

# «Fussverkehr»

3/10



Liebe Leserin, lieber Leser

Auf unserer diesjährigen Studienreise, die am Nachmittag des 9. September 2010 stattfinden wird, besuchen wir Schaffhausen. Die Gemeinde gehört mit ihren rund 35'000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu den mittelgrossen Schweizer Städten. Den Charme Schaffhausens machen die gut erhaltene und motorfahrzeugfreie historische Altstadt und die schöne Lage am Rhein aus. Nach einer Begrüssung durch den Stadtpräsidenten Thomas Feurer werden wir eine Reihe von Projekten vorgestellt bekommen und uns auf einem Rundgang von den Qualitäten Schaffhausens überzeugen können. Zur Krönung der Veranstaltung offeriert die Stadt einen Apéro auf der Munotzinne. Um Ihnen einen Vorgeschmack darauf zu geben, was Sie erwartet, haben wir das Gemeindeportrait dieser Ausgabe der Stadt Schaffhausen gewidmet (Seiten 2–4). Programm und Anmeldung finden Sie auf Seite 8.

Am 8. Juni fand in Rapperswil die diesjährige Fachstellentagung zum Thema «Bessere Daten Grundlagen für den Langsamverkehr: Nur was gezählt wird, zählt!» statt. Über 100 TeilnehmerInnen diskutierten die Notwendigkeit und Möglichkeiten von Zählungen des Fuss- und Veloverkehrs. Eine Zusammenfassung der Beiträge finden Sie auf den Seiten 4–7.

Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen und würden uns freuen, Sie an der Studienreise im September begrüessen zu dürfen.

Marlène Butz, Redaktion «Fussverkehr»



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Fussgängerstadt Schaffhausen

Von Hans Jörg Müller, Bereichsleiter Tiefbauamt, Stadt Schaffhausen



*Der Munotstieg ist eine der 90 Treppen und Stiege in Schaffhausen*

Der Fussverkehr hat in der Stadt Schaffhausen seit jeher einen grossen Stellenwert. Ausgehend von der Industrialisierung im 19. Jahrhundert, hauptsächlich mit der Stahlgesserei +GF+ im Mühltal, wurden damals für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Firma Fuss- und Treppenwege zu den das Mühltal flankierenden höher liegenden Quartieren Breite und Geissberg gebaut: Oben wohnen, unten arbeiten, zu Fuss zur Arbeit gehen. Zu den Blütezeiten waren in den Industrieanlagen des Mühltals mehrere tausend Personen beschäftigt, und viele von ihnen benutzten diese Fuss- und Treppenwege. Insgesamt entstanden im Laufe der Zeit rund 90 Treppenverbindungen, welche die rund 50 Meter über der Altstadt liegenden Wohnquartiere mit dieser sowie die Quartiere untereinander verbinden. Die Wege existieren nach wie vor und sind noch begehbar, wenngleich sie bedeutend weniger frequentiert und dementsprechend teilweise auch etwas weniger gut erhalten sind. Dennoch stellen sie immer noch hervorragende und attraktive Wege für den Fussverkehr dar.

Mit der zunehmenden Motorisierung ab Mitte des 20. Jahrhunderts verloren diese Fuss- und Treppenwege vorübergehend an Bedeutung. Der öffentliche Verkehr wurde ausgebaut, Rol-

### **Titelbild:**

*Fussgängerzone in der Schaffhauser Altstadt, Vordergasse Bild: Stadt Schaffhausen*

ler, Motorräder und allen voran die Automobile begannen definitiv das Stadtbild zu prägen. So war die Innenstadt Schaffhausens Ende der 60-er Jahre noch uneingeschränkt für den motorisierten Individualverkehr zugänglich, und die Plätze in der Innenstadt wurden vorwiegend als Parkplätze für die Kundschaft der Geschäfte genutzt.

