

# «Fussverkehr»

2/12



*Liebe Leserin, lieber Leser*

*Unsere diesjährige Fachtagung findet am 28. Juni 2012 in Schlieren im Zürcher Limmattal statt. Das Gemeindeportrait auf den Seiten 2–3 stellt uns diese Stadt vor den Toren Zürichs vor. Wie sie sich vom Industrie- zum Wohn-, Dienstleistungs- und Technologiestandort wandelte, zeigt der Beitrag von Barbara Meyer von der Stadtentwicklung Schlieren. Parallel zu dieser Entwicklung sind, als grosse Herausforderung für die Gemeinde, attraktive öffentliche Räume zu schaffen und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr herzustellen.*

*Nicht zuletzt um die Sicherheit der FussgängerInnen zu verbessern, existieren im Kanton Graubünden bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen auch an Kantonsstrassen. Der Gemeinde Sumvitg wurde genau dies zunächst verweigert. Verkehrsplaner Peter Hartmann schildert, wie es dazu kam, dass das Verwaltungsgericht des Kantons Graubünden in seinem wegweisenden Urteil diesen Entscheid umkehrte (Seiten 4–5).*

*Im Projekt «Zu Fuss ins hohe Alter – Sicher im Strassenverkehr» analysieren sogenannte Senior-Scouts die Bedingungen für das Zufussgehen im Umfeld von Altersheimen und -institutionen. Auf Seite 6 gibt ein Senior-Scout in einem Interview Auskunft über seine Aufgaben.*

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

*Pascal Regli  
Redaktion «Fussverkehr»*



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Schlieren ZH: Ein Un-Ort wird zur Stadt mit Lebensqualität

von Barbara Meyer\*

**Der Einbruch der industriellen Produktion hinterliess in Schlieren soziale Probleme und riesige Brachen. Eine vier-spurige Kantonsstrasse zerschneidet das Zentrum. Die Gemeinde hat reagiert und einen Stadtentwicklungsprozess eingeleitet.**

Der Schlieremer Stadtrat hat erkannt, dass er die Zügel in die Hand nehmen muss. Basis dafür ist das Stadtentwicklungskonzept, das Bauvorstand Jean-Claude Perrin 2004 ausarbeiten liess. Die anstehenden Veränderungen im Stadtkörper bieten die Chance, die autodominierten Siedlungsstrukturen der Nachkriegszeit besser auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf die Schaffung von qualitätsvollen öffentlichen Räumen auszurichten. Die Resultate eines 2005 durchgeführten, städtebaulichen Wettbewerbs für die Neugestaltung des Zentrums werden in Etappen realisiert. Gleichzeitig werden die Industriebrachen entlang der Bahnleise umgenutzt.

### **In der autogerechten Stadt formiert sich Widerstand**

In den späten Sechzigerjahren wollte Schlieren mit der Verbreiterung der Zürcher-/Badenerstrasse den Verkehrsstau verbannen. Dieser von der Bevölkerung getragene Entscheidung bedeutete jedoch das Ende des historischen Dorfkerns. In der Folge wurden die meisten Gebäude entlang des Strassenzuges abgerissen. Seit 1974 trennt eine vierspurige Durchfahrtsstrasse das Stadtzentrum vom Bahnhofquartier – die Stadt

war fortan autogerecht und die FussgängerInnen müssen seither mit einer Unterführung vorlieb nehmen.

Zeitgleich mit der Zerstörung des historischen Dorfkerns formierte sich in der Bevölkerung eine Gegenbewegung, die dem Landschaftsschutz gewidmet war. Schlierens Einwohner kämpften gegen das Ansetzen von Einfamilienhausspeckgürteln am Rande des Siedlungsgebiets. 1971 forderte eine Initiative die Freihaltung des Schlierenbergs, der als Einfamilienhauszone für «Mehressere» ausgeschieden war. Für Schlieren wurde eine der ersten grossräumigen Grünplanungen in der Schweiz durchgeführt. In der Bau- und Zonenordnung von 1976 wurden alle nicht bebauten Gebiete am Schlierenberg ausgezont. Die Wahrung der intakten Landschaftsräume geniesst seither in Schlieren hohe Priorität.

### **Zwei Entwicklungsachsen: «Schlieren International» und «Schlieren lokal»**

Den sorgsamsten Umgang mit dem Vorhandenen nimmt auch das Stadtentwicklungskonzept von Schlieren wieder auf, indem die raumplanerische Forderung einer Entwicklung nach innen konsequent angewendet wird. Das Konzept weist in der Talebene zwischen den grossen Verkehrsströmen ein Verdichtungspotential von 30 Hektaren für Arbeitsplatzgebiete und von 18 Hektaren für Mischgebiete aus. Diese Gebiete liegen in ehemaligen Industriearealen, die sich zu grossen Teilen in Bahnhofsnähe befinden.

In Ost-West-Richtung präsentiert sich Schlieren als Agglomerationsgemeinde mit Dienstleistungszentren, Verkehrsinfrastrukturen, Lagerhallen, Parkplätzen und Mehrfamilienhäusern. Wer aber von Süden nach Norden vom Schlierenberg hinunter zur Limmat wandert, durchquert Wald und Feld, begegnet behäbigen Bauernhäusern, baumbestandenen Plätzen, Kirchen, Brunnen, flanirt durch gepflegte Wohnquartiere, schreitet über das weite Erdbeerfeld, ehe er dem Uferweg entlang der Limmat folgt und per Brücke oder Fähre zum Kloster Fahr übersetzt.

Diese zwei Lesarten des Ortes werden im Stadtentwicklungskonzept von 2005 als Basis der Entwicklung aufgenommen. Der längs zum Tal verlaufende Korridor, der mit der Entwicklungsdynamik des Limmattales verbunden ist,

### **Titelbild:**

Schlieren wächst; in den Stadtteil «Schlieren West» kehrt Leben ein. Die autofreie Parkallee, an der öffentliche Parks angegliedert sind, verbindet die einzelnen Siedlungen miteinander.

Titelbild:  
Priska Ketterer



Der Masterplan «am Rietpark» mit der vom Motorfahrzeugverkehr befreiten Achse als durchgrünte Mitte.

Bild: Schweingruber Zulauf Landschaftsarchitekten



wird als «Schlieren International» bezeichnet. Dieser Korridor soll sich urban, mit hoher Dichte und gemischten Nutzungen entwickeln. Die Limmattalbahn soll die neuen Gebiete ab 2019 mit dem Zentrum von Schlieren und mit Zürich verbinden.

Die quer zum Tal verlaufende Achse zwischen Schlierenberg und Limmatbogen, an der sich die historisch und lokal bedeutsamen Orte befinden, wird als «Schlieren lokal» bezeichnet. Über diese Achse sollen die Naherholungsgebiete, die neuen Wohnquartiere, Zentrum, Parks und Plätze für Fussgänger und Velofahrer attraktiv vernetzt werden.

### Ein neues Zentrum entsteht

Im Fadenkreuz der beiden Achsen entsteht das neue Zentrum. Die Fussgängerinnen und Velofahrer werden bevorzugt und bringen neues Leben in die Stadtmitte. Der Autoverkehr auf der heute vier- bis sechsspürigen Kantonsstrasse wird auf einen einspurigen Grosseis verlegt und verlangsamt. Die Fussgängerunterführung wird dann nicht mehr benötigt und kann aufgehoben werden. Der neue Stadtplatz in der Mitte des Grosseis dient als Umsteigeort zwischen S-Bahn, Limmattalbahn und Regionalbussen. Er soll funktional sein, mit hartem Bodenbelag und einem schwebenden Dach für die Haltestelle der Limmattalbahn. Die öffentlichen Nutzungen sollen an den Rändern in den platzbegrenzenden Gebäuden untergebracht werden. Westlich des Stadtplatzes, im Bogen der umzulegenden Kantonsstrasse, soll der Stadtpark erweitert werden und den Ausgleich zum dicht bebauten neuen Zentrum schaffen. Diese Gestaltungsvorstellungen wurden 2009 in einem partizipativen Planungsverfahren entwickelt. Unterdessen wurde das Vorprojekt erarbeitet. Die Realisierung ist 2014 vorgesehen.

### Gestaltungspläne für die Entwicklungsgebiete entlang der Bahnlinie

Bevor die im Stadtentwicklungskonzept vorgesehene Wohnnutzung realisiert werden konnte, mussten zwei Probleme gelöst werden: Erstens die Lärmmissionen durch die Bahnlinie und durch die beiden Kantonsstrassen. Zweitens die Lage abseits der bestehenden Wohngebiete. Gestaltungspläne waren das geeignete Instrument, um die Projekte der verschiedenen Investoren so aufeinander abzustimmen, dass eine befriedigende Gesamtlösung entstand: Lösung des Lärmproblems, Schaffung von öffentlichem Raum, Bildung einer Gebietsidentität und optimaler Zugang zur S-Bahn.

### Die Parkallee ist bereits realisiert

Die neuen Stadtteile «Schlieren West» südlich und «am Rietpark» nördlich der Bahnlinie werden durch je eine Freiraumachse in Längsrichtung mit dem Bahnhof und der quer zum Tal verlaufenden lokalen Achse verbunden. Die Wohnungen in den beiden neuen Stadtteilen werden auf eine ruhige, stark durchgrünte Mitte orientiert. Die Freiraumachsen sind Teil eines öffentlichen Raumkontinuums und schaffen Identität.



Schlieren West ist ein 18 Hektaren grosses Wohnquartier, langgestreckt zwischen Bahnlinie und Kantonsstrasse. Entlang dieser Lärmquellen soll hoch gebaut werden, während in der Gebietsmitte öffentliche Parks mit einer niedrigen Bebauung abwechseln. Die einzelnen Überbauungen mit ihren Parks werden durch die 700 Meter lange autofreie Parkallee verbunden, welche sich als Quartierstrasse bis zum Bahnhof fortsetzt. Anstelle von privaten Spiel- und Ruhebereichen werden öffentliche Parks erstellt. Diese Freiraumstruktur fördert nachbarschaftliche Begegnungen über die eigene Siedlung hinaus und bietet zudem einen autofreien Schulweg. Die Parkallee ist sieben Meter breit, damit auch Spielen und Verweilen möglich sind. Eine Baumreihe und eine 1.80 m hohe Mauer machen sie zu einem starken Rückgrat für den neuen Stadtteil. Die Parks weisen neben den üblichen Spielgeräten ein besonderes Spielerlebnis auf, das die Kinder zum Entdecken der benachbarten Parks anregt – dank der autofreien Parkallee ist dies gefahrlos möglich.

### Schlieren blüht auf

Aufgrund der regen Bautätigkeit ist die Bevölkerung in den letzten 5 Jahren um einen Viertel angewachsen und zählt nun rund 17'000 EinwohnerInnen. Weitere grosse Projekte rund um den Bahnhof sind am Entstehen. Zu den Standortvorteilen von Schlieren zählt die hervorragende Erschliessung mit der S-Bahn, in 10 Minuten ist man am Hauptbahnhof Zürich. Ab 2019 soll die Limmattalbahn als schneller Feinverteiler rollen. Jetzt gilt es, diesen Umbruch zu nutzen und mit der baulichen Erneuerung auf eine nachhaltige städtische Mobilität zu setzen. Der Wille dazu ist vorhanden; sichtbares Indiz dafür ist, dass Schlieren die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» des Städteverbandes mitunterzeichnet hat.

\* Barbara Meyer studierte Architektur an der ETH Zürich und Szenografie an der Zürcher Hochschule der Künste. Seit 2006 ist sie Projektleiterin Stadtentwicklung in Schlieren.

*Die Parkallee soll zum Entdecken der Nachbarschaft einladen.*

*Bild: Priska Ketterer*

## Tempo 30 in Sumvitg und anderswo

von Peter Hartmann\*

### Das Bündner Verwaltungsgericht hat ein wegweisendes Urteil zur Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Sumvitg gefällt.

Die Gemeinde Sumvitg in der bündnerischen Surselva besteht aus mehreren auseinanderliegenden Fraktionen. Die namensgebende Fraktion Sumvitg liegt an der H19, einer Hauptstrasse gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes. Im Dorf Sumvitg dient die H19 nicht nur dem Durchgangsverkehr und dem dorfbezogenen Verkehr, sondern sie ist auch Teil des öffentlichen Raums im Ortszentrum unter anderem mit dem Dorfladen, dem Restaurant und der Kirche.

#### Schwierige Bedingungen für den Fussverkehr im Zentrum

Wer sich in Sumvitg zu Fuss bewegt – ob beim täglichen Einkauf, für einen Restaurantbesuch, beim Kirchgang oder auf dem Weg zur Schule oder zum Bahnhof – kann der Hauptstrasse nicht ausweichen. Fast immer hat man ihr entlang zu gehen und sehr oft hat man sie zu überqueren. Dies wäre alles nicht so schlimm,

*Im engen Strassenraum wirkt der motorisierte Individualverkehr dominant.  
Bild: Peter Egloff*



wenn die Hauptstrasse übersichtlich wäre und von genügend breiten Trottoirs begleitet würde. Dies ist jedoch nicht der Fall; normgerechte Trottoirs von mindestens 1.50 m Breite fehlen im Dorfkern weitestgehend. Bei den in die Hauptstrasse einmündenden Gassen und Wegen mangelt es zudem an genügender Übersicht und viele Hauszugänge liegen praktisch an der Fahrbahn.

#### Sumvitg beantragt Tempo 30

Im Jahr 2010 beantragte die Gemeinde Sumvitg, gestützt auf ein entsprechendes Gutachten des Verfassers dieses Artikels, die Einführung von Tempo 30 im ganzen Dorfgebiet, d.h. auch im zentralen Abschnitt der Hauptstrasse. Die Zweckmässigkeit von Tempo 30 auch auf der Hauptstrasse wurde im Gutachten mit dem besonderen Schutzbedürfnis vieler FussgängerInnen in Sumvitg, dem Fehlen von normgerechten Trottoirs, den vorhandenen wichtigen Querungsstellen des Fussverkehrs, dem hohen Geschwindigkeitsniveau des Autoverkehrs sowie den positiven Auswirkungen von Tempo 30 auf die Lärm- und Luftsituation im Dorf begründet. Als «wesentlicher» Nachteil wurde einzig der Zeitverlust für durchfahrende Automobilisten von knapp sechs Sekunden festgestellt. Auch wurde im Gutachten die Übereinstimmung der zur Umsetzung von Tempo 30 vorgeschlagenen Massnahmen mit dem Bundesrecht im Allgemeinen und dem Artikel 108 der Signalisationsverordnung (SSV) im Besonderen festgestellt. Ebenso belegt wurde die Einhaltung der wichtigsten Kriterien der bei Einführung von Tempo 30 in Graubünden zu beachtenden kantonalen Richtlinie «Verkehrsberuhigung innerorts».

#### Die Ablehnung von Tempo 30 provoziert Widerstand

Der Kanton Graubünden war bis anhin bei der Genehmigung von Gesuchen von Gemeinden für Tempo 30 Zonen meist grosszügig und die zuständigen Verwaltungsstellen sind gegenüber Tempo 30 aufgeschlossen. So sind im ganzen Kanton bereits zahlreiche Tempo-30-Zonen an Kantonsstrassen realisiert. Die für die Genehmigung von Tempo 30 Zonen zuständige kantonale «Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten» hielt in ihrem Entscheid über Tempo 30 in Sumvitg zwar fest, dass sich das Gutachten auf die wesentlichen Punkte bezog und vollständig war. Sie verweigerte der Gemeinde jedoch die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse im Ortszentrum. Dieser Entscheid provozierte Widerstand insbesondere auch deshalb, weil ähnliche Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassenabschnitten – beispielsweise in Maienfeld, Rhäzüns, Disentis/Mustér, Bivio und Silvaplana – vom Kanton genehmigt wurden.

#### Verwaltungsgericht heisst Rekurs gut

AnwohnerInnen von Sumvitg fochten mit Unterstützung der Gemeindebehörden den negativen Entscheid beim Verwaltungsgericht Graubünden an und erhielten vollumfänglich recht. Mit seinem wegweisenden Urteil hat das



Verwaltungsgericht klar gemacht, dass in begründeten Fällen Tempo 30 eingeführt werden kann und soll, selbst wenn es sich um eine signalisierte Hauptstrasse handelt. Wenn ein Fachgutachten vorliegt, das vollständig und glaubwürdig ist, kann die Behörde nicht ohne Not davon abweichen. Im vorliegenden Fall lag ein Gutachten vor, das von der Kommission als vollständig bezeichnet worden war und welches die Einführung von Tempo 30 auf der Hauptstrasse im Dorfkern von Sumvitg befürwortete. Somit hätte die Kommission den Schlussfolgerungen des Gutachtens folgen müssen. Die Argumentation der Geschwindigkeitskommission, wonach Tempo 30 umso mehr abzulehnen ist, je schneller der Verkehr rollt, bezeichnet das Gericht als nicht nachvollziehbar. Vielmehr gilt der Grundsatz: Je schneller der Verkehr in Bereichen mit einem Sicherheitsdefizit rollt, umso unentbehrlicher ist es, seine Geschwindigkeit zu reduzieren und allenfalls auch bauliche Massnahmen zu treffen.

### Tempo 30 ist einstweilen noch verhindert

Der Kanton, bzw. die für Tempo 30 zuständige Geschwindigkeitskommission, ist aufgrund des Urteils des Verwaltungsgerichts gehalten, ihre Praxis bei der Beurteilung von Gesuchen von Gemeinden zur Einführung von Tempo 30 grundlegend zu überdenken und die einschlägige Richtlinie den wirklichen Anliegen der Bevölkerung nach mehr Verkehrssicherheit im Siedlungsraum anzupassen. Insbesondere darf es nicht mehr vorkommen, dass den Gemeinden erklärt wird, dass Tempo 30 nicht eingeführt werden kann, weil «zu schnell» gefahren wird.

Das der Geschwindigkeitskommission vorstehende Departement hat auf einen Weiterzug des Urteils verzichtet. Der TCS Graubünden hat jedoch den Entscheid des Verwaltungsgerichts beim Bundesgericht angefochten. Offenbar ist ihm die Verkehrssicherheit also nur so lange wichtig, bis die «Freiheit des Gaspedals» tangiert wird. Bleibt zu hoffen, dass sich bis zum abschliessenden Urteil des Bundesgerichts in Sumvitg kein schwerer Unfall ereignet.

\* Peter Hartmann ist Mitinhaber des Planungsbüros «Hartmann & Sauter, Raumplaner und Verkehrsingenieure» in Chur. Als Verkehrsplaner hat er zahlreiche Tempo-30-Gutachten verfasst.

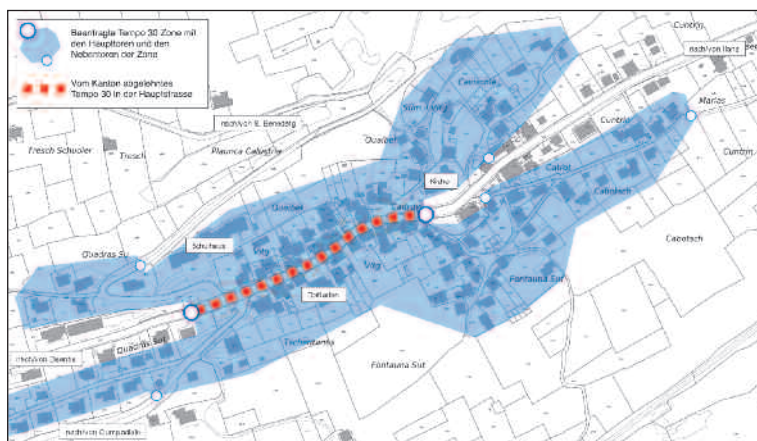
### Tempo 30 im Kanton Basel-Landschaft

Die Baslerbieter Regierung hat eine Kehrtwende in Bezug auf Tempo 30 auf Kantonsstrassen vollzogen und im März 2012 ein Postulat von SP-Landrätin Christine Koch befürwortet. Gestützt auf ein Bundesgerichtsurteil zu einem konkreten Fall in Münsingen (BE) ist es nun unter bestimmten Voraussetzungen möglich, eine Kantonsstrasse in eine Tempo 30 Zone zu integrieren.



Den Kindern stehen auf dem Schulweg entlang der Kantonsstrasse keine Trottoirs zur Verfügung.

Bild: Peter Egloff



Die von der Gemeinde Sumvitg beantragte Tempo-30-Zone schliesst einen Hauptstrassenabschnitt im Zentrum mit ein.

Bild: Peter Hartmann

Das Büro «Hartmann & Sauter» hat die Wirkung von Tempo 30 in 35 Zonen des Kantons Graubünden, wie dies in der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» verlangt wird, einer Nachkontrolle unterzogen. Die Befunde sind eindeutig:

- Das Geschwindigkeitsniveau ist um 6–12km/h gesunken.
- Die Zahl der Verkehrsunfälle hat sich fast halbiert.
- Es wurden zwei Drittel weniger Personen verletzt.

