



*Liebe Leserin, lieber Leser*

*Auf unserer diesjährigen Mini-Studienreise fragen wir uns, was denn die Autobahnen uns FussgängerInnen bringen. Die Stadt Zürich hat gleichzeitig mit der Eröffnung der Westumfahrung eine grossflächige Baustelle eröffnet, welche aus dem alten Durchgangskorridor Weststrasse ein angenehm bewohnbares Quartier gemacht hat. Der Umbau hat zudem neue Plätze, kleine Pärklein, Fussgängerinseln und Velostreifen entstehen lassen. Auch im Knonaueramt öffneten sich Spielräume für die Aufwertung ehemals stark belasteter Strassenräume. Melden Sie sich für die Ministudienreise an, die uns in diesem Jahr nach Baar (ZG) führt, und Sie erhalten Auskunft über die erreichten und die noch nicht erreichten Ziele. (Seite 8).*

*Baar gehört zu den Gemeinden, die schon vor bald 40 Jahren mit einer Autobahn und 1998 mit einer kantonalen Umfahrung vom Durchgangsverkehr befreit wurden. Hier findet die Generalversammlung 2013 von «Fussverkehr Schweiz» statt und diese Gemeinde portraituren wir auf den folgenden Seiten 2 und 3.*

*Zudem in dieser Ausgabe: Ein Bericht von unserer Fachtagung, die am 21. Juni 2013 in Olten stattfand (Seiten 4 bis 6). Sie hat den Teilnehmenden anschaulich gezeigt, dass für eine hindernisfreie Gestaltung der öffentlichen Räume an viele – zum Teil auch widersprüchliche – Aspekte gedacht werden muss und die Lösung oft ein Kompromiss ist.*

*Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen.*

*Pascal Regli  
Redaktion «Fussverkehr»*

## Baar ZG: Öffentliche Wege nutzen auch auf Privatgrund allen

Von Christian Thomas

**Als zweitgrösste Gemeinde des Kantons Zug ist Baar von Zürich aus das Eingangstor zur Innerschweiz und von Zug aus der Ausgang zur Metropole Zürich. Dies hat dazu geführt, dass Baar stark gewachsen ist und im letzten Jahrhundert stark unter die Räder des Durchgangsverkehrs gekommen ist. Von der Neuordnung des Autoverkehrs und von der Lösung des Knotenpunktes für den öffentlichen Verkehr profitiert jetzt auch der Fussverkehr.**



*Auf der umgestalteten Dorfstrasse wurden die Seitenbereiche für die FussgängerInnen verbreitert.*

*Bilder:  
Christian Thomas*

### **Titelbild:**

*Die Begegnungszone vor dem Bahnhof Baar ist ein grosszügiger und attraktiver Treffpunkt und Ausgangsort zu einem engmaschigen Netz von vielfältigen Fusswegen.*

*Bild: Gemeinde Cham*

Baar hat sich schon im Zeitalter der Industrialisierung, erst recht aber im Dienstleistungszeitalter, von einem Dorf zu einer boomenden Vorstadt von Zug entwickelt. Die Gemeinde hat planerisch keine grossen städtebaulichen Würfe realisiert. Zwar gab es in den Sechzigerjahren Vorstudien für eine umfassende durchgrünte Überbauung des ganzen Raumes zwischen Bahnhof- und Dorfstrasse, die aber – wie in den meisten Ortszentren in der Schweiz – an der Kleinteiligkeit der Parzellen und an entsprechend divergierenden Interessen gescheitert ist.

### **Ehemals Gotthardachse, heute Einkaufsmeile**

Die Hauptstrasse durch die Siedlung, die nach wie vor «Dorfstrasse» heisst, entwickelte sich mit dem Aufkommen des Autoverkehrs zum Albtraum, denn der ganze Gotthardverkehr wälzte sich durch die enge Strasse, die FussgängerInnen wurden an den Rand gedrängt, der Lärm und die Abgase waren eine grosse Last.

