

«Fussverkehr»

4/10



Liebe Leserin, lieber Leser

Öffentlicher Verkehr ohne FussgängerInnen ist undenkbar. Wer mit Tram, Bus oder Zug reist, ist fast immer vorher und nachher zu Fuss unterwegs. Deshalb reichen dichte Fahrpläne und komfortables Rollmaterial alleine nicht, um den öffentlichen Verkehr attraktiv zu machen. Es braucht ein ausreichend dichtes Netz an Haltestellen, und diese müssen gut zugänglich und komfortabel ausgestattet sind. Die Gemeinde Horgen am Zürichsee durfte kürzlich für seine neu gestaltete Bahnhofumgebung den «FLUX 2010 – Goldener Verkehrsknoten» entgegennehmen. Auf den Seiten 4–6 erfahren Sie mehr zu diesem Thema.

Auch Chur hat den Bahnhof und dessen Umgebung für die BenutzerInnen aufgewertet. Was die Bündner Hauptstadt darüber hinaus für FussgängerInnen unternimmt lesen Sie im Gemeindeportrait auf den Seiten 2–3.

«Fussverkehr Schweiz» setzt sich dafür ein, dass für den Fussverkehr als Zubringer zum öffentlichen Verkehr attraktive Bedingungen geschaffen werden. Wir freuen uns, wenn Sie uns dabei unterstützen und wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Marlène Butz, Redaktion «Fussverkehr»



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Chur: Begegnen in der City

Von Pius Stadler, Leiter Verkehrsplanung Chur und Thomas Schweizer, «Fussverkehr Schweiz»

Fussgängerinnen und Fussgänger geniessen in Chur hohe Priorität. Eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und eine Optimierung beim Zusammenspiel von öffentlichem Verkehr und Fussverkehr sind die zentralen Elemente einer fussgängerfreundlichen Planung. Als einer der letzten Mosaiksteine im ganzen Puzzle steht die Umgestaltung der Bahnhofstrasse noch aus.



Durch die Hauptunterführung gelangt man vom Bahnhof direkt in die Begegnungszone City.

Titelbild:

Kunst am Bau am Bahnhof Chur: Über dem Hauptausgang befindet sich eine Neonbeleuchtung, welche je nach Blickrichtung den Umriss des Kantons Graubünden bzw. der Schweiz darstellt. Bild: Thomas Schweizer

Im Jahr 1992 konnte mit der neuen Churer Postautostation über den Gleisen der Bahn ein erstes wichtiges Bauwerk für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden. Die Postautostation ist direkt von den Bahnperrons via überdachte Rolltreppen erreichbar. Die mit einem Glasgewölbe überdachte, helle Postautostation fand national und international Beachtung und gilt als Wahrzeichen der «Moderne» von Chur.

Der Bahnhof als Auslöser und Nahtstelle

Das nationale Konzept «Bahn 2000», das bis Ende 2004 realisiert wurde, hatte auch Auswirkungen auf den Bahnhof Chur. Nebst den technischen Anlagen wurde der Publikumsbereich an die Ansprüche an einen modernen Bahnhof angepasst. Der Ausbau des Bahnhofs Chur erfolgte dabei in zwei Etappen. Die erste Etappe beinhaltete vor allem die Erneuerung der technischen Bahnanlagen, die Erneuerung der Friedaubrücke und den Bau der neuen Personenunterführung.

Für die Neugestaltung der Anlagen auf der Seite des Bahnhofplatzes wurde im Jahr 1999 gemeinsam von der Stadt Chur, der RhB und den SBB ein Studienauftrag durchgeführt. Die Jury entschied sich dabei für das Projekt «Chur 2005» des Planerteams Clavuot / Rapp. Das Projekt zeigte, dass gleichzeitig mit der Neugestaltung des Bahnhofareals auch die Problematik der schwierigen Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz gelöst werden kann. Diese Planung wurde vom Volk im November 2003 gutgeheissen, und die Bauarbeiten konnten 2007 abgeschlossen werden. In dieser zweiten Etappe wurde der Ausbau der Anlagen für den Publikumsverkehr an die Hand genommen: Sanierung des Aufnahmegebäudes, Erstellung eines neuen Annexgebäudes, Busstation, Verlegung der Chur-Arosa-Bahn (RhB), Verlängerung der neuen Personenunterführung sowie die Bahnhofplatzgestaltung. Der Busterminal für die Stadtbusse liegt nun zentral zur neuen Personenunterführung.

Die Bahnunterführung dient auch als direkte Verbindung zwischen dem Rheinquartier und der City. Sie ist mit Restaurantsbetrieben, Läden und einem grosszügigen überdachten Hauptausgang versehen. Zwei Lifte, die Treppe und die Rolltreppen schaffen eine direkte Verbindung zur Bahnhofstrasse.