## «Zu Fuss ins hohe Alter» – die Senior-Scouts sind an der Arbeit

Im Interview mit Dominik Bucheli gibt Ernst Kunz aus Arbon Auskunft über seine Erfahrungen als Senior-Scout.

«Fussverkehr Schweiz» wendet sich mit seinem Projekt «Zu Fuss ins hohe Alter – Sicher im Strassenverkehr» gezielt an SeniorInnen und führt Informationsveranstaltungen über die Verkehrssicherheit durch. Zusätzlich analysieren Senior-Scouts der Terz-Stiftung die Umgebung von Altersheimen und -institutionen. Senior-Scouts sind kurz vor oder nach der Pensionierung stehende Menschen, welche ihr Wissen nutzen und der Gesellschaft zur Verfügung stellen möchten. Diese «Jungen Alten» wissen aus Erfahrung sehr genau, wo Gefahren und Mängel in der Verkehrsinfrastruktur liegen. In Weiterbildungskursen von «Fussverkehr Schweiz» erlernen sie, Fussverkehrsinfrastrukturen hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität zu beurteilen. Die Senior-Scouts erstellen Berichte über die Altersgerechtigkeit der Umgebung von Altersinstitution und formulieren Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsinfrastruktur.

*Wie kam es dazu, dass Sie für die terzStiftung als terzScout aktiv wurden?*

Die terzStiftung hat sich zum Ziel gesetzt, dass möglichst viele Menschen bis ins hohe Alter selbständig, sicher und eigenverantwortlich leben können. Um dies zu erreichen informiert

Senior-Scout Ernst Kunz bei der Analyse eines Fussgängerstreifens  
Bild: terzStiftung



sie die Öffentlichkeit über Belange, die ältere Menschen besonders bewegen, beschäftigen oder belasten und bezieht dazu Stellung. Als «terzScout» – aus dem Englischen übersetzt «Späher» oder auch «Pfadfinder» – möchte ich mit meiner Lebenserfahrung einen aktiven Beitrag zur Erreichung dieser Ziele leisten.

*Was war Ihre Motivation sich für das Projekt «Zu Fuss – Sicher bis ins hohe Alter» zu melden?*

Immer mehr ältere Menschen möchten zu Fuss aktiv am öffentlichen Leben teilnehmen. Aus meiner persönlichen Erfahrung weiss ich, dass die nötigen Voraussetzungen – sprich die Fussverkehrsinfrastrukturen – nicht überall optimal vorhanden sind. Mit meinem Engagement setze ich mich für eine altengerechte, beziehungsweise für eine generationengerechte Infrastruktur ein, und damit für sichere Selbstständigkeit bis ins hohe Alter.

*Wie weit ist die Schweiz im Bereich altengerechte Fussverkehrsinfrastruktur? Was sind die Erfahrungen aus ihren Einsätzen?*

Die Schweiz muss den Vergleich mit dem Ausland nicht scheuen. Verbesserungspotential ist aber überall zu erkennen. Vielerorts kann das Ziel für eine generationenfreundliche Fussverkehrsinfrastruktur mit wenig Aufwand erreicht werden. Ich kann aber nicht verschweigen, dass ich auch «krasse» Situationen angetroffen habe. In diesen Fällen sind dann nicht nur die älteren Menschen betroffen; auch alle anderen, die zu Fuss unterwegs sind. Das heisst, eine generationenfreundliche Fussgängerstruktur leistet ganz allgemein einen grossen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

*Haben die Einsätze für «Fussverkehr Schweiz» ihr Verhältnis zum Zu-Fuss-Gehen verändert?*

Diese Frage kann ich klar mit «Ja» beantworten. Das Auto steht vermehrt in der Garage und der tägliche Einkauf findet zu Fuss statt. Allerdings muss ich aufpassen, dass ich mich nicht überall als «terzScout auf Mission» fühle .... !