Nach der Eröffnung der umfahrenden Autobahn vor bald 40 Jahren hat der Verkehr durch Baar kontinuierlich wieder zugenommen. Im 1998 wurde deshalb die kantonale Durchgangsstrasse (Dorfstrasse) via Neugasse / Weststrasse / Südstrasse verlegt und die Dorfstrasse selbst auf damals mustergültige Weise zu einer Gemeindestrasse zurückgebaut. Die Fahrbahn konnte in der Breite reduziert werden und die Strasse kann heute wieder als eine differenziert gegliederte Abfolge von öffentlichen Räumen wahrgenommen werden. Da die Trottoirbreiten nicht mehr wie zu Zeiten des Gotthardverkehrs auf das absolute Minimum reduziert sind, ist eine Möblierung mit verschiedenartigen Elementen, wie Blumenbehältern und Werbeträgern, möglich und das Flanieren ist trotzdem nicht beengend. 1998 gab es noch nicht viele vorbildliche Rückbauten von Ortsdurchfahrten nach dem Bau einer Umfahrung, besonders nicht im Kanton Zürich. Deshalb wurde das Titelblatt der Fachbroschüre «Von der Durchgangsstrasse zum gestalteten Strassenraum» des Amtes für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich mit einem Vorher- und einem Nachher-Bild aus Baar illustriert. Auch das Bundesamt für Umwelt hat 2012 die positive Wirkung der Neugestaltung mit einem Bericht dokumentiert.

### **Der Bahnhofplatz heisst die Gäste willkommen**

Wegen der starken Zunahme des öffentlichen Verkehrs in den 1990er Jahren konnte der Bahnhofplatz seine Funktion als Bahn-Bus-Knoten im Netz des Zuger Verkehrsverbands nicht mehr ausfüllen. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist der Gemeinde Baar im Jahre 2000 ein neuer Wurf gelungen, der in Fachkreisen positiv aufgenommen wurde. Die Begegnungszone macht die Ankunft in Baar und das Umsteigen auf den Bus zu einem urbanen Erlebnis. 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 Zufussgehenden bietet. Die beispielhafte Gestaltung wirkt selbsterklärend und schafft eine attraktive Nahtstelle zwischen öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Diese Gestaltung erhielt 2004 anlässlich des von «Fussverkehr Schweiz» durchgeführten Innovationspreises «Sicher zu Fuss» eine Auszeichnung.

### Engmaschiges Fusswegnetz

Eine wesentliche Qualität des alten Baar hat die Verstädterung überlebt: Es sind die engmaschigen Fusswegbeziehungen, die das ursprüngliche Dorf auszeichneten. Obwohl Baar schon lange keine ländliche Idylle mehr ist und der Autoverkehr die Gemeinde prägt, hat man die FussgängerInnen nicht vergessen: Urs Spillmann, der Abteilungsleiter Bau und Planung von Baar, beschreibt das Vorgehen der Gemeinde so:

«Von der Begegnungszone am Bahnhof Baar aus verläuft ein engmaschiges Fusswegnetz durch den Siedlungsraum und schliesst nahtlos am Wanderwegnetz ausserhalb der Bauzonen an. Im Sinne des Richtplanes wird das Fuss- und Wanderwegnetz gezielt ergänzt und bestehende Lücken werden laufend geschlossen. In Ergänzung zum Wegnetz des Verkehrsrichtplans werden bei Quartiergestaltungsplänen (Teilrichtpläne) und grundeigentumsverbindlichen Bebauungsplänen zusätzliche öffentliche und halböffentliche Wegverbindungen geplant, damit eine möglichst hohe Durchlässigkeit der Siedlungen erreicht wird. Einerseits zur Förderung des Zufussgehens und andererseits um die Zugänglichkeit von Stadtbahn und Bushaltestellen zu gewährleisten. Direkte Wege anzubieten, war immer schon die Philosophie der Gemeinde. Dabei stört es nicht, dass es nicht immer grosszügige breite Wegverbindungen sind – die Durchlässigkeit steht im Vordergrund!»

Wer in Baar ein grösseres Areal überbauen möchte, wird deshalb nicht darum herumkommen, für den Fussverkehr ein Wegrecht zuzulassen, falls dies im öffentlichen Interesse liegt. Dies hat zur Folge, dass der grösste Teil des Dorfes leicht zu Fuss erreichbar ist und keine allzu grossen Umwege in Kauf zu nehmen sind.

Die Fusswege, Durchgänge und Passagen denen man in Baar begegnet, widerspiegeln die schnell wechselnden Idealvorstellungen von Städtebau und Verkehrsplanung. Nebst alten engen Strassen aus bäuerlicher Zeit gibt es Fusswege mit Betonformsteinen aus der Zeit, als die Verkehrstrennung gross geschrieben wurde. Diese sind mittlerweile auf beiden Seiten idyllisch grün eingewachsen. Es gibt zweckmässige Abkürzungen, Durchgänge unter breiten Blocks hindurch und die Begegnungszone reicht vom Bahnhof aus bis in eine Passage, die im Zickzack-Kurs durch neue Überbauungen führt.



*Idyllischer, im Grün eingewachsener Fussweg mit Brunnen.*



*Die bahnhofsnahe Parkanlage ist zu Fuss aus allen Richtungen gut erreichbar.*



*Nicht alle Baarer wollen zu Fuss ins Zentrum gehen, aber immerhin wurde ein kleiner Stadtpark hinter der Häuserzeile neben dem Parkplatz geschaffen.*



*Der Bushof liegt direkt neben dem Bahngleis und ermöglicht das schnelle Umsteigen.  
Bild: Christine Bärlocher*

## Die neue Norm als Motor für einen hindernisfreien Verkehrsraum

Von Andrea Holenstein

«Fussverkehr Schweiz», die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und das Bundesamt für Strassenverkehr ASTRA luden am 21. Juni zur zweisprachigen Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum» nach Olten ein. Rund 140 interessierte Fachpersonen aus Planungsbüros und öffentlichen Verwaltungen, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie Vertreterinnen und Vertreter von Behinderten- und Langsamverkehr-Organisationen folgten der Einladung. Sie nutzten die Chance, sich über den Entwurf der VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» informieren zu lassen und deren Auswirkungen auf Planung und Umsetzung zu diskutieren.

«Nächster Halt Olten, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts, tönt es aus dem Lautsprecher. Ich mache mich an der richtigen Türe bereit und steige aus. Mein weisser Langstock pendelt vor meinem Körper hin und her. So bin ich sicher, dass kein Koffer im Weg steht. Die Stockspitze schleift über die Betonsteine und lässt mich die Struktur der Sicherheitslinie spüren. Die sechs Linien am Bahnsteig helfen mir, nicht zu nahe an einen fahrenden Zug zu geraten.» So beginnt der Bericht «Im Dunkeln sieht man viel» von Daniela Moser, Vertreterin des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands.

*Rollstuhlfahrende testeten im Randsteinlabor Zürich die Tücken von Randabschlüssen in der Praxis.  
Bilder: Eva Schmidt*



Sie beschreibt den Weg vom Bahnhof Olten zum Tagungsort. Zeitweise wird das Licht gelöscht. In Gedanken tasten wir uns nun also mit Hilfe des Stocks und des Gehörs an Baustellen vorbei und durch den Verkehr hindurch bis zum Tagungsort. Eine eindrückliche Erfahrung, die man so rasch nicht wieder vergisst.

### Die neue VSS-Norm stellt die Autonomie behinderter Menschen ins Zentrum

«Wir lassen uns nicht behindern», das Motto vieler Behinderter, gab die Oltener Stadträtin Iris Schelbert den Tagungsteilnehmenden in ihrer Begrüssung gleichsam als Auftrag mit auf den Weg. Sie brachte damit auf den Punkt, was die neue Norm des Verbands der Schweizer Strassenfachleute, kurz VSS-Norm SN 640 075, im Kern beinhaltet, nämlich Autonomie im öffentlichen Raum. Die Norm stützt sich auf Forschungsarbeiten und Richtlinien der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (u.a. Strassen, Wege, Plätze, 2003). Joe Manser, der Leiter der Fachstelle, bezeichnete das neue Regelwerk als «Top-Norm», die eine komfortable Ausgangslage für die Umsetzung des hindernisfreien Bauens bedeute. Doch wie immer liegt der Teufel im Detail, d.h. bei den konkreten Gegebenheiten in der Umsetzung.

### Der Stein des Anstosses, getestet im ersten schweizerischen Randstein-Labor

Wie müssen Randabschlüsse beschaffen sein, damit sie hoch genug und für Blinde ertastbar sind und dennoch ausreichend niedrig, damit Rollstuhl- und Velofahrende sie problemlos überwinden können? Dieser Frage widmete sich vor kurzem das Randsteinlabor, das Marco Starkermann von der Metron Verkehrsplanung AG an der Tagung vorstellte. Verschiedene Typen von Randsteinen wurden in realen Verhältnissen an der Zürcher Förrlibuckstrasse von Probanden mit Sehbehinderung, Rollstuhl- und Velofahrenden intensiv getestet. Die allgemeine Erkenntnis war: Den perfekten Randstein gibt es nicht. Es gilt, einen guten Kompromiss zu finden.

## Von Stolperfallen, Koexistenz und einem Plädoyer für die Vielfalt

Dominik Bucheli von Fussverkehr Schweiz führte dem Plenum vor Augen, was der 80-jährige Herr Muster bei seinem Gang über Strassen und Plätze braucht: keine Stolperfallen, immer wieder Sitzgelegenheiten, Rampen mit bewältigbarem Gefälle, Treppengeländer und genügend lange Ampel-Grün-Zeiten. Herr Muster gehört zu einer Altersgruppe, die zahlenmässig rasch wächst.

Pierre A. Chanez, Bauberater bei der Fachstelle hindernisfreies Bauen des Kantons Bern, stellte zur Diskussion, wo die Grenzen des hindernisfreien Bauens im Licht der Verhältnismässigkeit liegen. Historische Ortskerne wie die Altstadt von Bern oder komplexe Verkehrssituationen wie der Zentralplatz in Biel erfordern eine sorgfältige Lösungssuche bis ins Detail. Die Frage, ob eine Koexistenz oder eine strikte Trennung – auch von Fahrrädern und Fussverkehr auf dem Trottoir – anzustreben oder zu vermeiden sei, wurde in verschiedenen Workshops und Diskussionen lebhaft geführt, aber nicht abschliessend beantwortet. Klar Stellung nahm Marc Fehlmann, Verein Compaterra. Er kritisierte, dass gemischte Zonen auf grösseren Plätzen für ihn und seinen Führhund ein Sicherheitsrisiko darstellten.

Internationale Ansätze für den Umgang mit Hindernisfreiheit präsentierte Markus Rebstock von der Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum. Familiengerecht, behindertengerecht, altengerecht, migrationsgerecht..., diese Begriffe hat er aus seinen Stadt- und Verkehrsplanungs-Konzepten gestrichen und durch das Prinzip «Design for all» ersetzt. In seinem Referat plädierte er für einen Paradigmenwechsel in der Planung. Sie soll sich an einer Vielfalt der Menschen orientieren, statt an Defiziten und Behinderungen.

## Alle profitieren von der erhöhten Bushaltekante

Der meistbesuchte Workshop behandelte das Thema «hindernisfreie öffentliche Haltestellen». Viel Aufmerksamkeit erhielt das Pionierprojekt von Christian Stocker, Projektleiter beim Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft. An der Test-Fahrhaltestelle Therwil wurde die Haltekante auf 23 cm erhöht und an ein eng an die Kante geführtes Bus-Kneeling angepasst. Darüber hinaus wurde in Fahrversuchen der Einsatz hoher Haltekanten für Busbuchten geprüft, und zwar – um den Platzbedarf zu reduzieren – mit dem Einbau einer «Nase». Beide Varianten ermöglichen mobilitätsbehinderten Personen einen autonomen, niveaugleichen Ein- und Ausstieg. Die Lösungen haben, so Christian Stocker, einen weiteren sehr erwünschten Effekt: Die hohen Bushaltekanten beschleunigen den Passagierwechsel deutlich und könnten deshalb für Busunternehmen generell interessant sein.



