen!
- Einfaches Anforderungsprofil als Werbung: Interesse am Thema, minimales Planverständnis, freie Zeit, kein Verdienstbedarf

Einführung der Laien

Erlebnisparcours!

- Einführung anhand einer gemeinsamen Begehung durchführen
- In kleinen Gruppen (2-3 Personen) einführen
- Fachlich: Notwendige Grundkenntnisse vermitteln
- Eigenes Erleben stärken
- Beispiel des gewünschten Resultates aufzeigen
- Arbeitsweise ausprobieren lassen

Aufnahmearbeiten

Achtung – fertig – los!

- Gebietszuteilungen vereinbaren
- Arbeitsorganisation den Laien überlassen (Gruppen oder einzeln)
- strassenzugweise aufnehmen (nach Strassennamen!)
- auf Verbindungen/Wege achten, die noch nicht in Grundlagen verzeichnent sind!
- Lösungsvorschläge vermeiden, Probleme feststellen
- Erfahrungsaustausch unter AufnehmerInnen fördern
- Verifizierung durch Fachpersonen nach erfolgter Laien - Aufnahme.
- Aktive Nachfrage bei AufnehmerInnen durch Fachleute
- Aufnahmeresultate als Gesamtdossier pro AufnehmerIn abliefern
- Schlussevent mit AufnehmerInnen nach Abschluss

Kataster erstellen

Anwenderfreundlich!

- Bestandteile: Datenbank und Pläne
- Software verwenden, die beim Anwender gebräuchlich ist
- Sicherstellen, dass spätere GIS-Kombination möglich ist
- Für dieselben Problemstellen die gleichen Begriffe verwenden
- Kataster so aufbauen, dass einfache Abfrage möglich ist
- Eindeutige Zuordnung von Problemstelle zu Datenbankeintrag
- Erweiterung/Ergänzung ermöglichen

Umsetzung

Tun!

- Verantwortliche, engagierte Stelle in der Verwaltung beauftragen
- Potentielle Anwender wie Bauabteilung, Tiefbauamt, Unterhaltsverantwortliche früh einbeziehen und motivieren
- Breite Vorstellung des Instrumentes nach Fertigstellung
- Fortschreibung und laufende Nachführung organisieren
- Instrument publik machen
- Über realisierte Resultate sprechen
- Verknüpfungen mit Bauprogrammen sicherstellen

Anhang

Literaturverzeichnis

1	ASTRA (Bundesamt für Strassen) u.a. *Entwurf Leitbild Langsamverkehr.* Bezugsquelle; ASTRA ATRADOK 3003 Bern FAX 031 323 23 03, mail; stradok@astra.admin.ch
2	Verschiedene Autoren; Netzwerk Langsamverkehr, Investitionen in die Zukunft, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Bern 2001. Bezugsquelle; BBL/EDMZ, CH_3003 Bern FAX +41(0)31 325 50 58 www.admin.ch/edmz,EDMZ-Bestellnummer 801.702.d
3	Daniel Sauter, *Institutionelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr.* Massnahmen für eine neue Verkehrspolitik. Herausgeber: Fussverkehr Schweiz, ISBN: 3-9520290-2-5
4	Eva Schmidt, Joe A. Manser. *Strassn – Wege – Plätze*. Richtlinien „Behindertengerechte Fusswegnetze“1. Auflage Mai 2003 Bezugsquelle: Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Kernstrasse 57 / 8004 Zürich 01 299 97 97 Fax 01 299 97 98
5	Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Strassenentwurf *Empfehlungen für Fussgängerverkehrsanlagen* EFA, Ausgabe 2002 Bezugsquelle;FGSV Verlag GmbH, Weselingerstrasse 17 / 50999 Köln Tel 02236 / 3846 30 FAX 3846 40
6	Th. Michels und Arbeitsgruppe, *Radverkehrsplanung von A bis Z*, das niederländische Planungshandbuch für fahrradfreundliche Infrastruktur. 2. Auflage August 1995 ISBN 90- 6628-183-9 Infos über C.R.O.W. Postbus: 37 NL-6710 BA Ede Niederlande Tel. (0031) 8380 20410 FAX (0031) 8380 2112
7	Thaler Robert, *Vorrang für Fussgänger*, VCÖ Verkehrsclub Österreich, Verlagspostamt, Dr. Ludwig-Rieger-Strasse 72340 Mödling,
8	VSS Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute SN Schweizer Norm *Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr*. Bearbeitung: VSS-Fachkommission 2 Planung und Projektierung. Genehmigt Juni 2003 Bezugsquelle; Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) Seefeldstrasse 9 / 8008 Zürich

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
GIS	Geographisches informations System
IG Velo	Interessegemeinschaft Velo
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation