



**Sicher zu Fuss**

*Innovationspreis Fussverkehr*

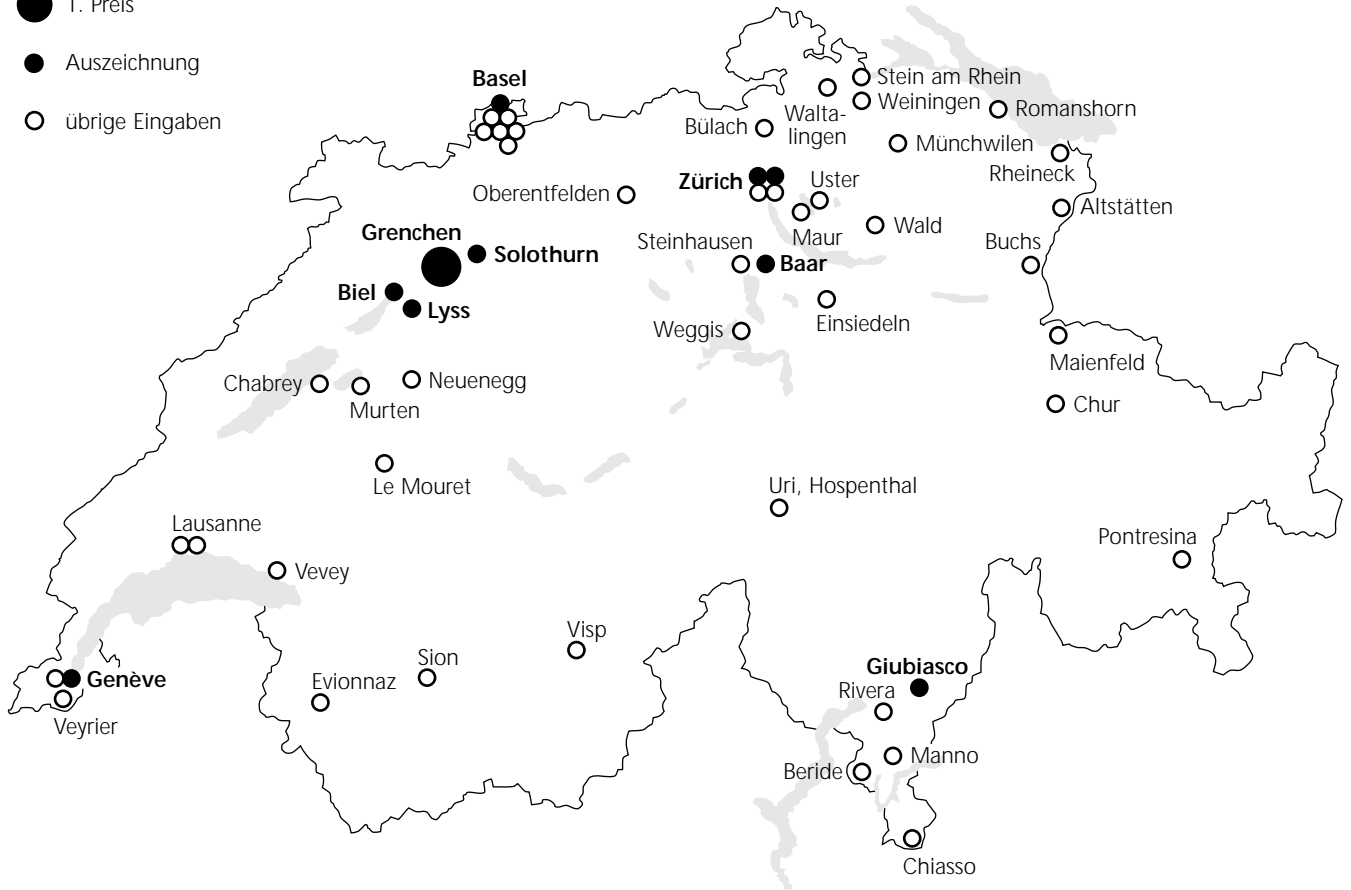
# *Sicher zu Fuss – Innovationspreis Fussverkehr 2004*



*Portraits der 10 prämierten Projekte*

# Herkunft der Eingaben

- 1. Preis
- Auszeichnung
- übrige Eingaben



Die Liste sämtlicher Eingaben befindet sich auf Seite 16

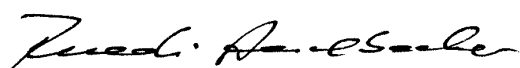
Bloss einen Kaffee wollten die beiden zusammen trinken, bevor er in die USA zurückfliegt. Doch dann beginnen sie zu spazieren. Schlendern durch Parks und Gässchen, über Plätzchen und Plätze, geraten erzählerweise vom Hundertsten ins Tausendste...

Haben Sie den Film "Before Sunset" von Richard Linklater gesehen? Céline und Jesse erleben nach neun Jahren ein Wiedersehen, bewegen sich durch die Strassen von Paris und gleichzeitig aufeinander zu, indem sie sich ihre Geschichten anvertrauen. Die Stadt zeigt ihre einladende, malerische Seite. Kein überbordender Verkehr verunmöglicht das Gespräch, kein auf dem Trottoir parkiertes Fahrzeug versperrt den Weg. Dabei spielt die Geschichte nicht vor hundert Jahren, sondern heute.

Verkehrsräume, die sich an den Bedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger orientieren, gibt es nicht nur im Film. Sie sind zwar noch eher selten. Doch die Beiträge, die anlässlich der fünften Ausschreibung des Innovationspreises Fussverkehr – Sicher zu Fuss eingereicht worden sind, zeigen auf eindrückliche Weise, dass die Belange des Fussverkehrs zunehmend in die Planung einbezogen werden. Manche Massnahmen wirken auf den ersten Blick unspektakulär. Es sind keine gigantischen Bauwerke, die das tägliche Leben der Fussgängerinnen und Fussgänger erleichtern. Genau darin liegt die Sensation: Oft kann mit kleinen, gezielten Massnahmen die Situation für den Fussverkehr verbessert werden. Die im vorliegenden Bericht präsentierten Projekte zeigen die wiedergewonnene Selbstverständlichkeit, dass Räume für Menschen und nicht für Fahrzeuge geschaffen sind.

Von über fünfzig Eingaben wurden 22 mit hervorragenden Qualitäten für die Jurierung nominiert. Grenchen hat, unterstützt durch den Kanton Solothurn, mit der konsequenten Umgestaltung seiner Hauptachse zu einer Begegnungszone nicht nur ein lebenswertes Zentrum, sondern darüber hinaus den «Innovationspreis Fussverkehr 2004 – Sicher zu Fuss» gewonnen. Neun weiteren Projekten hat die Jury eine Auszeichnung zugesprochen: Den Gemeinden Baar, Basel, Biel, Genf, Giubiasco, Lyss, Solothurn und Zürich sowie der Baugenossenschaft Hagenbrünneli in Zürich.

Wir danken allen, die sich mit ihren beachtenswerten Beiträgen am Innovationspreis Fussverkehr 2004 – Sicher zu Fuss beteiligt haben.



Nationalrat Ruedi Aeschbacher  
Präsident Fussverkehr Schweiz



Nationalrätin Franziska Teuscher  
Zentralpräsidentin Verkehrs-Club der Schweiz

**Inhaltsverzeichnis**

Hauptpreis	
Kategorie Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen	
<b>Grenchen: Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum</b>	<b>2</b>
Kategorie Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen	
<b>Baar: Neugestaltung Bahnhofplatz</b>	<b>5</b>
Kategorie Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme	
<b>Basel: Sichere Fussgängerübergänge im ganzen Stadtgebiet</b>	<b>6</b>
Kategorie Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen	
<b>Biel: Begegnungszone Zentralplatz</b>	<b>7</b>
Kategorie Öffentlichkeitsarbeit	
<b>Genève: Les Yeux de la Ville</b>	<b>8</b>
Kategorie Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme	
<b>Giubiasco: Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta</b>	<b>9</b>
Kategorie Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen	
<b>Lyss: Bahnhofstrasse, Begegnungszone</b>	<b>10</b>
Kategorie Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme	
<b>Solothurn: Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt</b>	<b>11</b>
Kategorie Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen	
<b>Zürich, Baugenossenschaft Hagenbrünneli: Siedlung Lerchenberg</b>	<b>12</b>
Kategorie Öffentlichkeitsarbeit	
<b>Zürich: Mobilspiele 2003</b>	<b>13</b>
Rosinen aus den übrigen Nominationen und Eingaben	<b>14</b>
Liste der Eingaben	<b>16</b>
Ausschreibung und Jurierung	<b>17</b>
Impressum	<b>17</b>

# Grenchen: Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum Hauptstrasse wurde Begegnungsort

Kategorie "Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen"



Bis 2002 durchquerten 14'200 Fahrzeuge täglich das Zentrum von Grenchen. Mit dem Bau der Autobahn kam die Wende.