*In Olten sind an einigen wichtigen Stellen öffentliche WC-Anlagen platziert, die den Standards des hindernisfreien Bauens entsprechen.*



## Ein weiter Weg zur Verwirklichung des hindernisfreien Verkehrsraums

Die zweisprachige Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum – attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für Alle», am 21. Juni 2013 in Olten wurde gemeinsam von Fussverkehr Schweiz und der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA durchgeführt. Die Veranstaltung zeigte, dass die neue Norm zwar einen grossen Schritt vorwärts bedeutet, aber längst nicht alle Details zu klären vermag. Das lebhafteste Interesse der Planer und Architektinnen, die intensiven Debatten in den Workshops und so manche beim «Walkshop» in Olten vorgefundenen verbesserungsbedürftigen Verhältnisse zeigten – trotz offensichtlichen Anstrengungen der verantwortlichen Verkehrsplanenden –, dass es noch viel Engagement zur Verwirklichung des hindernisfreien Verkehrsraums braucht und möglichst viele Gelegenheiten für Fachleute zum gegenseitigen Ideenaustausch und zum Debattieren.

*Aareraum in Olten: Um von der Unterführung auf die Brücke zu gelangen, steht eine nicht zu steile Rampe und eine Treppe als direkteste Verbindung zur Verfügung.*

\* Andrea Holenstein ist Kommunikationsberaterin EMSc mit Fokus Nachhaltigkeit. Sie ist neben selbständigen Mandaten als Kommunikationsverantwortliche für die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen in Zürich tätig.

## Baustellen: für Fussgänger selten ein Aufsteller

Von Samuel Flükiger

**Baustellen lassen häufig Schönes entstehen, strapazieren aber gleichzeitig die Geduld von FussgängerInnen. Grund dafür ist die oft unprofessionelle Führung der Zufussgehenden und deren einseitige Benachteiligung. «Fussverkehr Schweiz» hat deshalb ein Merkblatt für Gemeinden und Bauunternehmen dazu erarbeitet. Das Thema wurde in einem Workshop der diesjährigen Fachtagung in Olten erörtert.**

### Verteidigung der Fussgängerinteressen

Ist die Beeinträchtigung des öffentlichen Raums durch die Baustelle verhältnismässig? Kann die Baustelle auf privatem Grund angeordnet, können vorübergehend Parkplätze aufgehoben oder die Fahrbahn tangiert werden?

Für eine gute temporäre Fussgängerführung ist die wahrscheinlich wichtigste Voraussetzung, dass es bei der entsprechenden Behörde sensibilisierte Verantwortliche gibt, welche die Baustellen begleiten und für die Anliegen der Fussgänger eintreten. Es gilt zu verhindern, dass die Bauunternehmer die Anordnung der Bau-

*Vorbildliche Fussgängerführung: Der Gehweg wurde sorgfältig und ausreichend breit auf die Fahrbahn verbreitert.*  
Bild:  
Thomas Schweizer



*Schicksal vieler Baustellen: Die FussgängerInnen akzeptieren die unverständlichen Ersatzmassnahmen nicht.*  
Bild:  
Fussverkehr Schweiz



stelleninstallationen ad hoc festlegt. Solche Lösungen sind für FussgängerInnen selten befriedigend. Gerade bei komplexen Baustellen sind konzeptionelle Überlegungen und eine sorgfältige Information notwendig.

Die wichtigsten Aspekte sollten in der Baubewilligung geklärt werden. Es gilt dabei zu beachten, dass sich die Verhältnisse auf der Baustelle fortlaufend ändern. Manchmal kann die Situation für die Zufussgehenden verbessert werden, wenn bei der Wegführung zwischen Arbeits- und Ruhezeiten der Baustelle unterschieden wird.

### Anforderung an die Wegführung und Information

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Umwegen haben höchste Priorität. Sind die Umwege für Fussgänger unverhältnismässig, werden sie nicht akzeptiert und führen zu gefährlichen Ausweichmanövern auf die Fahrbahn oder durch die Baustelle.

Die Fussgängerführung soll wenn möglich ohne Strassenseitenwechsel auskommen. Die Wege sind sicher, sauber, behindertengerecht und mit einer angemessenen Attraktivität auszugestalten. Ein guter Kompromiss ist häufig, den Gehweg auf die Fahrbahn zu verbreitern. Ist eine Umleitung des Weges nicht zu vermeiden, lässt sich dieser häufig nicht mehr intuitiv erfassen. Somit wird eine sorgfältige Information und Signalisation notwendig.