### terzStiftung und terzScouts

Die terzStiftung ist eine unabhängige, überparteiliche und gemeinnützige Stiftung. Sie will eine neue, generationengerechte Vision des Alterns in der Schweiz mitgestalten. Mit den terzScouts hat die Stiftung ein Pionierprojekt lanciert, um Trends aufzuspüren und den demographischen Wandel aktiv mit zu gestalten. Sie will herausfinden, welche Wünsche und Bedürfnisse reifere Jahrgänge haben, welche Barrieren und Hemmschwellen ihnen im alltäglichen Leben auffallen, was sie an Produkten und Dienstleistungen verbessern würden und welche Wertvorstellungen sie vertreten. terzScouts beurteilen Produkte, Dienstleistungen und Infrastruktur aus Verbrauchersicht auf Benutzerfreundlichkeit, Einfachheit, Klarheit, Verständlichkeit, Langsamkeit oder Barrierefreiheit.



## Positionspapier über häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen

Im Winter 2011/12 kam es zu einer Häufung von schweren Unfällen an Fussgängerstreifen. In der Folge sah sich «Fussverkehr Schweiz» immer wieder mit Fragen und Behauptungen zu diesem Thema konfrontiert. Deshalb hat sich der Fachverband entschlossen, 14 häufig gestellte Fragen zu beantworten und der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

### «Hat es zu viele Fussgängerstreifen auf unseren Strassen?»

Zu dieser exemplarisch herausgegriffenen Frage, gibt das Positionspapier folgende Antwort:

Die Reduktion der Zahl der Fussgängerstreifen bringt für die Fussgängerinnen und Fussgänger keinen Gewinn, weder bezüglich Sicherheit noch bezüglich Attraktivität ihrer Wegverbindungen. Die Notwendigkeit der Querung bleibt bestehen, die Trennwirkung der Strasse wird aber vergrössert. Der Fussgängerstreifen ist ein Bestandteil des Fusswegnetzes. Die Betrachtung muss also bei der Fusswegnetzplanung ansetzen, welche im Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) geregelt ist. Fehlen Fussgängerstreifen oder sichere Querungsmöglichkeiten, entstehen Netzlücken. Die Fusswegplanung umfasst die Erschliessung von Wohngebieten, Kindergärten und Schulen, Arbeitsplätzen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentlichen Einrichtungen, Erholungsanlagen, Einkaufsläden usw. Werden Elemente des Fusswegnetzes aufgehoben, so muss – gemäss Gesetz – angemessener Ersatz geschaffen werden.

Das ausführliche Positionspapier kann bezogen werden unter: [www.fussverkehr.ch/publikationen/faktenblaetter-positionspapiere/](http://www.fussverkehr.ch/publikationen/faktenblaetter-positionspapiere/)



## Basel: Wettbewerb «Meine Strasse für alle»

Wie kann das Strassenleben bereichert und die Verkehrssicherheit in Quartierstrassen verbessert werden? Wie können Quartierstrassen kinder- und spielfreundlicher gemacht werden? Im Rahmen des Wettbewerbs «Meine Strasse für alle» – initiiert durch das Stadtteilsekretariat Kleinbasel, das Stadtteilsekretariat Basel West und «Fussverkehr Region Basel» – wurden Antworten zu diesen Fragen gesucht. Als Sieger ist das Projekt «Smarties» von Valerie Koch und Stefan Wegner hervorgegangen. Am Samstag, 5. Mai 2012 fand in der Drahtzugstrasse die offizielle Einweihung statt.

«Smarties» sind kunterbunte, auf Parkfeldern stehende Holzkisten. Gefüllt sind sie mit Sand zum Spielen, mit Erde für Blumen, mit Büchern zum Lesen oder mit Spiel- und Bastelsachen. Letztere sind von AnwohnerInnen zur Verfügung gestellt. Die Bevölkerung kann den Inhalt der Kisten nun während drei Monaten benutzen, um zu spielen, zu lesen oder einfach, um sich zu treffen. Anschliessend sollen die «Smarties» auf weiteren Quartierstrassen zur Anwendung kommen.



Mit Sand gefüllte «Smarties» regen die Kinder zum Spielen an.

Bild: Katharina Probst

## Regionale ÖV-Angebotskonzepte – ein Thema für «Fussverkehr Bern»

Die regionalen ÖV-Angebotskonzepte 2014–17 befinden sich im Kanton Bern in der Mitwirkung. Einige sind bereits abgeschlossen, andere – wie das für die Region Bern – sind noch in der Bearbeitungsphase. «Fussverkehr Bern» ist die Mitarbeit in den laufenden Planungsprozessen der verschiedenen Regionen ein grosses Anliegen. Nur so können die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger adäquat berücksichtigt werden.