Erst mit dem Bau der (heute allerdings in Frage stehenden) Rheinuferstrasse Mitte der 60-er Jahre, die gleichzeitig mit der neuen Staustufe des Kraftwerkes Schaffhausen und der Uferverbauung zur Verhinderung von Überschwemmungen erstellt wurde, ergab sich die Chance, die Altstadt mit ihren teilweise sehr engen Strassen und Gassen vom Fahrverkehr mindestens teilweise zu entlasten. Dies war auch die Gelegenheit, grundsätzlich über weitere Massnahmen nachzudenken. In weiser Voraussicht signalisierten die damaligen Verantwortlichen 1972 die erste Etappe der Fussgängerzone, wahrscheinlich als eine der ersten Städte in der Schweiz überhaupt. Mit der baulichen Anpassung dauerte es allerdings noch eine Weile. Ab 1974 wurde dann aber sukzessive die ganze heutige Fussgängerzone umgestaltet – eine Entwicklung, die bis heute weitgehend, aber noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Baulich bedeutete dies eine flächige Belagsentwicklung von Fassade zu Fassade mit Pflastersteinen unterschiedlicher Ausprägung und Herkunft. Die bis dahin noch existierenden Trottoirs mussten weichen, weil neu der gesamte Strassenraum den FussgängerInnen zur Verfügung stand.

Die Warenanlieferung ist in der Fussgängerzone morgens bis 11 Uhr erlaubt. Das Radfahren war bis vor kurzem vollständig verboten. Vor einigen Jahren wurde dieses Verbot allerdings etwas gelockert, so dass Radfahrende heute nach Ladenschluss und bis zur Ladenöffnung durch die Fussgängerzone fahren dürfen. Obwohl das Signal Fussgängerzone die Geschwindigkeit auf Schritttempo festlegt wird beim Zusatztext zur Signalisation zusätzlich explizit auf diese Geschwindigkeitsbegrenzung hingewiesen.

Die Fussgängerzone der Altstadt ist heute von Begegnungszonen umgeben, sodass praktisch im gesamten historischen Kern ein fussgängerfreundliches Verkehrsregime vorhanden ist. Einzig die nördliche und die südliche Zufahrt zur Altstadt sind noch auf wenigen Metern mit generell 50 signalisiert.

1996 konnte auch die Bahnhofstrasse, bislang eine für FussgängerInnen nicht sehr attraktive Überquerung vom Bahnhof zur Altstadt, weitgehend vom motorisierten Individualverkehr befreit werden, indem der motorisierte Individualverkehr, mit einem damaligen Aufkommen von gegen 6000 Fahrzeugen pro Tag auf die Spitalstrasse hinter den Bahnhof verlegt wurde. Busse, Taxis, Velos und der Anlieferverkehr sind weiterhin gestattet. Der trennende Mittelstreifen auf der Bahnhofstrasse wurde jedoch aufgehoben und niveaugleich ausgebildet. Fussgängerinnen und Fussgänger können seit



Ende der 90-Jahre die Strasse an jeder Stelle queren. Da es damals die Signalisation der Begegnungszone noch nicht gab, wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h signalisiert. Obwohl die FussgängerInnen – im Gegensatz zur Begegnungszone – beim Queren keinen Vortritt haben funktioniert das System mit der freien Überquerung der Bahnhofstrasse sehr gut – wohl auch wegen der geringen Menge an Motorfahrzeugverkehr.

Aber auch in den Aussenquartieren tat sich bereits früh etwas: Einige besonders enge oder verkehrstechnisch anderweitig spezielle Strassen wurden Anfang der 80-Jahre mit tieferen Geschwindigkeiten signalisiert, was für die Anwohnerschaft und die FussgängerInnen natürlich sehr zum Vorteil ist. Da man damals weder die Wohnstrasse (bzw. heute Begegnungszone) noch die Tempo-30-Zone kannte, wurde diese Signalisation als «Wohngebiet, verkehrsberuhigte Strasse» bezeichnet und die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt. Diese Signalisierung war quasi der Ursprung, welcher die spätere Entwicklung der verkehrsberuhigten Wohngebiete einläutete, die bis heute anhält. Es gibt in Schaffhausen noch heute zwei Strassen, welche diese Signalisierung beibehalten haben und nicht zu Begegnungszonen umsignalisiert wurden. Die meisten siedlungsorientierten Strassen sind heute jedoch als Tempo-30-Zonen und in einigen Fällen auch als Begegnungszonen signalisiert. Dem Verkehr insgesamt, hauptsächlich aber dem Fuss- und Veloverkehr hat dies gut getan.

Die Entwicklung ist aber nicht abgeschlossen. Wenn in den 60-Jahren die Rheinuferstrassen den Startschuss für die Fussgängerzone in der Altstadt eingeläutet, ja durch die Verlagerung des Verkehrs diese erst ermöglicht hat, steht heute gerade diese Rheinuferstrasse wieder im Mittelpunkt des Interesses. Viele würden sie am liebsten im Boden versenken und so von der Bildfläche verbannen. Kein einfaches Unterfangen, denn die Strasse hat ein Verkehrsaufkommen von täglich rund 18'000 Fahrzeugen und ist eine der Haupteinschlüssen der südlichen Altstadt mit mehreren Parkhäusern und einem erheblichen Anlieferverkehr für die Altstadtgeschäfte. Trotzdem oder vielleicht gerade deswegen verlockt die Sehnsucht nach einem verbesserten Rheinzugang mit einer Aufenthaltsqualität, welche das Element des fließenden Rheins voll ausschöpfen könnte. Der Umgang mit dem belastenden Verkehr auf dieser Achse ist heute eine der brennenden Fragen in der Stadt. So wichtig, dass ein breit angelegtes Mitwirkungsverfahren mit gegen 100 beteiligten Einwohnerinnen und Einwohnern durchgeführt wurde. Als Resultat entstand ein sogenannter Masterplan, der die wichtigsten und am häufigsten genannten Elemente und Verbesserungsvorschläge auflistet. Darunter, wie könnte es anders sein, werden die Verbesserung der Zugänglichkeit zum Rhein an der Rheinuferstrasse und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität am Wasser selbst postuliert. Teile des Masterplanes sind im Gesamtver-



*Der Munot ist das Wahrzeichen der Stadt Schaffhausen*



*Vor Einführung der Fussgängerzone dominierte in der Altstadt der Autoverkehr, die FussgängerInnen wurden an den Rand gedrängt (Vorstadt, 1969)*



*Heute ist das Flanieren in der Altstadt dank der Fussgängerzone ein Genuss (Vordergasse mit Tellenbrunnen) Bilder: Stadt Schaffhausen*



*So könnte der Duraduct über das Mühlental dereinst aussehen Fotomontage: Marco Adank und Deny Kiss, Hochschule Rapperswil (HSR)*

kehrskonzept der Stadt sowie im Agglomerationsprogramm Schaffhausen plus enthalten und so in wichtigen planerischen Aspekten gut vertreten. Dies ist wichtig und bildet für die weiteren Schritte eine gute Grundlage.

Ein interessantes Projekt ist der sogenannte «Duraduct», eine Wortzusammensetzung aus Durach (Bachname im Mühlental) und Viaduct. Es entstand vor einigen Jahren aus der Idee einer privaten Gruppierung und soll die – und hier schliesst sich der Kreis beinahe wieder – beiden Quartiere Breite und Geissberg, die durch das früher stark industrialisierte, rund 50

Meter tiefer liegende Mühlfental getrennt sind, miteinander verbinden. Zu Fuss sind die beiden Quartiere heute nur über die am Textanfang beschriebenen Treppenwege miteinander verbunden, und für das Velo gibt es überhaupt keine direkte Verbindung. Heute muss man entweder weit hinten im Mühlfental oder dann in Richtung Altstadt eine Schlaufe fahren und dabei auch noch zweimal 50 Höhenmeter überwinden. Aber nicht nur die beiden Quartiere würden mit diesem Bauwerk für den Langsamverkehr verbunden. Der Duraduct hätte auch eine regionale Bedeutung mit einer Verbindung ab dem Klettgau Richtung Rosenbergstrasse in Neuhausen am Rheinfall und Richtung Herblingen (der nördlichste Stadtteil von Schaffhausen) bis schliesslich nach Thayngen. Des Weiteren ist angedacht, ja es erscheint fast zwingend, den Duraduct zusätzlich mit einer Vertikalerschliessung ins Mühlfental zu verbinden – natürlich am Besten in der Nähe des geplanten Veranstaltungszentrums (Sportveranstaltungen usw.). Hier ist ein Lift für den Personentransport inkl. Velos angedacht. Dies wäre auch für die beiden Quartiere eine direkte und sehr attraktive Verbindung in Richtung Altstadt. So ist denn auch dieses Projekt Teil des Gesamtverkehrskonzeptes und des Agglomerationsprogrammes Schaffhausen plus.

#### Team

Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (Ik), Thomas Löliger (tlö), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

#### Vorstand

Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli, Gisela Vollmer, Konrad Willi

#### Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Emil Steinberger, Ursula Ulrich-Vöggtlin, Klaus Zweibrücken

#### Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das Jahresabonnement.

Fussverkehr Schweiz  
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger  
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich  
Haltestelle «Englischiertelstrasse» (Tram 15)  
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39  
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz  
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm  
Gestaltung: Andreas Rothacher  
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 3/10 August 2010

## Bessere Datengrundlagen für den Langsamverkehr: Nur was gezählt wird, zählt!

Von Thomas Schweizer und Thomas Löliger

**Quantitativ und qualitativ geeignete Datengrundlagen sind wichtig für die Wahrnehmung des Fuss- und Veloverkehrs in der Politik und der Öffentlichkeit. Sie sind auch eine bedeutende Grundlage für Infrastrukturprojekte sowie für die Evaluation und Umsetzung von Fördermassnahmen aller Art. Zwar ist die Datenbasis zu Frequenzen und Aufenthalt auf Strassen, Wegen und Plätzen von Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, immer noch schmal, aber wachsend. An einer Tagung, welche «Fussverkehr Schweiz» und die Hochschule Rapperswil zusammen organisiert haben, wurden Erhebungen aus den letzten Jahren vorgestellt, der Stand der Methodik diskutiert, aber auch auf Lücken hingewiesen, welche noch zu schliessen sind.**



*FussgängerInnen auf dem Bahnhofplatz in Winterthur. Die flächenhaften Bewegungsmuster machen das Zählen komplex. Bilder: Thomas Schweizer*

FussgängerInnen bewegen sich meist nicht linienförmig, sie können jederzeit die Richtung und die Geschwindigkeit ändern, bleiben stehen oder verweilen sitzend auf einer Bank. Nur schon die Definition was für statistische Zwecke erhoben werden muss, ist nicht banal. Die Fachleute waren sich einig, dass mit der Erhebung von Frequenzen an einem bestimmten Punkt allein dem Fussverkehr nicht genügend Rechnung getragen wird. Neben den 30 Minuten Unterwegszeit, welche statistisch erfasst sind, kommen weitere ca. 30 Minuten als Aufenthaltszeit im öffentlichen Raum hinzu, welche heute noch nicht erfasst werden.



Die «Mediterranisierung» bringt mehr Leute auf die Strasse. Die Wiederentdeckung des öffentlichen Raumes, unter dem Aspekt «sehen und gesehen werden» liegt im Trend. Zufussgehen heisst also immer auch stehen und sitzen. Als State of the Art bei Fussverkehrs-Erhebungen gilt heute daher, dass Frequenzen und Aufenthalt immer zusammen betrachtet werden müssen. Diese Erkenntnis hat auch planerische und politische Auswirkungen: Soll über die Verteilung des Raumes gesprochen werden, müssen Datengrundlagen erarbeitet werden, z.B. darüber, wie viele Personen sich in den Seitenräumen aufhalten, wie viele auf der Fahrbahn. Nur so können auch politische Mehrheiten für eine Aufwertung des öffentlichen Raums erreicht werden.

### Langsamverkehrstatistiken auf Bundesebene

Die ungenügende Datenlage des Fuss- und Veloverkehrs ist auf Bundesebene schon seit einiger Zeit erkannt. Mit dem «Konzept Langsamverkehrstatistik», welches vom Bereich Langsamverkehr des ASTRA erarbeitet wurde, wird der Weg vorgezeichnet, den es in den kommenden Jahren zu beschreiten gilt. Der Aufbau einer Statistik braucht aber Zeit, denn nur wenn sie vernetzt mit bestehenden Erhebungen erfolgt, kann sie finanziert und langfristig gesichert werden. Heidi Meyer, zuständig für die Langsamverkehrstatistik, zeigte den derzeitigen Stand der Arbeiten auf.

- Als wichtigste Erhebung besteht der Mikrozensus Verkehr, welcher alle fünf Jahre auf Basis von 30'000 Befragungen durchgeführt wird. Die detaillierte Erfassung der verwendeten Verkehrsmittel, der Distanz, des Zeitbedarfs, der Anzahl Wege und Etappen zeigt die grosse Bedeutung des Langsamverkehrs auf und ist eine wichtige Basis für die Messung von Veränderungen auf nationaler Ebene.
- Neu ist auf Bundesebene auch das MISTRA (Management Informationssystem Strasse und Strassenverkehr) im Aufbau. Integriert wird dabei auch eine Fachapplikation Langsamverkehr.
- Im Rahmen der Erfolgskontrolle der Agglomerationsprogramme sollen Indikatoren zum Fuss- und Veloverkehr erfasst werden. Geplant sind die Erfassung der Zonen mit Tempobeschränkungen sowie die Erfassung der öffentlichen Veloabstellplätze.
- Bei verschiedenen transportmittel-übergreifenden Statistiken, wie beispielsweise der Transportstatistik besteht noch Handlungsbedarf. So fehlen hier der Fuss- und Veloverkehr vollständig. Der Bestand an Motorrädern und deren Verkehrsleistung hingegen wird regelmässig erhoben, obschon deren Bedeutung mit 1.6% der Distanzen und 1.3% der Verkehrsleistung marginal ist.

### Messarten und Herangehensweisen

Handlungsbedarf in der Langsamverkehrstatistik besteht auch auf methodischer Ebene. Ein internationaler Austausch und die Harmonisierung der Erhebungsmethoden ist das Ziel des



Seit das Limmatquai in der Stadt Zürich autofrei ist nahm nicht nur die Zahl der Fussgängerinnen und Velofahrer zu, sondern auch jene der Verweilenden. Zählungen machen dazu klare Aussagen.

Projektes «measuring walking» ([www.measuring-walking.org](http://www.measuring-walking.org)), welches Daniel Sauter vorstellte. Es bietet Empfehlungen für das Sammeln, Analysieren und Verbreiten von quantitativen und qualitativen Daten sowie von Methoden zur Messung des Fussverkehrs.

Die verschiedenen Messarten und Herangehensweisen sind Basis für ein umfassendes Monitoring und Controlling des Fussverkehrs. Entsprechend dem BYPAD (Bicycle Policy Audit), welches seit einigen Jahren erfolgreich für den Veloverkehr in verschiedenen europäischen Städten zur Anwendung kommt, soll ein vergleichbares Instrument auch für den Fussverkehr geschaffen werden. Es wird unter dem Namen PAICE (Pedestrian Appraisal, Investment, Coordination and Evaluation) lanciert.

### Zweck von Erhebungen

Seit 2004 hat London eine «Walking Strategy». Im Rahmen dieser Strategie wurden und werden verschiedenste Förderaktivitäten durchgeführt, und deren Erfolg wird auch gemessen. Martin Wedderburn vom Büro Colin Buchanan

**Tabelle 1: Messarten und Herangehensweisen**

	<b>qualitativ</b> Resultate basieren auf kleiner Anzahl (eher beschreibend)	<b>quantitativ</b> Resultate basieren auf grösserer Anzahl (repräsentativ)
<b>subjektiv</b> Resultate basieren auf persönlichen Einschätzungen	<b>Begehung / Augenschein 'Community Street Audit'</b> (z.B. Wie BenutzerInnen die Sicherheit eines Fussgänger-Übergangs einschätzen)	<b>Bevölkerungsbefragung zu Einstellungen</b> (z.B. Wie sicher fühlen sich FussgängerInnen generell)
<b>objektiv</b> Resultate basieren auf 'realen Gegebenheiten' ('objektivierte' Einschätzungen)	<b>Experten Beurteilung</b> nach Norm-Checkliste (z.B. Wie gut erfüllt eine Strasse die offiziellen Sicherheitsanforderungen)	<b>Zählungen und 'harte' Daten-Erhebungen</b> (z.B. Wie viele Personen wurden schwer verletzt oder getötet)

**Tabelle 2: Erhebungszwecke und deren Anforderungen an die Erhebung**

	<b>Querschnitts</b>				
	<b>vergleiche</b>	<b>Zeitreihen</b>	<b>Genauigkeit</b>	<b>Periodizität</b>	
<b>Management</b>	Leistungsindikatoren Frequenzerhebungen		X	mittel	periodisch/permanent
	Vorher-/Nachherstudien	(X)	X	hoch	punktuell/periodisch
	Benchmarking	X	(X)	mittel – hoch	punktuell/periodisch
<b>Planung</b>	Wirtschaftlichkeitsberechnungen	X		gering – mittel	punktuell
	Raumplanerische Fragen/ Prognosen	X	(X)	gering – mittel	punktuell/periodisch
	Kapazitätsanalysen/ Projektierungsgrundlagen	X		mittel – hoch	punktuell
	Simulationen	X		mittel – hoch	punktuell

aus London zeigte anhand einer Matrix auf, welche Ziele und Zwecke mit den verschiedenen Felderhebungen abgedeckt werden können. Zu unterscheiden sind Erhebungen, welche auf Managementfunktionen ausgerichtet sind und solche, welche der (Verkehrs-)Planung dienen. Entsprechend sind die Anforderungen an die Genauigkeit und die Periodizität verschieden.

### Zählen ist komplex

Andreas Stäheli vom Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli stellte das SVI-Forschungsprojekt «Erhebungen des Fuss- und Veloverkehrs» vor, an welchem auch «Fusserkehr Schweiz» beteiligt war. Das Projekt befasste sich mit methodischen und technischen Grundlagen, welche evaluiert und bewertet wurden. Ausserdem wurden statistische Kenngrössen gesucht, welche es ermöglichen, mit minimalem Erhebungsaufwand genügend detaillierte Resultate zu liefern.

Mit einem relativ gross angelegten Erhebungsprogramm (15-Stundenzählungen an Dutzenden von Standorten) wurden Hochrechnungsfaktoren abgeleitet und Mindesterhebungszeiten, geeignete Tages-, Wochen- und Jahreszeiten sowie geeignete aussagekräftige Erhebungsorte definiert. Als technische Hilfsmittel stehen von einfachen Strichlisten und Handzählgeräten über automatische Zählanlagen wie Druckschlauch-, Druckplatten-, Radar-, Video- und Lasergeräten viele Möglichkeiten offen. Während für den Veloverkehr in den letzten Jahren die vollautomatische Erhebung grosse Fortschritte gemacht hat und mittlerweile einige geeignete Angebote auf dem Markt erhältlich sind, ist der Fussverkehr nur bei geringen Frequenzen automatisch erfassbar. Einrichtungen, welche grössere FussgängerInnen

erfassen können, sind zwar technisch machbar (z.B. Überkopfinstallationen mit Video und Infrarot in Warenhäusern). Für die Anwendung im öffentlichen Strassenraum sind sie aber wenig geeignet oder zu aufwändig.

Erfassungen mit Handzählgeräten erweisen sich hier nach wie vor als rasch machbar, kostengünstig und effizient. Für Einzelprojekte können mit vertretbarem Aufwand brauchbare Ergebnisse erzielt werden.

Dies illustrierte Monika Saxer von der Metron AG am Beispiel Bahnhof Winterthur. Mit mehreren kürzeren Erhebungsintervallen an verschiedenen Orten sowie mit Kontrollzählungen wurden Projektierungsgrundlagen für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ermittelt. Für die Erweiterung der Personenunterführung, welche sowohl als Quartierverbindung als auch als Zugang zur Bahn dient, musste ein Kostenteiler zwischen SBB und Stadt Winterthur gefunden werden. Mittels Zählstellen an den Zugängen und Befragungen an zwei Standorten konnte relativ rasch und einfach genügend zuverlässiges Datenmaterial erhoben werden. Lukas Fischer, ebenfalls von der Metron AG widmete sich in einer Studienarbeit neben der Frequenzmessung in Zürich West auch dem Aufenthalt auf öffentlichen Freiflächen. Er machte sich die so genannte Burano-Methode zu Nutze: Zu verschiedenen Zeiten erhob er Momentaufnahmen, welche er quantitativ und qualitativ auswertete. Er zeigte auf, wer wann welche Freiräume nutzt. Unterschieden wurde nach Geschlecht, Alter, Aktivität (z.B. Essen, Ausruhen, Spielen, Reden, Lesen, Rauchen, usw.) und leitete daraus Anforderungen an die Planung ab.

Daniel Sauter vertiefte die Analyse des Aufenthaltes anhand weiterer Beispiele. Die Aufwertung des Limmatquais in Zürich von einer Durchgangssache des motorisierten Verkehrs zu einer Flaniermeile für FussgängerInnen führte zu Frequenzsteigerungen beim Fuss- und Veloverkehr von 17% bzw. 18%. Bei der Zahl der Verweilenden wurde aber mit 121% mehr als eine Verdoppelung erreicht. Wichtig ist dabei der Erhebungszeitpunkt (Tages- und Jahreszeit, Wetter). Dieser steht wiederum in Wechselwirkung mit der Nutzung. Für eine bessere Erfassung des Aufenthalts und der nicht zielgerichteten Mobilität als Grundlage für die Planung von Stadträumen, Parks und Aufenthaltsflächen ist daher eine Weiterentwicklung der Methodik und der Erhebungsstandards nötig.

### SchweizMobil wertet die Nutzung der Velolandrouten seit fünf Jahren aus

Dass Zählungen auch volkswirtschaftlich von Interesse sind, zeigte Martin Utiger von der Stiftung SchweizMobil. Diese erhebt bereits seit fünf Jahren die Nutzung der Veloland-Strecken. An knapp 30 Standorten werden die Velodurchfahrten erfasst und punktuell mit Umfragen ergänzt. Dabei ist für die Hochrechnung die Auswahl des «richtigen» Standortes entscheidender als die Genauigkeit der Daten. Die Zahlen sind beeindruckend: Im Jahr 2009 wur-

*Bern: Ein kurzer Aufenthalt oder gar das Ziel? Fussverkehr ist mehr als nur Fortbewegung.*

*Bild: Thomas Schweizer*



*Mittagspause: Kurze Distanzen, grosse Belegung. Das soeben gekaufte Mittagessen wird unmittelbar neben dem Ladenlokal verzehrt.*

*Bild: Lukas Fischer*



den auf den Velolandstrecken ca. 260 Millionen Kilometer pedalt. Diese VelofahrerInnen generieren jährlich eine Wertschöpfung von 100 bis 150 Millionen Franken. Im Moment laufen Überlegungen, wie die Benutzung der Wander-, Bike-, Inline- und Kanurouten ebenfalls gemessen und ausgewertet werden können.

### Erhebungen von Veloabstellplätzen

Im Rahmen des Monitorings und der Wirkungskontrolle der Agglomerationsprogramme wurde die Zahl der Veloabstellplätze im öffentlichen Raum als Indikator bestimmt. In den nächsten Jahren sollen diese nun in allen Agglomerationsgemeinden erfasst werden. Daniel Sigrist vom Büro Planum Biel AG hat die Methodik mittels Testerhebungen in drei Agglomerationen entwickelt und validiert. Der Aufwand für die Ersterhebung liegt bei 5–15 Stunden pro 10'000 Einwohnenden und soll idealerweise neben den obligatorischen Minimalanforderungen auch zusätzliche Wünsche abdecken und Erkenntnisse zu Problembe-  
reichen, zu ungenügender Qualität der Abstellanlagen usw. bringen. Die Daten werden georeferenziert in einer Datenbank abgelegt und stehen hernach für Zeitreihen und Quervergleiche zur Verfügung.

### «Nur was gezählt wurde, macht sich politisch bezahlt»

Die Expertenrunde, bestehend aus Gottlieb Witzig vom ASTRA Langsamverkehr, Götz Timcke von Verkehr und Mobilität des Kantons Aargau, Mathias Camenzind vom Tiefbauamt der Stadt Zürich und Klaus Zweibrücken von der Hochschule Rapperswil, zog das Fazit der Tagung und wies auf weitere Erkenntnisse hin. Man war sich einig, dass die Erhebungen des Fuss- und Veloverkehrs weiter auf- und ausgebaut werden müssen. Einerseits ist ein Netz von permanenten und periodischen Erhebungen zu etablieren. Andererseits sind für Planungen und für Bauprojekte spezifische Detailerhebungen ins Budget aufzunehmen, sowohl als Grundlagen als auch für die Evaluation dieser Projekte. Die Stadt Zürich kann dabei bereits auf einige solche Erhebungen hinweisen. Sie ist auch daran, ein Netz von permanenten Zählstellen aufzubauen.

Einigkeit bestand auch darüber, dass Erhebungen des Fussverkehrs komplex sind. Dies ist ein Aufgabengebiet für die Hochschule, welche die Methodik in Forschung und Lehre vertiefen kann.

Daten werden nicht zum Selbstzweck erhoben, sondern müssen als Grundlage für politisches Handeln in die Projektabläufe eingebunden werden. «Nur was bezahlt wird, wird gezählt – und nur was gezählt wird, macht sich auch politisch bezahlt» bemerkte Götz Timcke zum Schluss der Tagung und brachte die Erkenntnisse damit bestens auf den Punkt.

Die Unterlagen zur Tagung sind zu finden unter [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

### Stelle bei «Fussverkehr Schweiz»

Wir suchen zur Ergänzung unseres kleinen Teams per sofort oder nach Vereinbarung eineN ProjektleiterIn (60%).  
Details siehe [www.fussverkehr.ch/stellen.php](http://www.fussverkehr.ch/stellen.php)

### Journée Rue de l'avenir 2010 in Renens

Am 24. September 2010 findet in Renens die 27. «Journée Rue de l'avenir» zum Thema «Zones 30 en Suisse et ailleurs, un acquis? Bilan et perspectives» statt. Programm und Anmeldung unter <http://rue-avenir.ch/journees/programme.html>. (Bz)

### Verabschiedung

Thomas Löliger hat «Fussverkehr Schweiz» Ende Juli 2010 verlassen. Er machte sein Hobby zum Beruf und wechselte zum Forschungsinstitut für biologischen Landbau FiBL, wo er als Winzer arbeiten wird. Wir bedauern seinen Weggang und wünschen ihm in seinem neuen Beruf alles Gute.