In enger Kooperation mit dem Kanton wurden nach Eröffnung der Autobahn als flankierende Massnahmen Gestalt und Betrieb der Strassen so verändert, dass ein fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entstanden ist. Intensive Öffentlichkeitsarbeit erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess.

## Ausgangslage:

Bis im Frühjahr 2002 durchquerten 14'200 Fahrzeuge täglich das Zentrum von Grenchen. Um nach der Eröffnung der Autobahn (A5) den Durchgangsverkehr dauerhaft zu verlagern, waren flankierende Massnahmen bereits im Autobahnprojekt enthalten. Die zum Teil vierspurige Strasse trennte die Stadt in zwei Teile. Der Fussverkehr wurde im Zentrum durch eine Unterführung von 75m Länge geschleust. Nebst der Einschränkung an Lebensqualität verursachte der übermässige Verkehr auch wirtschaftliche Schäden: Die mögliche Kundschaft mied das stark befahrene Zentrum. Die Folge waren leer stehende Gebäude und Geschäftslokale.

Die Stadt nutzte die durch den Bau der Autobahn A5 entstandene Chance zur Neugestaltung des Zentrums.



*Der Teppich für den Langsamverkehr ist ausgerollt, und das Zentrum bietet Platz und Bewegungsfreiheit für die GeschäftskundInnen.*

*Die beiden Stadtteile können wieder zusammenwachsen.*

*Vor dem Rückbau der Hauptstrasse machte der teilweise vierspurige Fahrzeugverkehr dies unmöglich.*



**Vorgehen:**

2001: Präsentation der Projektideen an der Gewerbeausstellung. Umfrage und Wettbewerb.

April bis November 2002: Informationstafeln bei Baustellen, Materialbemusterungen. Einbezug des Gewerbeverbandes: Besichtigung der Begegnungszone Burgdorf, gemeinsame Erarbeitung von Werbematerial. Ab November 2002: Einführung der Begegnungszone mit Plakaten, Werbematerial, Medienarbeit.

**Zeitraum:**

- 1998-99: Projektwettbewerb "Flankierende Massnahmen zum Bau der A5"
- April 2002: Baubeginn auf der Hauptachse im Zentrum von Grenchen, gleichzeitig mit Eröffnung der Autobahn
- November 2002: Fertigstellung des Herzstücks
- Ende 2003: Fertigstellung der Abschnitte bis zu den beiden anschliessenden Kreuzungen

**Finanzierung:**

Bund/Kanton: 1.790 Mio CHF; Stadt Grenchen: 1.885 Mio CHF. Gesamtaufwand: 3.675 Mio CHF (ca. 230 CHF/m<sup>2</sup>) für Strassenbau, Beleuchtung, Bepflanzung, Möblierung, Nebenkosten und Honorare. Der Bund beteiligt sich an diesen Kosten im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur A5.



vorher



nachher

*Begrünung, Fahnenstangen und moderne Strassenbeleuchtung können zu einem attraktiven Geschäftszentrum beitragen. Noch wichtiger ist aber, dass – wie in Grenchen geschehen – die Dominanz der Fahrzeuge durch die Koexistenz aller StrassenbenützerInnen abgelöst wird.*

*Mit dem Umbau wurden die Vortrittsverhältnisse nicht nur zu Gunsten des Fussverkehrs geändert. Auch der innerörtliche Fahrverkehr profitiert von einer neuen Vortrittsregelung. An der Kreuzung Löwen wurde die Lichtsignalanlage entfernt, und nun hat der Verkehr vom und zum Bahnhof Süd gegenüber der ehemaligen Transitachse Vortritt.*



*Velofahrende werden zu FussgängerInnen – und schätzen die überdachten Veloabstellplätze an attraktiver Lage.*

*Von der neuen Verkehrsorganisation profitieren namentlich auch ältere Personen, die nun ohne beschwerliche Unterführung die Strasse vortrittsberechtigt queren können.*



### Organisation:

Projektierung und Umsetzung in enger Zusammenarbeit zwischen Stadt, Kanton und beauftragten PlanerInnen und Ingenieuren. Mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit konnte die Akzeptanz in der Bevölkerung gefördert werden.

### Umsetzung:

Optisch prägnanter Fahrstreifen von 4.75m (Fahrbahnbreite total 7.5m).

An Stelle der Unterführung besteht mit der Begegnungszone im zentralen Bereich für die Fussgängerinnen und Fussgänger eine grosszügige Quermöglichkeit. Zu Fuss Gehende bewegen sich heute frei von Geschäft zu Geschäft, ohne dass das Auto verboten ist. Unterschiedliche Beläge (Asphalt und Pflasterungen), Bäume und Rankgerüste, in Form und Materialien aufeinander abgestimmte Sitzgruppen, Velo-Unterstände usw. und eine repräsentative Strassenbeleuchtung prägen ebenfalls den Charakter des Zentrums.

Das Verkehrsaufkommen auf der Zentrumsdurchfahrt von Grenchen konnte um zwei Drittel auf 4850 Fahrzeuge täglich gesenkt werden.

Geschwindigkeitsmessungen mit dem mobilen Messgerät (mit Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit) und Beobachtungen vor Ort zeigen in der Begegnungszone Geschwindigkeiten zwischen 20 und 30km/h (bei genügender Fussgängerfrequenz).

### Bewertung der Jury:

In enger Kooperation mit dem Kanton wurden Gestalt und Betrieb der Strassen so verändert, dass aus einer Verkehrsschneise ein attraktiver und fussgängerfreundlicher städtischer Lebensraum entstanden ist. Dank guter Gestaltung und Signalisierung als Begegnungszone konnten tiefe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und damit ein hoher Sicherheitsgewinn erzielt werden. Intensive Öffentlichkeitsarbeit der Verwaltung, teilweise in Kooperation mit Interessengruppen (Gewerbe) begleitete und erleichterte den Planungs- und Realisierungsprozess.

*Dass die Gemeinde viel Überzeugungsarbeit geleistet hat und weiterhin leisten muss, beweist die dringliche Anfrage eines Grenchner Volksvertreters von 2004, der offenbar immer noch glaubt, die Umsätze der Geschäfte an der Hauptstrasse stiegen mit der Geschwindigkeit des Strassenverkehrs.*

**In der dringlichen Anfrage meint Gemeinderat Trummer, wenn es stimme, dass auswärtige Besucher der Verkehrskontrollen wegen Grenchen umfahren, könnte das für den Standort Grenchen längerfristig unvorteilhaft sein. Der Gemeinderat wird sich früher oder später im Geiste Trummers entscheiden müssen, ob er Grenchen in erster Linie für rücksichtslose Strassenbenützer attraktiv machen will oder für die Einwohner.**

*Bieler Tagblatt, 17. Juli 2004*



*Blick auf den Marktplatz, die gute Stube von Grenchen, die ganz den Fussgängern und Velofahrerinnen gehört.*

*Früher lebensgefährlich, heute wieder möglich: der Familienausflug mit dem Velo auf der Hauptstrasse mitten durch die Stadt.*



**Baar:**

## Neugestaltung Bahnhofplatz

# Mach mal Pause zwischen Zug und Bus und Zug

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

**Baar ist ein Bahn-Bus-Knoten im Netz des Zuger Verkehrsverbunds. Vor dem Umbau wurde der Bahnhofplatz vor allem als zu breite Autostrasse wahrgenommen.**

**Die heutige Anordnung der Organisations- und Gestaltungselemente schafft einen grosszügigen Freiraum, der selbstverständlich wirkt und ein gemächliches Miteinander in der Begegnungszone fördert.**

### Ausgangslage:

Im Netz der Zugerland Verkehrsbetriebe ist Baar nach Zug der zweitwichtigste Knoten. Er verbindet ein halbes Dutzend Buslinien mit der Bahn und ab Ende 2004 mit der im Viertelstunden-Takt verkehrenden Stadtbahn Zug. Die in unmittelbarer Nähe des Ortszentrums gelegene S-Bahn-Station mit Halbstunden-Takt gehört ausserdem zum Netz der Zürcher S-Bahn, das bis Zug reicht.

Der Bahnhofplatz (Süd) war eine kritische Nahtstelle von Auto-, Velo- und Fussverkehr. Als Platz wurde er nicht wahrgenommen, eher als breite Strasse mit Bevorzugung des Autoverkehrs und ständig lauender Gefahren für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden.

### Vorgehen:

Angestrebt wurde ein optimaler und sicherer Verkehrsablauf auf einer nutzungsflexiblen Fläche, welche die Anliegen des Fahrverkehrs und diejenigen der Fussgängerinnen und Fussgänger gestalterisch miteinander verbindet. Mit dem neuen Bushof sollte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

### Zeitraum:

- Dezember 1997: Gemeinderat Baar erteilt Studienauftrag an 5 Landschaftsarchitekten
- Januar 2000: Baukredit an Gemeindeversammlung genehmigt
- Dezember 2000: Busterminal in Betrieb

### Finanzierung:

Projektierungskredit 340'000 CHF,  
Baukredit 3'510'000 CHF

### Organisation:

Der Studienauftrag wurde durch die Gemeinde Baar, in Zusammenarbeit mit den Grundstücksnachbarn, der SBB und dem Eigentümer der Überbauung Gotthard, durchgeführt.

### Umsetzung:

Grossflächige Ortsbetonplatten verleihen dem Platz Grosszügigkeit und bewähren sich bei der hohen Belastung durch den Busverkehr. Zwischen dem Aufnahmegebäude der SBB und der Überbauung Gotthard bilden Beleuchtungselemente und ein im Boden eingelassenes Wasserspiel Akzente. Locker angeordnete hochstämmige Bäume, Sitzgelegenheiten und ein Trinkbrunnen schaffen in den Randbereichen angenehme Aufenthaltszonen.

Eine filigrane Stahl-Glas-Konstruktion mit vier Bushaltestellen für die Busse in Fahrtrichtung Zug bildet ein Hauptelement der Platzgestaltung. Die Haltestellen der Busse Richtung Zürich sind gegenüber dem Bushof längs der Arkaden platziert. Taxi- und Kurzzeitparkplätze befinden sich ausserhalb des Platzes in der Nähe des Kioskes. Die befahrbaren Platzteile im Bereich der heutigen Strasse sind im Sinne der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden (Koexistenz) auf einen langsamen Mischverkehr ausgerichtet. Dank der Signalisation als Begegnungszone bewegen sich die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem ganzen Platz in allen Richtungen frei und sind vortrittsberechtigt.

### Bewertung der Jury:

Die Anordnung der Organisations- und Gestaltungselemente schafft einen grosszügigen Freiraum, der ein gemächliches und rücksichtsvolles Miteinander in der Begegnungszone fördert, aber auch geschützte Bereiche für die zu Fuss Gehenden bietet. Die beispielhafte Gestaltung wirkt selbsterklärend.

*Auf dem Bahnhofplatz bewegen sich die zu Fuss Gehenden frei auf direkten Wegen. Die Randzonen laden zu Umwegen und zum Verweilen ein, und bieten Schutz vor Regen und Sonne.*

*Einladende Gestaltung und Beleuchtung der Bushaltestelle vermitteln den PassagierInnen auch bei Nacht ein Gefühl von Sicherheit.*





# Sichere Fussgängerübergänge im ganzen Stadtgebiet

## Sicherer Fussverkehr – ein Faktor der Stadtentwicklung

Auszeichnung in der Kategorie "Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme"

Erstmals wurden in der Stadt Basel mit dem Ziel, ein Verbesserungskonzept zu erarbeiten, die Fussverkehrsverbindungen erfasst und dabei 200 Problemstellen untersucht.

Beispielhaft erscheint das flächendeckende Konzept der in einen partizipativen Prozess eingebetteten Bestandeserhebung, Bewertung und nach Prioritäten etappierten Umsetzung der Verbesserungsmassnahmen. Diese kommen in erster Linie der Quartierbevölkerung zugute.

### Ausgangslage:

Im Rahmen der Werkstatt Basel, eines partizipativen Prozesses, wurde die Forderung nach sicheren Fusswegverbindungen gestellt. Mit dem Ziel, ein stadtweites Verbesserungskonzept zu erarbeiten, wurde die Situation des Fussverkehrs flächendeckend erfasst. Dabei wurden über 200 Problemstellen festgehalten.

Wichtigste Probleme: Querungsmöglichkeiten fehlen, liegen nicht auf der Wunschlinie oder sind nicht sicher genug (z.B. fehlende Übersicht, fehlende Mittelinsel) namentlich für mobilitätsbehinderte Menschen (z.B. zu kurze Grünphasen) und Kinder (z.B. unangepasste Geschwindigkeiten).

### Vorgehen:

Bereits in der Konzeptentwicklung wurde die Öffentlichkeitsarbeit als wichtiger Bestandteil des Projekts betrachtet. Da ein öffentliches Interesse vorhanden ist, wurden die Medien von Anfang an über den jeweiligen Stand des Projektes orientiert. Zudem werden nach verwaltungsinterner Bewilligung eines Vorhabens Anwohnende und LiegenschaftseigentümerInnen sowie weitere interessierte Kreise (Quartiervereine, Behindertenorganisationen, Schulinspektoren) schriftlich über die jeweiligen Massnahmen informiert.

### Zeitraum:

- Umgesetzt oder in Umsetzung: 35 Massnahmen von 2002-2004
- In Projektierung oder in Planung: 10 Massnahmen von 2004-2005
- offen: ca. 5 weitere Massnahmen bis Ende 2005

### Finanzierung:

Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung: CHF 25 Mio. für Projekte aus dem Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel. Bewilligter Kredit für 5 Projekte (Gundeldingen): CHF 0.08 Mio. Bewilligter Kredit für 7 Projekte (St. Johann): CHF 1.31 Mio. Bewilligter Kredit für 22 Projekte (übrige Quartiere): CHF 1.33 Mio.

### Organisation:

Das aus der Werkstatt Basel entstandene Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel ([www.aps-bs.ch](http://www.aps-bs.ch)) umfasst auch die Projekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese wurden in einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe mit Unterstützung einer externen Ingenieurbürogemeinschaft bearbeitet.

### Umsetzung:

Auf Basis eines Massnahmenkatalogs für Verbesserungen wurden für alle Quartiere konkrete Teilprojekte für Problemstellen erster und teilweise zweiter Priorität erarbeitet. Zu den Verbesserungsmassnahmen zählen neue Fussgängerquerungen, Trottoirüberfahrten, Trottoirnasen, Mittelinseln, Phasenanpassungen der Lichtsignalanlagen und Verbesserungen der Beleuchtung.

Die einzelnen Teilprojekte wurden den zuständigen Genehmigungskommissionen vorgelegt und bei deren Zustimmung publiziert. Die Umsetzung begann 2002. Inzwischen wurden etwa 35 Massnahmen ausgeführt und weitere zehn sind in Bearbeitung. Bis im Jahre 2005 sollten ungefähr 50 Vorhaben zu Lasten des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung umgesetzt werden.

Nach 2005 werden Einzelmassnahmen zweiter und dritter Priorität zulasten eines neuen Rahmenkredits für den Fussverkehr realisiert. Weitere Massnahmen werden auch im Rahmen und zu Lasten von Grossprojekten (Strassensanierungen) ausgeführt.

### Bewertung der Jury:

Beispielhaft – obwohl methodisch eigentlich selbstverständlich – erscheint das flächendeckende Konzept der in einen partizipativen Prozess eingebetteten Bestandeserhebung, die standardisierte Bewertung der Problemstellen und die nach Prioritäten geordneten Umsetzung der Sanierungs- und Aufwertungsmassnahmen. Die Verbesserungen kommen in erster Linie der Quartierbevölkerung und insbesondere den Kindern zugute.



*Der mit einer Trottoirnase verkürzte und damit gesicherte Fussgängerstreifen ist ein probates Mittel der Schulwegsicherung.*

*Das durchgezogene Trottoir schafft klare Vortrittsverhältnisse und bedeutet insbesondere für ältere oder gehbehinderte FussgängerInnen einen Komfortgewinn.*





**Biel:**

## Begegnungszone Zentralplatz

# Zentrale Begegnungszone

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen"

**Der Zentralplatz, ein Identifikationsort, Kreuzungspunkt wichtiger innerstädtischer Achsen und Verkehrsknoten, täglich von einigen zehntausend Menschen zu Fuss und auf Rädern durchquert, wurde zur Begegnungszone umgebaut.**

**Regelung und Ordnung des Verkehrs funktionieren dank strenger und sorgfältiger Gestaltung. Dies wurde strassenverkehrsamtlich bestätigt. Der Schweizer Heimatschutz schrieb zudem: "Der Stadt Biel ist es gelungen ... den öffentlichen Raum ... neu in Wert zu setzen..."**

### Ausgangslage:

Der Zentralplatz ist der zentrale Ort im stadträumlichen Gefüge, eine Schlüsselstelle für die grossen Raumachsen, aber auch ein Verkehrsknotenpunkt und bedeutender Identifikationsort im Zentrum der Stadt.

Der Platz mit einer Ausdehnung von 55m x 70m wird täglich von 10'000 – 12'000 Fahrzeugen befahren. An Werktagen queren 5000 – 6000 Velos und 1200 Busse mit insgesamt 25'000 bis 30'000 Personen an Bord den Platz. Im Durchschnitt steigen täglich 5500 PassagierInnen ein und aus.

Der Platz ist nicht nur Verkehrsknoten, sondern dient zeitweise auch als Markt- oder Festplatz.

### Vorgehen:

Ziel war es, einerseits die Achse Bahnhof – Zentralplatz – Altstadt aufzuwerten und andererseits die längst fällige Verbindung zum See herzustellen. Der Zentralplatz sollte ein neues, städtebaulich hochstehendes Erscheinungsbild als zentraler öffentlicher Platzraum mit vielfältigen Nutzungen und Funktionen erhalten.

### Zeitraum:

- Studienauftrag: 1997
- Planung und Projektierung: 1997–2000
- Umbau: Juli 01–April 02
- Eröffnung: Frühling 2002
- Inbetriebnahme der Begegnungszone: Dezember 2002

### Finanzierung:

Demontage (inkl. Massnahmen Denkmalpflege Schutzdach, Brunnen und Lichtmast versetzen) 850'000 CHF; Platzgestaltung (inkl. Sanierung der Betonbrücke, Entwässerung, Belag) 2'000'000 CHF; Platzbegrenzung (Betonkranz) 280'000 CHF; Möbli-

erung (Beleuchtung, Bäume, Bänke, Velounterstand, Pfosten) 745'000 CHF; Verkehrsbetriebe (Anpassungen Fahrleitungen) 390'000 CHF; Signalisation 17'000 CHF; Total Baukosten 4'282'000 CHF.

### Organisation:

Bauherrschaft: Städtische Baudirektion, Abteilung Infrastruktur, Tiefbauamt

### Umsetzung:

Der streng rechteckige Platz mit hellem, gelblichem Asphaltbelag, begrenzt durch ein breites Betonband, erscheint als grosszügig dimensionierte Ganzheit.

Die sparsame Möblierung mit mobilem Grün, einem historischen Brunnen, Bänken und einer ehemaligen Tramstation mit Uhr sowie die sanften Übergänge zwischen den Fahrbahnen (signalisiert als Begegnungszone) und den Flächen, die dem Fuss- und

teilweise dem Veloverkehr vorbehalten sind, unterstützen diese Wirkung. Nachts erhellen vier haus hohe Mastenleuchten und einzelne Bodenleuchten den Platz.

Die 85%-Geschwindigkeit von 24 km/h wird als tolerierbarer Wert betrachtet. Die Auswertung der sechs verschiedenen Geschwindigkeitsmessungen ergab, dass 74% der gemessenen Fahrzeuge unter 20 km/h fahren.

### Bewertung der Jury:

Die subtile Regelung und Ordnung des rollenden Verkehrs auf minimalen Fahrbahnenflächen funktioniert dank strenger Ausformung und sorgfältiger Detailgestaltung. Trotz relativ hohen Fahrzeugfrequenzen ist es gelungen, für FussgängerInnen einen sicheren und attraktiven Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen. Der Platz verdient seinen Namen wieder zu Recht.

*Nicht nur ungezählte FussgängerInnen flanieren täglich über den Zentralplatz oder gönnen sich dort eine Pause, sondern auch über 1200 Busse, 5000 Velos und 12000 Autos queren die Begegnungszone im Herzen von Biel.*

*Wie um 1900 herrschen heute wieder fast paradisische Verhältnisse für die Fussgängerinnen und Velofahrer in der Begegnungszone Zentralplatz.*



**Genève:**

*Les Yeux de la Ville*

## **Leben unter dem Himmel, auf der Strasse**

*Auszeichnung in der Kategorie "Öffentlichkeitsarbeit"*

**Sieben Strassenabschnitte wurden als Fussgänger- oder Begegnungszonen eingerichtet. Während drei Monaten sollten sie das Leben im städtischen Aussenraum und die Mobilität der QuartierbewohnerInnen beeinflussen. Die Aktion veranlasste die BewohnerInnen, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken, und baute Ängste und Widerstände gegen verkehrsberuhigende Massnahmen ab. Mehrere Organisationen bot sich die Gelegenheit zum öffentlichen Auftritt.**

### **Ausgangslage:**

Der erfolgreiche Verlauf der Aktion "In die Stadt ohne mein Auto" im Jahre 2001 war Anlass für die Stadtverwaltung, ein Konzept für temporäre Strassengestaltungen an sieben verschiedenen Standorten zu entwickeln. Vorgesehen wurden Strassen in Wohnquartieren, deren AnwohnerInnen bereits von sich aus aktiv geworden waren und die vom ruhenden Verkehr oder dem Durchgangsverkehr dominiert werden. Auch einzelne Orte, die bereits dem Fussverkehr gewidmet waren, sollten durch die Aktion belebt werden.

### **Vorgehen:**

Im Mittelpunkt des Projekts stand der Mensch zu Fuss. Ihm wurde ein geschützter öffentlicher Raum zugestanden, der ihm erlaubte, die Strasse, die Leute, den Himmel zu betrachten. Die Strasse konnte gemeinsam bewohnt werden und so der Begegnung und dem Spiel dienen.

Als Modell im Massstab 1:1 sollten die temporären Einrichtungen das Erleben des städtischen Aussenraumes und das Mobilitätsverhalten beeinflussen und ihre Alltags-tauglichkeit beweisen.

### **Zeitraum:**

- Beginn der Planung: Januar 2003
- Öffentliche Mitwirkungsanlässe: Frühling 2003
- Durchführung vom 20. Juni bis 23. September 2003
- Abbau der Einrichtungen bis 30. September 2003

### **Finanzierung:**

Die Kosten für Planung und Umsetzung der sieben Projekte beliefen sich auf 300'000 CHF.

### **Organisation:**

Die Projekte entstanden aus der Zusammenarbeit von Bewohner-Organisationen, Architektinnen und Künstlern mit dem Stadtplanungsamt von Genf. Einzelne Projekte waren von den AnwohnerInnen selbst entworfen worden, andere durch beauftragte Architekten mit Erfahrung in partizipativen Prozessen.

### **Umsetzung:**

Die Strassenabschnitte wurden temporär als Fussgänger- oder Begegnungszonen signalisiert. Teilweise wurden auch organisatorische Massnahmen wie ändern der Einbahnrichtung oder Aufhebung von Parkplätzen ergriffen, um eine Reduktion des motorisierten Verkehrs zu erreichen. Wegen der beschränkten Dauer war eine vereinfachte Ausschreibung möglich.

Die Beachtung der temporären Verkehrsregimes war durch die Kombination von gestalterischen Massnahmen, Anlässen und physischer Präsenz der nicht motorisierten StrassenbenutzerInnen gewährleistet.

Während der drei Sommermonate fanden zahlreiche zum Teil spontan organisierte Anlässe statt. Während die Stadt wöchentliche Konzerte, Theater- und Filmvorführungen veranlasste, realisierten die Bewohner-Organisationen Tanz-Festivals, Flohmärkte, Tai-Chi-Kurse, Grillparties und Feste mit kulinarischen Höhepunkten.

### **Bewertung der Jury:**

Die Aktion veranlasste BewohnerInnen und Bewohner, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken, ermöglichte, Widerstände gegen verkehrsberuhigende Massnahmen aufzulösen und Ängste vor negativen Folgen wie z.B. Fest- oder Kinderlärm zu zerstreuen. Mehrere Organisationen und Gemeinschaften von ausländischen MitbewohnerInnen bot sich während der drei Monate die Gelegenheit, aus ihrem Schattendasein herauszutreten und sich in der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Der öffentliche Raum wurde dadurch als Aufenthaltsraum und nicht mehr primär als Verkehrsraum definiert.



*Auch ein Bio-Auto sollte die Verkehrsteilnehmenden und AnwohnerInnen zum Nachdenken anregen.*

*Die während drei Sommermonaten auf der Strasse parkierte Sitz- und Spiel-Landschaft im Schatten südlicher Flora bildete eine Bühne für vielfältige Anlässe.*

## Giubiasco:

### Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta

## Kreisel-Piazza und Tempo 30

Auszeichnung in der Kategorie "Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme"

**Das heutige Verkehrsaufkommen belastet die Umwelt, behindert den Langsamverkehr und zerschneidet Quartiere.**

**Das flächendeckende Verkehrsberuhigungskonzept für die ganze Ortschaft enthält einen breit gefächerten Katalog von Massnahmen vom einfachen Belagswechsel in schmalen Gassen bis zur attraktiven Neugestaltung der Piazza Grande mit zentralem Kreisel. Eine klare Formensprache wertet den öffentlichen Raum auf.**

#### Ausgangslage:

Das heutige Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen durch die Gemeinde belastet nicht nur die Umwelt, sondern behindert und gefährdet auch den Fuss- und Veloverkehr (Strassenquerungen, Schulwege) und zerschneidet die Quartiere.

#### Vorgehen:

Seit einigen Jahren verwirklicht die Gemeinde punktuelle und flächenhafte Massnahmen, welche auf dem Lösungsansatz der Koexistenz der verschiedenen StrassenbenützerInnen beruhen: Verflüssigung des Verkehrs auf Hauptachsen mit punktuellen Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs, Radwegnetz auf dem ganzen Gemeindegebiet, Eingriffe im gesamten Strassennetz und insbesondere in den Wohnquartieren, die der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden dienen.

Alle Massnahmen sind Teil eines kommunalen Gesamtkonzepts und im neuen Verkehrsrichtplan verankert.

#### Zeitraum:

- Bereits anlässlich des letzten Wettbewerbs "Sicher zu Fuss" im Jahre 2000/2001 wurde die beispielhafte Umgestaltung der Via Rompeda (Teil der historischen Gotthardstrasse) gewürdigt.
- Bis Ende 2004 sind die Piazza Grande mit Umgebung, der Bahnhofplatz und weitere wichtige Strassenzüge umgestaltet.
- Bis 2008 ist der grösste Teil des Siedlungsgebietes verkehrsberuhigt (Tempo 30).

#### Finanzierung:

Die Kosten der Projekte, die bereits ausgeführt sind oder deren Ausführung beschlossen und finanziell abgesichert ist, belaufen sich auf rund 11 Mio. CHF.

#### Organisation:

Für die Umsetzung aller Projekte ist der technische Dienst der Gemeinde zuständig.

#### Umsetzung:

Vorgesehen, im Planungsstadium oder bereits realisiert sind Tempo-30-Zonen in allen Quartieren mit Wohn- oder Wohn-Gewerbe-Nutzung und eine Begegnungszone im Zentrum, die Neugestaltung der Piazza Grande und des Bahnhofplatzes sowie punktuelle verkehrsberuhigende Massnahmen und Aufwertungen des Strassenraums namentlich an jenen Stellen, wo die Durchlässigkeit für den Fuss- und Velo-

verkehr und die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen für den nicht motorisierten Verkehr zu verbessern sind bzw. waren.

#### Bewertung der Jury:

Das flächendeckende Verkehrsberuhigungskonzept für die ganze Ortschaft enthält einen breit gefächerten Katalog von Massnahmen vom einfachen Belagswechsel in schmalen Gassen bis zur attraktiven Umgestaltung der Piazza Grande mit zentralem Kreisel. Während ein konsequenter Gestaltungswille anhand der einheitlichen Formensprache überall erkennbar ist, scheinen einzelne verkehrsberuhigende Elemente ohne genügend Rücksicht auf mobilitätsbehinderte Personen wie z.B. Fussgängerinnen mit Kinderwagen gesetzt worden zu sein.

*Quer durch den Kreisel verläuft der neue Fussweg zur Kirche.*

*Auf den Zufahrtsstrassen zum Kreisel der Piazza Grande ermöglichen Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte den FussgängerInnen das Queren der Strasse auch bei dichtem Verkehr. Eine zurückhaltende Signalisation hilft mit, dem Zentrum von Giubiasco ein freundliches Gesicht zu geben.*



Lyss:

Bahnhofstrasse, Begegnungszone

## Einkaufen statt Parkieren

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

**Anlieger und Kundschaft wurden vor der Umgestaltung sowohl durch Parkplatz Suchende als auch durch unangepasste Fahrende belästigt.**

**Mit der Reduktion des Parksuchverkehrs wurde ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet. Zur Attraktivität der Einkaufsstrasse tragen aber auch das markante Dach beim Bahnhof und die einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade bei.**

### Ausgangslage:

Der geradlinige Strassenraum zwischen Ortszentrum und Bahnhofbereich mit Erschliessungs-, Aufenthalts- und Dienstleistungsfunktion ist beidseits von Geschäftshäusern und Restaurants begrenzt. Die Gestaltung mit einer verkehrsorientierten Strassenaufteilung genügte den veränderten Nutzungsbedürfnissen und den Ansprüchen bezüglich Attraktivität und Sicherheit nicht mehr.

### Vorgehen:

Zur Zeit der Planung existierte eine einzige Begegnungszone im Versuchsbetrieb (Burgdorf) als Vorbild. Massgebend war für Lyss die Zielsetzung der Schaffung einer attraktiven, fussgängerfreundlichen Promenade mit Zentrumscharakter als Alternative zu den grossen Einkaufszentren wie auch zu den städtischen Zentren Bern und Biel. Ausserdem sollte die Durchführung von sportlichen und festlichen Anlässen und Märkten möglich sein.

### Zeitraum:

- Bauliche Realisierung: März bis August 2000
- Einführung der Begegnungszone: 2003

### Finanzierung:

Umgestaltungsarbeiten: 1'185'000 CHF; Überdachung beim Bahnhof: 250'000 CHF; Gesamtkosten: 1'435'000 CHF. Finanzierung Strassenbau: Gemeinde Lyss 80%, SBB 5%, GrundeigentümerInnen 15%; Finanzierung Überdachung: Gemeinde Lyss 50%, Eigentümer Zentrum La Tour 50%

### Organisation:

Für den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Lyss Bahnhof besteht eine Projektorganisation mit Behördendelegation und Projektkommission.

Die Planungsarbeiten Bahnhofstrasse wurden gestützt auf den Richtplan von der breit abgestützten Projektkommission begleitet. Für die Ausführung wurde ein Projektausschuss eingesetzt. Der Einbezug der betroffenen AnliegerInnen in die Planung und Projektierung hat sich positiv ausgewirkt.

### Umsetzung:

Mit verschiedenartigen Gestaltungselementen (Bäume, Bänke, Überdachung, Pflasterungen, jedoch keine horizontalen Versätze) wurden die baulichen Voraussetzungen für die Einführung einer Begegnungszone geschaffen. Die Einbahnregelung wirkt dem Parksuchverkehr entgegen. Drei neu angelegte Plätze (der erste bei der Einfahrt in die Bahnhofstrasse, ein zweiter auf halber Wegstrecke und der dritte vor dem Eingang zum Bahnhof) laden zum Verweilen ein und mahnen zu vorsichtigem Fahren. Eine Allee von Laubbäumen, im Wechsel mit leichten, nur 3 m hohen Beleuchtungskandelabern, prägt die grosszügige Lysser Flaniermeile.

Durch eine kluge Materialwahl bleiben die verschiedenen, nahtlos ineinander übergehenden Verkehrsbereiche (Fahrbahn, Parkplätze, Fussgängerbereiche) optisch identifizierbar. Die Hektik auf der vorher zum Teil in beiden Richtungen befahrbaren Bahnhofstrasse ist einem harmonischen Mit- und Nebeneinander von Fuss-, Velo- und motorisiertem Verkehr gewichen.

### Bewertung der Jury:

Zur Attraktivität der Einkaufsstrasse trägt neben der markanten Überdachung beim Bahnhofsengang die einheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade bei, die sich auch auf Privatgrund erstreckt. Die zahlreichen anliegenden Geschäfte profitieren dank eines veränderten Einkaufsverhaltens von der Umgestaltung. Nach wie vor relativ viel Platz beansprucht die zeitlich beschränkte Parkierung. Mit der Reduktion des Parksuchverkehrs wurde jedoch ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung geleistet.



*Verkehr in der Gegenrichtung zur Einbahnstrasse ist nicht nur den Fussgängerinnen erlaubt, sondern auch den Velofahrern. Die freundliche Atmosphäre wirkt sich positiv auf die Geschäftsumsätze aus.*



*Etwa die Hälfte der Bahnhofstrasse gehört seit der Neugestaltung den zu Fuss Gehenden allein. Die restlichen Flächen stehen dem ruhenden Verkehr oder als Begegnungszone allen VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen zur Verfügung. Voraussetzung für die Koexistenz in der Einkaufsstrasse ist die niedrige Geschwindigkeit.*

# Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt Arbeitsinstrument für die Planung des Fuss- und Veloverkehrs

Auszeichnung in der Kategorie "Verkehrskonzepte, Leitbilder, Aktionsprogramme"

**Der Vernehmlassungsbericht ist ein neuartiges Beurteilungs- und Arbeitsinstrument für die Analyse der bestehenden Fuss- und Velowegverbindungen und die Entwicklung von Massnahmenbündeln zur Verbesserung des Netzes. Dank der umfassenden Bestandserhebung können oft statt aufwändiger baulicher Massnahmen valable Alternativen gefunden werden.**

### Ausgangslage:

Solothurn verfügt über ein zufrieden stellendes Netz von Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Qualität besteht vor allem in der Netzdichte. Der Vernehmlassungsbericht will mit unterschiedlichsten Massnahmen insbesondere auf schwächere Verkehrsteilnehmende Rücksicht nehmen und so die Lebens- und Wohnqualität aller gezielt verbessern. Ziel ist ein dichtes Netz, dessen Einzelteile einmal dieser, einmal einer anderen Benutzergruppe angemessen erscheinen.

### Vorgehen:

1. Überprüfung der Grundlagen: Räumliche Voraussetzungen, Potenziale für den Langsamverkehr, Vorgaben aus der Ortsplanung. 2. Bewertung bestehender Konzepte. 3. Erarbeitung von Massnahmenbündeln. 4. Vorschläge zur Finanzierung und Umsetzung. 5. Zielvorgabe als Massstab für die Erfolgskontrolle. 6. Regelmässige Kontrolle des Zielerreichungsgrades.

### Zeitraum:

- Projektbeginn Arbeitsgruppe Langsamverkehr: Dezember 2001
- Kenntnissnahme durch Planungskommission: Juni 2003
- Mitwirkungsverfahren bis November 2003
- Überarbeitung Konzept bis Frühling 2004

### Finanzierung:

Kosten des Vernehmlassungsberichts: 42'000 CHF. Bis Frühjahr 2004 realisierte oder beschlossene Massnahmen: ca. 1.5 Mio CHF.

### Organisation:

Teil 1 ist dem Langsamverkehr generell, Teil 2 dem Verkehr in der Altstadt gewidmet. Verwaltung und verschiedene Arbeitsgruppen, unterstützt durch externe ExpertIn-

nen, entwickelten den Bericht und legten ihn Fach- und Behindertenorganisationen, Parteien, Vereinen und Verbänden zur Vernehmlassung vor. An einer Mitwirkungsveranstaltung wurden die Vorschläge zur Diskussion gestellt.

### Umsetzung:

Teil 1: Für die Analyse des bestehenden Netzes wurde ein Beurteilungsinstrument auf der Basis eines geografischen Informationssystems (GIS) entwickelt. Aus der Netzbewertung wurden Prioritäten zur Beseitigung von Lücken und für Netzergänzungen abgeleitet.

Die Anwendung des Berichts als Arbeitsinstrument für die Planung von Verbesserungen im Langsamverkehrsnetz erfolgt (da die Datenbank einzelne Knoten und Strecken genau lokalisieren kann) entweder laufend (Unterhalt, Erschliessungsplanung) oder gezielt (Anpassungen im Rahmen allgemeiner Tiefbauarbeiten, Planungen). Dies geschah insbesondere bei der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen zur A5.

Teil 2: Das Begehren, die seit 1981 bestehende Fussgängerzone Altstadt (tageszeitabhängige Wechselsignalisation) in eine

Begegnungszone umzuwandeln, wurde (unter anderem mit Hilfe des oben genannten Arbeitsinstruments) geprüft. Die differenzierte Anwendung der Kriterien für die Festlegung der Zonenabgrenzung führte klar zur Empfehlung, die ganze Altstadt in eine Begegnungszone zu integrieren.

### Bewertung der Jury:

Der Teil 1 des Vernehmlassungsberichts stellt eine neuartige systematische Erhebung und Klassierung des Langsamverkehrsnetzes nach Benutzerkategorien dar. Dieses Arbeitsinstrument erlaubt den raschen Zugriff auf Informationen zum Zustand bestimmter Netzteile, die Beurteilung der Zumutbarkeit für bestimmte Benutzergruppen und das Abwägen der Vor- und Nachteile von alternativen Verbindungen. Entsprechende Anwendungen sind bereits in verschiedene Projekte (z.B. Knotensanierungen) und Konzepte (z.B. Tempo 30) eingeflossen. Die in Teil 2 empfohlene Umwandlung der Fussgängerzone Altstadt in eine Begegnungszone erscheint allerdings nicht restlos überzeugend.

*Innerhalb der Altstadt bestimmen traditionelle Materialien den Strassenbau. Moderne Elemente, die z.B. Fussverkehrsverbindungen gegen wildes Parkieren sichern, sind vielleicht keine Zierde aber dafür sehr wirksam.*

*Auch Einzelmassnahmen, geplant und realisiert mit Hilfe und auf der Basis des "Vernehmlassungsberichtes zum Langsamverkehr in der Stadt Solothurn" können den Fussgängerinnen und Velofahrern das Leben erleichtern.*



## Getrenntes wieder gemischt

Auszeichnung in der Kategorie "Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen"

*Die Wohnsiedlung Lerchenberg liegt in einem Aussenquartier der Stadt Zürich. Der Fussgängerstreifen wirkte in dieser typischen Quartierstrasse unpassend – eine Fehlplanung der Sechzigerjahre. Die Genossenschaft als Eigentümerin der Siedlung hat in Eigeninitiative die Sanierung der Erschliessung an die Hand genommen.*

*Die Neugestaltung mit begrenzten finanziellen Mitteln steht im Sommer 2004 kurz vor dem Abschluss, es fehlen nur noch die Sitzbänke. Aus Kostengründen bleibt z.B. das Trottoir in der neuen Begegnungszone bestehen.*



**Der Verkehrsraum der Wohnsiedlung aus den 60er-Jahren war auf Verkehrstrennung ausgelegt, mit entsprechenden Problemen. Eine vollständige Neukonzeption im Mischprinzip war aus finanziellen Gründen nicht möglich.**

**Die private Bauherrschaft setzte daher auf eine massvolle, kleinräumige und übersichtliche Umgestaltung. Durch diese wurde das Wohnumfeld angenehmer und für den Langsamverkehr sicherer. Das Modell ist übertragbar auf andere "autogerechte" Wohnquartiere der letzten Jahrzehnte.**

### **Ausgangslage:**

Der Verkehrsraum der Wohnsiedlung Lerchenberg wurde Ende der 60er-Jahre auf Verkehrstrennung ausgelegt. Die bekannten Schwächen dieses Prinzips sind die räumliche Dominanz des Autoverkehrs, die nicht immer angepasste Fahrweise und daraus folgend die Gefahren für alle Verkehrsteilnehmenden. Zudem waren wichtige Fussverkehrsbeziehungen (Wunschlinien) unübersichtlich oder durch Bepflanzung verunmöglicht.

### **Vorgehen:**

In der Analysephase konnten mit einer Bewohnerumfrage (Fragebogen an alle Haushaltungen) verschiedene Schwachstellen eruiert und die von Bauherrschaft und Planungsteam gemachten Beobachtungen bestätigt werden.

### **Zeitraum:**

- Planung ab Herbst 2002
- Projektierung Frühling bis Herbst 2003
- Ausführung Januar bis April 2004

### **Finanzierung:**

Für die Behebung der konzeptionellen Mängel und die gestalterische Aufwertung des Strassenraumes standen 300'000 CHF zur Verfügung.

### **Organisation:**

Bauherrin: Baugenossenschaft Hagenbrünneli, Zürich; Projekt und Ausführung: Private Planungs-, Architektur-, Landschaftsarchitektur- und Ingenieurbüros

### **Umsetzung:**

Aus finanziellen Gründen war eine vollständige Neukonzeption im Mischprinzip nicht möglich. Die Bauherrin beschränkte sich aber auch nicht auf "harte" Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Schwellen und Pfosten, sondern setzte auf die Gesamtwirkung einer massvollen Umgestaltung. Diese ist kleinräumig und zugleich übersichtlich.

An zwei wichtigen, bis anhin für den Fussverkehr ungenügend gestalteten, respektive fehlenden Wunschbeziehungen wurden die Fahrbahnflächen auf Trottoirniveau angehoben. Dadurch sind zwei Platzflächen entstanden, die mit einem Farbauftrag versehen und mit einer Rundbank ausgestattet sind.

Auf die Verbreiterung der eher schmalen Trottoirs wurde verzichtet, weil die Strasse nach der Umgestaltung und Signalisation als Begegnungszone (Tempo 20) von den Fussgängerinnen und Fussgängern vermehrt mitbenutzt werden soll.

### **Bewertung der Jury:**

Das Modell ist übertragbar auf andere "autogerechte" Siedlungen und Wohnquartiere der letzten Jahrzehnte. Durch die Umgestaltung wurde das Auto im Wohnumfeld nicht verbannt – die Parkieranlagen sind nach wie vor komfortabel anzufahren – aber die Strassenräume sind viel angenehmer und sicherer für Velos und namentlich für Fussgängerinnen und Fussgänger.

**Zürich:**

**Mobilspiele 2003**

# **Mobilität ist Kultur – Macht Verkehr glücklich?**

*Auszeichnung in der Kategorie "Öffentlichkeitsarbeit"*

**Seit 2001 verfügt Zürich über eine Mobilitätsstrategie. Zu deren Zielsetzungen gehört auch ein Wandel der Mobilitätskultur. Interventionen in Strassen der Innenstadt sollten dazu Anstösse vermitteln.**

**Das Echo aus der Bevölkerung war sehr positiv. Doch wurden auch Zweifel bezüglich der Wirksamkeit einer solchen Kampagne laut. Die Verwaltung rechnet mit positiven Auswirkungen auf Folgeprojekte.**

## **Ausgangslage:**

Seit 2001 verfügt die Stadt Zürich über ein neues Grundlagenpapier für die Verkehrspolitik: die Mobilitätsstrategie. Darin enthalten ist die Erkenntnis, dass eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik auch von einem Kulturwandel abhängt: Die Verkehrsteilnehmenden müssen die Mobilitätsstrategie mit umsetzen, indem sie ihr Mobilitätsverhalten neu ausrichten. Hierfür wurde für den Zeitraum 2001 bis 2003 vom Stadtrat ein Budget bereitgestellt und die Broschüre "Mobilität ist Kult(ur)", eine populäre Übersetzung der Mobilitätsstrategie, realisiert.

## **Vorgehen:**

Die Mobilspiele hatten zum Ziel, dass die Verkehrsteilnehmenden auf ihre Rolle und ihre Verantwortung verwiesen werden, dass sie sich mit ihrem Mobilitätsverhalten auseinander setzen und dabei Mobilität nicht mehr als ein Hauptproblem der Stadt, sondern als etwas Positives wahrnehmen. Spielerische Interventionen in der Innenstadt sollten irritieren, zum Lachen bringen und zum Nachdenken anregen.

## **Zeitraum:**

- Vorbereitung: November 2002 bis Juni 2003
- Durchführung: 5. Juni bis 24. Oktober 2003

## **Finanzierung:**

Konzeption und Umsetzung (inklusive Material): 180'000 CHF. Dank der Unterstützung durch verschiedene städtische Betriebe konnten die Kosten für ein Kommunikationsprojekt dieser Grössenordnung vergleichsweise gering gehalten werden.

## **Organisation:**

Projektleitung: Tiefbauamt der Stadt Zürich; Konzept; Beteiligte städtische Stellen: Präsidiialdepartement, Stadtpolizei, Verkehrsbetriebe und Elektrizitätswerk der Stadt Zürich, Grün Stadt Zürich, Umwelt und Gesundheit Zürich; Koordination und Gestaltung durch externes Büro.

## **Umsetzung:**

Kernstück der Kampagne waren spielerische Interventionen im Bereich der Innenstadt. Von Anfang Juni bis Ende Oktober 2003 wurden Fussgänger, Velofahrerinnen, öV-Passagiere, AutomobilistInnen und alle übrigen Verkehrsteilnehmenden angesprochen. Das Hauptgewicht lag bei Menschen ab ca.12 Jahren, die in der Lage sind, ihre Mobilität aktiv zu gestalten.

Elemente waren zur Hauptsache Markierungen, Signale und Inschriften in einheitlichem Farbton, häufig an Stellen, wo sie

überraschten oder sogar verwirrten, ohne aufdringlich zu wirken oder mit erhobenem Mahnfinger fertige Lösungen zu postulieren.

Weitere Kommunikationsmassnahmen wie Inserate, Postkarten, Internetauftritt, Infotafeln, Tram- und Strassenplakate vermittelten vertiefte Informationen. Ein Wettbewerb und ein Aktionstag, an welchem Passantinnen und Passanten an der Bahnhofstrasse ihre Meinung zum Thema Mobilität abgeben konnten, rundeten das Projekt ab.

## **Bewertung der Jury:**

Mit einem neuen und originellen Ansatz, der das Thema Mobilität spielerisch angeht, wurde innerhalb der Kampagne "Mobilität ist Kultur" ein breites Publikum erreicht. Die Reflexion des eigenen Verkehrsverhaltens ist dabei ein wichtiger Schritt für eine sichere Verkehrskultur.



*Ist vielleicht der Um-Weg das Ziel?*

*Himmelwärts geht der Blick.*





# Rosinen aus den übrigen Nominationen und Eingaben

## Einsiedeln: Hauptstrasse Begegnungszone

Langwierige Überzeugungsarbeit und ein fast gescheiterter erster Versuch gingen der zweiten Eröffnung der nachgerüsteten Begegnungszone in Einsiedeln im Frühling 2004 voraus.



## Beride: Ostacolo nella strada

Der Rustico sollte der Verbreiterung der Kantonsstrasse zum Opfer fallen. Den BewohnerInnen gelang die Rettung des Gebäudes und damit auch die Sicherung der Strasse in der Ortsmitte als Begegnungs- und Spielbereich.



## Sion: Place du Midi

Die Übergänge zwischen Begegnungszonen (Fahrbahnen mit Vortritt für den Fussverkehr) und Flächen, die dem Fussverkehr allein vorbehalten sind, sind fließend auf der Place du Midi in Sion.

## Maur: Eggstrasse, Oberdorf

Majestätische Fahrweise ist angesagt in der Tempo-30-Zone von Maur, die das ganze alte Dorf umfasst.

**Uster: Seestrasse Niederuster, Tempo 30 temporär**

Meistens unbemerkt, zu bestimmten Zeiten jedoch unübersehbar: Tempo 30 an der Seestrasse in Niederuster wird dann signalisiert, wenn die Schulkinder unterwegs sind.



**Chur: Fussgängerzone Altstadt**

Nicht nur eine Fülle von städtebaulichen und architektonischen Details gibt es in Chur zu entdecken, sondern die zu Fuss Gehenden finden in der Altstadt auch die dazu nötige Ruhe und Bewegungsfreiheit.

**Waltalingen: für Fussgänger**

Die Sanierung des Strassennetzes war für die Gemeinde Waltalingen Anlass, mit verkehrsberuhigenden Massnahmen flächendeckend fussgängerfreundliche Verhältnisse zu schaffen.



**Maienfeld: Tempo 30 auf Kantonsstrasse**

Eigentlich eine Selbstverständlichkeit. Aber seit 2003 amtlich bestätigt: Tempo 30 auf der Kantonsstrasse durch das Städtchen Maienfeld.