Information schafft Akzeptanz: Sind Passanten über den Zweck, die Dauer und die vorgesehenen Ersatzmassnahmen der Baustelle aufgeklärt, steigt die Akzeptanz der Massnahmen. Anspruchsvolle Wegführungen gilt es auszuschildern und allenfalls auf einem Plan darzustellen. «Fussverkehr Schweiz» empfiehlt zudem, eine Kontaktadresse zu publizieren, bei der Missstände jederzeit gemeldet werden können.

Die Workshop-TeilnehmerInnen waren sich einig, dass bei komplexen Verkehrssituationen informierende und verkehrsregelnde Personen vor Ort unvermeidlich sind, um sicherzustellen, dass Baustellen nicht zu einem Spiessrutenlauf werden.

Merkblatt: <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/oeffentlicher-raum/baustellen/>

*Das Schild «Fussweg» mit kleinem schwarzem Pfeil wird von Fussgängern nicht verstanden. Der orange Pfeil mit Fussgängerpiktogramm entspricht den Signalisationsvorschriften für Fahrzeuge und wäre für Umleitungen klarer.*  
Darstellung:  
Fussverkehr Schweiz



## Journée Rue de l'Avenir

«Accompagner les projets – sensibiliser, convaincre» ist das Thema der Journée Rue de l'Avenir, die am 27. September 2013 in Neuchâtel durchgeführt wird. Am Morgen werden realisierte Projekte vor Ort besichtigt. Am Nachmittag werden weitere interessante Beispiele aus dem In- und Ausland vorgestellt.

## «Fussverkehr Region Luzern» in Gründung

Eine Initiativgruppe – hervorgegangen aus dem Forum luzern60plus – hat «Fussverkehr Region Luzern» ins Leben gerufen. Durch diese Gründung sollen die Interessen der FussgängerInnen in der Agglomeration Luzern besser gewahrt werden. Das Ziel ist es, in Kommissionen und Begleitgruppen, Einsitz zu nehmen und Einfluss bei laufenden Projekten auszuüben. Ein provisorischer Vorstand sowie ein Beirat haben sich konstituiert. Anfang 2014 wird die offizielle Mitgliederversammlung von «Fussverkehr Region Luzern» stattfinden. Engagierte Personen, die an einer Mitarbeit interessiert sind, melden sich bitte unter [luzern@fussverkehr.ch](mailto:luzern@fussverkehr.ch).

## «Fussverkehr Kanton Bern»

Am 19. August organisiert «Fussverkehr Kanton Bern» ein Werkstattgespräch zum Tram Region Bern.

## Einladung zur 37. ordentlichen Generalversammlung in Baar ZG

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

**Datum: Freitag, 20. September 2013, 17.45 Uhr**

**Ort:** Rathusschür, Rathausstrasse 2, 6340 Baar

**Vorsitz:** Thomas Hardegger, Präsident «Fussverkehr Schweiz»

### Traktandenliste

1. Wahl der Stimmenzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2012  
(kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2012 (mit Ausblick 2013/14)
4. Jahresrechnung 2012 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Mitgliederbeiträge
8. Grobbudget 2014
9. Geplante Veloinitiative
10. «Fussverkehr Region Luzern» stellt sich vor
11. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Restaurant Maienrisli  
Rathausstrasse 9 (Hinterhof), 6340 Baar

## Regionalgruppen

### Fussverkehr Region Basel

Aeschenplatz 2, 4052 Basel  
[basel@fussverkehr.ch](mailto:basel@fussverkehr.ch)

### Fussverkehr Bern

Münzrain 10, 3005 Bern  
Tel: 031 326 44 05  
[bern@fussverkehr.ch](mailto:bern@fussverkehr.ch)

### Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen  
[st.gallen@fussverkehr.ch](mailto:st.gallen@fussverkehr.ch)

### Fussgängerverein Zürich (FVZ)

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich  
[fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch](mailto:fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch)

### Mobilité piétonne Genève

Case postale 45, 1213 Onex  
[geneve@mobilitepietonne.ch](mailto:geneve@mobilitepietonne.ch)

## Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd),  
Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR),  
Christian Thomas (cTh)

## Vorstand

Thomas Hardegger (Präsident), Daniel Grob, Marco  
Hüttenmoser, Hans Läubli, Christa Mutter, Eva  
Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, Konrad Willi

## Beirat

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

## Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins  
«Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeits-  
gemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr»  
erscheint viermal jährlich und ist im Mitglieder-  
beitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das  
Jahresabonnement.