«Fussverkehr Bern» hat deshalb begonnen, im Kanton Bern ein Netzwerk engagierter FussgängerInnen aufzubauen, Kontakte in den Regionen des Kantons herzustellen und Mitwirkungen zu den ÖV-Angebotskonzepten 2014–17 zu schreiben. Dabei geht es vor allem um gute Umsteigebeziehungen, fussgängergerecht positionierte Haltestellenstandorte, ausreichende Fahrgastinformationen, sichere Zugangswege zum öffentlichen Verkehr und ein ausreichendes und benutzerorientiertes Angebot an Randzeiten. Gemeinsam mit den Fussverkehrs-Vertretungen vor Ort ist es das Ziel, die Zusammenarbeit mit den Regionen und Kommunen zu den laufenden Planungsgeschäften zu gewährleisten.

Das Positionspapier von «Fussverkehr Schweiz» gibt Antworten zu häufig gestellten Fragen über die Sicherheit an Fussgängerstreifen.  
Bild: Fussverkehr Schweiz

## Fachtagung 2011: «Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten».

Die Dynamik der Siedlungsentwicklung findet hauptsächlich im Agglomerationsgürtel statt. Verbunden mit dieser Entwicklung streben viele Gemeinden einen Wandel vom Industrie- zum Wohn-, Dienstleistungs- und Technologiestandort an. Hier attraktive öffentliche Räume zu schaffen ist aber eine grosse Herausforderung, da nicht auf eine historische Gebäudekulisse abgestützt werden kann, sondern das Erbe der autoorientierten, städtebaulichen Entwicklung der 1960er und 1970er Jahre weitergedacht werden muss. Im Sinne einer integralen Ortsentwicklung sollen den öffentlichen Strassenräumen nicht nur verkehrliche Funktionen zukommen, sondern sie sollen eine Bedeutung als Aufenthalts- und Flanierorte und Identifikationspunkte übernehmen. Die Diskussion um Verkehrsstaus, Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur und Parkplätze muss ergänzt werden, durch Diskussionen um fussgängerfreundliche Strassen, Freiräume und Aufenthaltsqualität.

Die von «Fussverkehr Schweiz» organisierte Tagung findet am 28. Juni 2012 in der Stadt Schlieren im boomenden Limmattal statt. Denn genau mit diesen Fragestellungen sehen sich die Verantwortlichen der Stadt konfrontiert. Als Vorabendprogramm wird zusätzlich am 27. Juni 2012 (16.30 bis 19.00 Uhr) eine Exkursion in Zürich-West angeboten. Die Anmeldung zur Tagung und/oder zum Vorabendprogramm ist noch für eine kurze Zeit möglich.



*Den Strassenraum im Bestand sicherer und attraktiver gestalten als Herausforderung: Die neue Mittelinsel ermöglicht eine Bushaltestelle auf der Fahrbahn und die problemlose Strassenquerung. Bild: Fussverkehr Schweiz*

## Ministudienreise und GV 2012 in Fribourg

Die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» führen uns am 6. September 2012, ab 14.00 Uhr nach Fribourg.

## Journée Rue de l'Avenir

Am Freitag, 28. September 2012 findet in Nyon die Journée Rue de l'avenir zum Thema Schulwegpläne statt.

### Regionalgruppen

#### Fussverkehr Region Basel

Aeschenplatz 2, 4052 Basel  
basel@fussverkehr.ch

#### Fussverkehr Bern

Münzrain 10, 3005 Bern  
Tel: 031 326 44 05  
bern@fussverkehr.ch

#### Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen  
st.gallen@fussverkehr.ch

#### Fussgängerverein Zürich (FVZ)

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich  
fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch

#### Mobilité piétonne Genève

Case postale 45, 1213 Onex  
geneve@mobilitepietonne.ch

### Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Mathieu Pochon (pom), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

### Vorstand

Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Daniel Grob, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, 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-Vögtlin, 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 «Englischviertelstrasse» (Tram 15)

Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39

www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli, Marlène Butz

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 2/12 Mai 2012