## Sicher zu Fuss – Innovationspreis

### Fussverkehr 2004 (Hauptpreis):

- Grenchen: Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum  
Auftragserteilung: Kanton Solothurn und Stadt Grenchen

### Auszeichnungen:

- Baar: Neugestaltung Bahnhofplatz  
Auftragserteilung: Gemeindeverwaltung Baar, Hochbau
- Basel: Sichere Fussgängerübergänge im ganzen Stadtgebiet (APS\*)  
Auftragserteilung: Baudepartement Basel-Stadt, Hauptabteilung Planung
- Biel: Begegnungszone Zentralplatz  
Auftragserteilung: Baudirektion der Stadt Biel, Stadtplanungsamt
- Genève: Les Yeux de la Ville  
Auftragserteilung: Ville de Genève, Service d'aménagement urbain
- Giubiasco: Concetto comunale per la moderazione del traffico e la promozione della mobilità lenta  
Auftragserteilung: Comune di Giubiasco, Settore Opere Pubbliche
- Lyss: Bahnhofstrasse, Begegnungszone  
Auftragserteilung: Gemeinde Lyss, Bauabteilung
- Solothurn: Vernehmlassungsbericht zum Langsamverkehr in der Stadt  
Auftragserteilung: Stadt Solothurn, Stadtbauamt
- Zürich, Baugenossenschaft Hagenbrünneli: Siedlung Lerchenberg  
Auftragserteilung: Baugenossenschaft Hagenbrünneli
- Zürich: Mobilspiele 2003  
Auftragserteilung: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Verkehrsplanung

## Übrige Nominationen:

- Basel: Umgestaltung Clarastrasse
- Beride: Ostacolo nella strada
- Chur: Fussgängerzone Altstadt
- Einsiedeln: Hauptstrasse Begegnungszone
- Lausanne: Le Pédibus
- Maienfeld: Tempo 30 auf Kantonsstrasse
- Maur: Eggstrasse, Oberdorf
- Romanshorn: Begegnungszonen im Zentrum
- Sion: Place du Midi
- Uster: Seestrasse Niederuster, Tempo 30 temporär
- Veyrier: Zone de rencontre du centre du village
- Waltalingen: für Fussgänger
- Weiningen: Dorfplatzgestaltung

## Übrige Eingaben:

- Altstätten: Altstadt
- Basel: Bahnhof SBB, Neue Bahnhofspassierelle
- Basel: Begegnungszonen, ein Thema aus dem APS\*
- Basel: FussgängerInnen-Stadtplan
- Basel: Rheinpromenade und Mittlere Rheinbrücke
- Buchs: Neugestaltung Bahnhofstrasse
- Bülach: Begegnungszone
- Chabrey: Transit piétonnier dans la réserve naturelle des Grèves de la Motte
- Chiasso: Riquifica di Corso San Gottardo
- Evionnaz: Restructuration de la rue principale et aménagement de la place centrale
- Genève: Sécurité sur le chemin de l'école (semaine de la mobilité)
- Lausanne: Rue-Jardin, zone de rencontre
- Manno: Recupero urbanistico Manno
- Le Mouret: Aménagement de la Traversée
- Münchwilen: Aufwertung im Zentrum
- Murten: Neugestaltung Bahnhofbereich
- Neuenegg: Fussgängerstreifenloses Dorfzentrum
- Oberentfelden: Schulwegsicherung Uerken-Querung
- Pontresina: Via Maistra

- Rheineck: Neue Städtligestaltung
- Rivera: Moderazione traffico Chiesa-Scuola
- Stein am Rhein: Verkehrskonzept
- Steinhausen: Fuss-/Radwegnetz im Gebiet Schlossberg
- Uri, Hospenthal: Wanderweg, Sanierung Gotthardroute
- Vevey: Réaménagement de l'avenue du Général-Guisan
- Visp: Verkehrszonen, Ortsdurchfahrt
- Wald: Bahnhofstrasse
- Weggis: Begegnungszonen am Vierwaldstättersee
- Zürich: Mobilitätsstrategie "Fussverkehr" und "Behinderte, Betagte und Kinder"
- Zürich: Zentrum Oerlikon, Franklinplatz, Neugestaltung der Oberfläche

## Weitere

- durch und durch, Fussgängerstreifen
- Piétons: Information Navigation Sécurité
- Sicherheits- statt Todesstreifen
- Wollt Ihr Volta zu Fuss?

\* APS:  
Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel

Weitere Informationen zu den Projektbeteiligten erhalten Sie bei Fussverkehr Schweiz (Angaben siehe Impressum).

Der Innovationspreis Fussverkehr – Sicher zu Fuss wurde im Dezember 2003 zum 5. Mal ausgeschrieben. Anmeldeschluss war der 7. Februar 2004. Im Rahmen einer Vorjurierung wurden 23 Projekte nominiert, aus welchen die Jury in ihrer Sitzung im Mai 2004 das Siegerprojekt auserkoren hat. Neun weiteren Projekten hat sie eine Auszeichnung zugesprochen.

## Bedingungen

Teilnehmen konnten Fachleute von Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Personen oder Gruppen, die sich für die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger einsetzen. Die eingegebenen Projekte mussten umgesetzt oder deren Realisierung gesichert sein.

## Wettbewerbskategorien

Ausgezeichnet wurden Projekte in den 4 Kategorien:

- Verkehrskonzepte, Leitbilder und Aktionsprogramme
- Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen
- Massnahmen auf Sammel- und Erschliessungsstrassen
- Öffentlichkeitsarbeit

## Bewertungskriterien

Die Jury bewertete die Eingaben nach folgenden Kriterien:

- Effektivität in Bezug auf die Verkehrssicherheit
- Attraktivität und Komfort für zu Fuss Gehende
- Innovationsgrad: Visionäre, ideenreiche und ästhetisch überzeugende Lösung
- Koordiniertes Vorgehen: Einbezug der Betroffenen
- Finanzen: Effizienz der eingesetzten Mittel
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Städte
- Förderung des zu Fuss Gehens allgemein (Aspekte Gesundheit, Energiesparen etc.)

## Jury

### Brigitte Allenbach

dipl. Architektin ETH, Gruppo per la Moderazione del traffico della Svizzera Italiana (GMT-SI), Torricella TI

### Christian Boss

dipl. Ingenieur EPFZ/SIA/SVI, Neuenburg

### Marianne Brunner

Verkehringenieurin, Raumplanerin, Leiterin Consulting Verkehrspolitik, Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Bern

### Daniel Grob

Verkehrs- und Raumplaner SVI, NDS/HTL, Fussverkehr Schweiz, Zürich

### Jörg Häberli

dipl. Ing. ETH, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Abteilung Strassennetze, Bereich Langsamverkehr, Bern

### Marco Hüttenmoser

Dr. phil. I, Erziehungswissenschaftler, Muri AG

### Eugen Mugglin

dipl. Arch. BSA SWB, Bauberater Schweizer Heimatschutz, Luzern

### Christian Scherer

lic. phil., Psychologe FSP, Leiter Abteilung Erziehung, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern

### Dominique von der Mühl

architecte-urbaniste, Laboratoire dynamiques territoriales (LADYT), ENAC-EPFL, Lausanne

Weitere Informationen zum Wettbewerb und den Siegerprojekten sind erhältlich auf der Homepage [www.fusspreis.ch](http://www.fusspreis.ch) oder bei:

### Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48  
8032 Zürich  
Telefon 043 488 40 30  
Fax 043 488 40 39  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

### Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61  
Postfach 8676  
3001 Bern  
Telefon 031 328 82 60  
[michael.rytz@verkehrsclub.ch](mailto:michael.rytz@verkehrsclub.ch)  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

## Impressum:

© Fussverkehr Schweiz und VCS 2004

### Projektteam:

Marlene Butz und Thomas Schweizer,  
Fussverkehr Schweiz  
Michael Rytz, VCS

### Organisation Jurierung und Bericht:

Urs Michel, Planum Zürich

### Lektorat:

Urs Geiser, Büro Corretto,  
Solduno/Burgdorf

### Visuelle Konzeption und Realisation:

Res Rothacher, Zürich

### Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

### Photos:

Urs Michel, Zürich (Beride, Biel, Giubiasco, Lyss, Maienfeld, Maur, Sion, Uster)  
Patrick Lüthy, Olten (Grenchen)  
Die restlichen Photos wurden von den jeweiligen BewerberInnen zur Verfügung gestellt.

Wir danken Lenggenhager Druck, Zürich, und der A.+J. Stöckli AG, Netstal, für die Unterstützung.





  
**Fussverkehr Schweiz**  
 Mobilité piétonne  
 Mobilità pedonale

Verkehrs-Club der Schweiz  
 Association Transports et Environnement  
 Associazione Traffico e Ambiente






  
 Bundesamt für Strassen  
 Office fédéral des routes  
 Ufficio federale delle strade  
 Uffizi federal da vias

FONDS FÜR VERKEHRSSICHERHEIT  
 FONDS DE SECURITE ROUTIERE  
 FONDO DI SICUREZZA STRADALE



SCHWEIZER  
**GEMEINDE**  
Commune Suisse Comune Svizzera Vischnanca Svizra


  
 DER EDLE ABFALLSAMMLER  
 www.swissbin.ch