Mit dem Ausbau des Bahnhofs Chur erhielt der Bahnhofplatz ein neues Gesicht. Es ist die Grosszügigkeit, die den neuen Platz auszeichnet und dem historischen und dem neuen Bahnhofgebäude städtebauliche Präsenz verleiht. Der lang gezogene Bahnhofplatz ist funktionell und gestalterisch in drei Bereiche unterteilt. Direkt vor dem Bahnhofgebäude sind die beiden Geleise der Chur-Arosa-Bahn angeordnet. Daneben befindet sich in der Platzmitte der überdachte Busterminal mit 8 Halteplätzen für städtische Gelenkbusse und 2 Halteorten für Reisebusse. Zwischen dem Busterminal und den Geschäftshäusern der City entsteht ein 15 Meter breiter und 200 Meter langer Fussgängerbereich.

Kunst am Bau

Eine künstlerische Intervention über dem Hauptausgang der Unterführung zeigt die Umrisse der Schweiz und des Kantons Graubünden als Neonbeleuchtung. Verlässt man den Bahnhof in Richtung Stadtzentrum, erscheinen die Umrisse des Kantons Graubünden als blaue Lichtlinie. Läuft man von der Bahnhofstrasse zur Personenunterführung, erscheint die Schweiz als rote Linie.

Begegnungszone City

Zum Projekt gehören auch Veloabstellanlagen auf beiden Seiten des Bahnhofs sowie ein Bahnhofparking für den motorisierten Verkehr. Damit konnte der Bahnhofplatz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden. Angepasst wurde auch die Linienführung der Stadtbusse, welche neu über die Alexanderstrasse anstelle der unteren Bahnhofstrasse fahren. Damit wurde die untere Bahnhofstrasse für die FussgängerInnen freigespielt.

Zusammen mit der neuen Verkehrsführung stand auch das Geschwindigkeitsregime zur Diskussion. Die Einführung einer grossräumigen Begegnungszone wurde als beste Lösung weiterverfolgt und umgesetzt.

Die Begegnungszone City hat verschiedene Besonderheiten. Zum einen umfasst sie den gesamten Citybereich inkl. Bahnhofplatz. Hier fährt die Chur-Arosa-Bahn in die Begegnungszone ein. Neben der Place Cornavin in Genf – auch ein Bahnhofplatz – ist Chur die zweite Stadt, welche eine Begegnungszone mit Schienenverkehr eingerichtet hat. Die Schienenfahrzeuge sind die einzigen Fahrzeuge, die gegenüber dem Fussverkehr Vortritt haben. Dieser wird aber ohne Probleme gewährt und das Prinzip hat sich bewährt.

Kreisel Alexanderplatz

Eine zweite Besonderheit ist der Kreisel auf dem Alexanderplatz. Sowohl die Alexanderstrasse als auch der Alexanderplatz mussten saniert werden. Der Alexanderplatz wurde 2004 wegen der Komplexität der Verkehrsführung und der starken Beanspruchung durch Busse, motorisierten Individual- sowie Velo- und Fussverkehr in einen Kreisel umgebaut. Bereits 2005, knapp ein Jahr nach Inbetriebnahme des Kreisels, wurde im Gemeinderat eine Motion zur Neugestaltung des Alexanderplatzes eingereicht. Die Motionäre waren der Meinung, der neue Verkehrskreisel «Alexanderplatz» sei verkehrstechnisch und städtebaulich keine sinnvolle Lösung. Sie forderten deshalb den Rückbau und eine alternative Platzgestaltung. Ein daraufhin erstelltes Gutachten war die Grundlage für den Entscheid des Gemeinderates vom 9. November 2006, den Kreisel Alexanderplatz in die vorgesehene Begegnungszone City zu integrieren und ihn in Zusammenhang mit der erforderlichen Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse später umzubauen bzw. aufzuheben.

Die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse und des Alexanderplatzes konnte aus finanziellen Gründen nicht wie vorgesehen bereits ab 2010 realisiert werden, sondern wurde auf später verschoben. So ist zur Zeit immer noch der wohl einzige Kreisel in einer Begegnungszone zu besichtigen. Er ist allerdings nicht als Kreisverkehrsplatz signalisiert. Es gilt grundsätzlich zuerst Fussgänger- und dann Rechtsvortritt. Der Kreisel kann denn auch diagonal über den Mittelbereich gequert werden. Betonquader und eine auffällige grüne Markierung weisen auf die besonderen Verhältnisse hin. Trotz oder vielleicht wegen der vielen Unklarheiten hat sich mittlerweile das Regime etabliert und führt zu keinen nennenswerten Problemen.