## Einladung zur 34. ordentlichen Generalversammlung

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. Seite 8) findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

**Datum: Donnerstag, 9. September 2010, 18.45 Uhr**  
**Ort: Theaterrestaurant, Herrenacker 23, 8200 Schaffhausen**

Vorsitz: Nationalrätin Marlies Bänziger, Präsidentin «Fussverkehr Schweiz»

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2009 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2009 (mit Ausblick 2010)
4. Jahresrechnung 2009 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Statutenrevision
8. Grobbudget 2011
9. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Theaterrestaurant

### Zur Statutenrevision

Unsere Statuten weisen diverse kleinere Mängel auf, welche wir beheben möchten. Zentrale Punkte sind:

- Erweiterung des Zweckartikels um zusätzliche Aspekte des Zufussgehens (Aufenthaltsqualität / Gesundheit / Ökologie / Behindertengerechtigkeit)
- Aufnahme Regionalgruppen als eigene Organe
- Sprachliche Bereinigungen, insbesondere geschlechtsneutrale Bezeichnungen

Der Entwurf für die neuen Statuten (mit Kommentar zu den Änderungen) kann auf der Geschäftsstelle bezogen werden:  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch) oder 043 488 40 30.



## Ministudienreise und GV 2010 in Schaffhausen

### Zu Fuss in Schaffhausen – Ministudienreise am Donnerstag, 9. September 2010, 14.00–18.00

Zu Beginn der Ministudienreise besichtigen wir das Gebiet, wo der Duraduct, eine Fuss- und Velobrücke als Netzverbindung zwischen den Stadtquartieren angedacht ist. Im Parkcasino werden wir vom Stadtpräsidenten Thomas Feuerer begrüsst. In den Referaten mit dem Fokus Fussverkehr wird über die Entstehung der Fussgängerzone sowie über verschiedene geplante oder bereits umgesetzte Projekte informiert. Der anschliessende Rundgang führt durch die Altstadt zum Munot, wo uns die Stadt Schaffhausen zum Abschluss der Veranstaltung einen Apéro offeriert.

### Programm

- 14.00 Schaffhausen, Bahnhof
- 14.05 Begrüssung durch  
**Hansjörg Müller**, Bereichsleiter Tiefbauamt, Stadt Schaffhausen  
**Olaf Wolter**, Stadtplaner, Stadt Schaffhausen  
**Marlies Bänziger**, Nationalrätin, Präsidentin «Fussverkehr Schweiz»
- 14.10 Busfahrt zum projektierten «Duraduct», Besichtigung und Erläuterungen  
**Hansjörg Müller, Olaf Wolter**
- 14.30 Spaziergang zum Parkcasino
- 15.00 Begrüssung durch **Thomas Feuerer**, Stadtpräsident Schaffhausen
- 15.15 Gesamtverkehrskonzept Schaffhausen  
**Hansjörg Müller**
- 15.45 Vorstellen des Projektes PASS  
**Olaf Wolter**  
Fragen und Diskussionen
- 16.15 Spaziergang zum Munot
- 16.45 Apéro auf der Munotzinne
- 18.00 Spaziergang zum Theaterrestaurant  
anschliessend
- 18.45 Jahresversammlung 2010 von «Fussverkehr Schweiz»  
(vgl. Traktandenliste)  
Ort: Theaterrestaurant, Herrenacker 23, 8200 Schaffhausen
- 19.30 Nachtessen im Theaterrestaurant

## Anmeldung

### Anmeldeschluss:

2. September 2010

### Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz» CHF 30.–

Nichtmitglieder CHF 60.–

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» in Schaffhausen vom 9. September 2010 an:

Name: .....

Firma, Institution: .....

Strasse: .....

PLZ/Ort: .....

Tel: .....

E-Mail: .....

Ich bin / wir sind Mitglied von «Fussverkehr Schweiz»

Ich / wir werde(n) Mitglied von «Fussverkehr Schweiz» und profitiere(n) vom günstigeren Tarif.

Ich nehme am anschliessenden Nachtessen teil

Einsenden an:

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48

8032 Zürich

Tel. 043 488 40 30

www.fussverkehr.ch

oder per Fax: 043 488 40 39

oder per e-mail an: info@fussverkehr.ch

Teilnehmerzahl beschränkt