Fussverkehr Schweiz  
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger  
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich  
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch); [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

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

Ausgabe 3/13, Juli 2013

# Ministudienreise und GV 2013 in Baar ZG

## Was bringt die Autobahn den FussgängerInnen?

**Flankierende Massnahmen zur A4 und zur Westumfahrung Zürich. Ministudienreise von Zürich bis Baar, Freitag, 20. September 2013, 13.30 – 17.30 Uhr**

**Bestandteil des Gesamtprojektes der Westumfahrung Zürich und der Autobahn A4 im Knonaueramt waren auch flankierende Massnahmen in Zürich und auf den Ortsdurchfahrten im Knonaueramt. Zusammen mit einer substanziellen Verkehrs-entlastung auf den ehemaligen Hauptachsen wurden eine Verbesserung für die FussgängerInnen, sichere Querungsmöglichkeiten, eine Aufwertung der Strassenräume und eine hohe Aufenthaltsqualität versprochen. Sind die Versprechen eingelöst worden? Projektverfasser und Beteiligte geben Auskunft.**

### Programm

- 12.15 Vorprogramm:  
Mittagessen im Café du Bonheur am Bullingerplatz (Tram Nr. 8 bis Güterbahnhof oder Hardplatz). Platzreservation individuell: salut@cafedubonheur.ch / 044 558 99 00
- 13.30 Besammlung: Bullingerplatz Zürich  
Begrüssung: **Thomas Hardegger**, Nationalrat, Präsident von «Fussverkehr Schweiz»  
Einführung: Konzept flankierende Massnahmen  
Referent: **Christoph Suter**, Tiefbauamt der Stadt Zürich
- 13.50 Abfahrt mit Reiseкар ab Bullingerplatz  
Fahrt entlang der umgestalteten Strassenräume
- 14.30 Birmensdorf: Neugestaltung Ortsdurchfahrt  
Referenten: **Werner Steiner**, Gemeindepräsident  
**Markus Hartmann**, Planer Herisau  
**Raymond König**, Projektleiter, Tiefbauamt Kt. ZH
- 15.20 Affoltern a/A: Neugestaltung Ortsdurchfahrt  
Referenten: **Urs Waldvogel**, Entwicklungsingenieur West, Amt für Verkehr Kt. ZH  
**Raymond König**, Projektleiter, Tiefbauamt Kt. ZH  
Kaffee und Spaziergang in der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 16.30 Baar: Besichtigung der Dorfstrasse, zu Fuss zur Begegnungszone Bahnhofplatz  
Referent: **Urs Spillmann**, Abteilungsleiter Bau/Planung Gemeinde Baar
- 17.15 Apéro  
Begrüssung: **Paul Langenegger**, Bauvorstand, Vizepräsident von Baar
- 17.45 Generalversammlung 2013 von «Fussverkehr Schweiz» (vgl. Traktandenliste), Ort: Rathusschüür, Rathausstr. 2, 6340 Baar
- 19.00 Nachtessen im Restaurant Maienrisli, Rathausstr. 9 (Hinterhof), 6340 Baar

## Anmeldung

### Anmeldeschluss:

13. September 2013 (Teilnehmerzahl ist auf 45 Personen beschränkt).

### Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz»: CHF 30.–  
Nichtmitglieder: CHF 60.–

Hiermit melde(n) ich/wir mich/uns zur Mini-studienreise von «Fussverkehr Schweiz» von Zürich nach Baar am 20. September 2013 an:

Name: .....

Firma, Institution: .....

Strasse: .....

PLZ/Ort: .....

Tel: .....

E-Mail: .....

Anzahl Personen: .....

- Ich bin / wir sind Mitglied von «Fussverkehr Schweiz».
- Ich / wir werde(n) Mitglied von «Fussverkehr Schweiz» und profitiere(n) vom günstigeren Tarif.
- Ich / wir nehme(n) an der Generalversammlung teil.
- Ich / wir nehme(n) am anschliessenden Nachtessen teil.

Anmeldung 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: info@fussverkehr.ch