Eine dritte Besonderheit ist das Vorgehen: Entgegen dem sonst üblichen Ablauf, dass zuerst der Umbau und nachfolgend die neue Signalisierung eingeführt wird, wurde aufgrund der etwas komplexen Vorgeschichte beschlossen, zuerst die Signalisation – unterstützt mit Markierungsarbeiten – vorzunehmen und erst an-



Bilder:
Thomas Schweizer



Der grosszügige Bahnhofplatz gehört den FussgängerInnen und dem öffentlichen Verkehr: Der Bus-terminal für die Stadtbusse liegt in der Begegnungszone, zentral zur neuen Personenunterführung.



Dank der Begegnungszone können die FussgängerInnen den Bahnhofplatz überall vortrittsberechtiget queren.



Der Kreisel am Alexanderplatz liegt in der Begegnungszone, es gilt daher zuerst Fussgänger- und dann Rechtsvortritt. Betonquader und eine auffällige grüne Markierung weisen auf die besonderen Verhältnisse hin.

schliessend den Umbau zu realisieren. Mit diesen provisorischen Massnahmen – vor allem mit dem Einsatz von Farben – wurde eine grossflächige «Begegnungszone City» geschaffen, welche das gesamte Gebiet zwischen Bahnhof und Altstadt umfasst – ein mutiger und nicht selbstverständlicher Entscheid. Damit konnte die Flexibilität des Regimes Begegnungszone gezeigt werden. Nichtsdestotrotz ist zu hoffen, dass die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse bald ausgelöst werden kann und damit auch die gestalterischen Mängel in diesem Bereich noch behoben werden können.

Ohne Fussverkehr kein öffentlicher Verkehr

Von Pascal Regli

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erhält regelmässig Bestnoten. Allerdings geht oft vergessen, dass die Fahrgäste vor und nach der Reise zu Fuss (oder mit dem Velo) unterwegs sind. Damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibt braucht es daher nicht nur dichte Fahrpläne und komfortables Rollmaterial. Die Haltestellen - vom national bedeutenden Umsteigeknoten bis zur einfachen Bushaltestelle - müssen gut mit dem Fuss- und Radwegnetz verknüpft und attraktiv ausgestattet werden.



Bahnhof Horgen: Die offene und übersichtliche Gestaltung erhöht die soziale Sicherheit in der Nacht.

Bild: PostAuto Schweiz AG, www.postauto.ch/flux

Mein Arbeitsweg ist ein typischer Pendlerweg: Ich beginne meine Reise an der eigenen Haustüre mit dem Velo, steige an einer Haltestelle in ein öffentliches Verkehrsmittel ein, muss einmal umsteigen und lege die letzte Wegetappe zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz zu Fuss zurück. Das Beispiel zeigt, dass die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege stets mit Etappen anderer Verkehrsmittel gekoppelt sind. Für die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems spielen deshalb aus Benutzersicht nicht nur Faktoren wie Taktfrequenzen, Fahrgastkapazitäten, Reisezeiten, Pünktlichkeit, Fahrkomfort und Haltestellendichte eine Rolle. Für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sind darüber hinaus eine gute Verknüpfung mit dem Fuss- und Radwegnetz sowie die Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestelleninfrastruktur wichtig.

Haltestellen haben vielfältige Anforderungen

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs dienen den Passagieren zum Einsteigen, Aussteigen oder Umsteigen. Gleichzeitig können sie Orte komplexer betrieblicher Abläufe sein. Zudem haben sie eine wichtige Funktion im Siedlungsraum, als Treffpunkt, als Orientierungsmarke und manchmal als Einkaufsort.

Die Anforderungen an die verschiedenen Haltestellentypen des öffentlichen Verkehrs können ausserordentlich vielfältig sein. Im Folgenden soll dies am Beispiel von multimodalen Umsteigepunkten und Bushaltestellen veranschaulicht werden.

Multimodale Umsteigepunkte – der Gesamteindruck zählt

Multimodale Umsteigepunkte sind Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, an denen mehrere Linien des öffentlichen Verkehrs miteinander verknüpft sind. Dies können komplexe Anlagen von nationaler Bedeutung wie der Hauptbahnhof Zürich aber auch etwas kleinere Umsteigepunkte von lokaler Bedeutung wie zum Beispiel der Bahnhof Frick sein. In einer SVI-Studie¹ wurde die Kundenzufriedenheit an verschiedenen multimodalen Umsteigepunkten ermittelt. Eine wichtige Erkenntnis ist, dass ÖV-Benutzende Umsteigepunkte als Ganzes wahrnehmen. Die Beurteilung lässt sich demnach nicht wesentlich über Einzelelemente wie ein schönes Wartehäuschen oder einen benutzerfreundlichen Billettautomaten beeinflussen. Das Zusammenspiel von Ambiance, Gestaltung und Beleuchtung spielt eine wichtige Rolle. Diese Elemente schaffen eine Balance zwischen Übersichtlichkeit und Klarheit sowie einem guten Aufenthaltswert. Die Qualität des Umsteigens ist zwar ebenfalls wichtig, kommt aber aus Sicht der ÖV-Passagiere erst an zweiter Stelle. Ein zentraler Faktor hierbei sind die Wege. Sie sollten direkt, kurz und hindernisfrei sein. Erwünscht sind möglichst viele, gut auffindbare Zugänge zum Umsteigepunkt sowie Wegweiser zur Orientierung. Weiter gehören gemäss den durchgeführten Befragungen ein allgemein hohes Sicherheitsniveau, bediente Schalter, Personal, Trinkwasserbrunnen und Einkaufsmöglichkeiten zu jedem Umsteigepunkt.

Bahnhof Horgen ein gut gelungener Umsteigepunkt

Die praktische Umsetzung der Anforderungen an Umsteigepunkte lässt sich am neu gestalteten Bahnhofareal Horgen illustrieren, das zum Preisträger des «FLUX 2010 – Goldener Verkehrsknoten» erkoren wurde. Der Preis von PostAuto Schweiz AG und dem Verband öffentlicher Verkehr VöV zeichnet gute Lösungen von Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs aus, die sowohl die Kundenbedürfnisse befriedigen als auch aus betrieblicher und gestalterischer Sicht überzeugen. Bei der diesjährigen Preisvergabe wurde das Thema «in der Nacht» speziell gewichtet.

Städtebaulich ist die Situation im Bereich des Bahnhofs Horgen geprägt durch die parallelen

Elemente Seepromenade, Bahnanlagen, Bahnhofstrasse und Seestrasse. Diese werden durch Fusswege und Passerelle in Querrichtung verbunden. Die Seestrasse, von einem Verkehrskanal in eine überquerbare Ortsdurchfahrt mit Kreisverkehr umgestaltet, und die Begegnungszone Bahnhofstrasse garantieren neu eine sichere und bequeme Fortbewegung für alle Verkehrsteilnehmenden. Der freistehende Busbahnhof bildet die städtebauliche Verbindung zwischen dem See und den Gleisanlagen einerseits und den hohen Bauten auf der Dorfseite andererseits. Er ist mit einem Kreisel direkt an die Seestrasse angeschlossen und ermöglicht schnelle und benutzerfreundliche Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Bus. Die offene und farbige Gestaltung machen den Bahnhofplatz attraktiv, ebenso die neuen fussgängerfreundlichen Verbindungen, die mit Treppen, einer Passarelle und Liften die verschiedenen Perrons und Ebenen am Bahnhof behindertengerecht miteinander verbinden. Sämtliche Fusswege sind mit einem taktilen Leitsystem ausgerüstet. Wegweiser und rot gefärbte Stelen schildern den Knoten sowie die nähere Umgebung umfassend aus und erleichtern die Orientierung. Die gedeckte Veloabstellanlage bietet praktische Veloständer, ist transparent gestaltet und gut erreichbar platziert. Insgesamt sind die Infrastrukturen und Anlagen gut ausgeleuchtet, und die Nutzungsstruktur sorgt auch in der Nacht für hohe soziale Sicherheit.



Bahnhofareal Horgen: Die bunten, geometrischen Formen lassen den Platz zum Verbindungselement zwischen dem See und der Stadt werden.
Bild: Marlène Butz



Bushaltestellen – Einbindung in die örtliche Situation nötig

Für die Anordnung und Gestaltung von Bushaltestellen sind folgende Ziele anzustreben:

- qualitativ hochwertige Ausstattung mit einheitlichem Erscheinungsbild, welche den Komfortansprüchen und den gesetzlichen Vorgaben an die Behindertengerechtigkeit entspricht
- gute Abdeckung des Siedlungsgebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr

Ausstattung der Haltestelle

Die Ausstattung von Haltestellen orientiert sich an deren Bedeutung und Lage. Im Ortszentrum gelegene, von mehreren Buslinien bediente Haltestellen mit hohem Passagieraufkommen haben andere Anforderungen als am Siedlungsrand situierte Haltestellen mit kleinerem Passagierumschlag. Auf jeden Fall ist an folgende Elemente zu denken:

- Vordach bzw. Wartehäuschen: Wartende KundInnen sollen nicht im Regen stehen müssen. Die Erstellung eines Witterungsschutzes mit separatem Wartehäuschen oder in die Architektur der Liegenschaften integriertem Vordach ist daher anzustreben. Die Seitenwände der Wartehalle sind in transparenten Materialien zu erstellen, so dass wartende Passagiere gesehen bzw. anführende Busse erkannt werden können.
- Möblierung: Die Errichtung einer Sitzgelegenheit erleichtert das Warten. Abfallbehälter

ter und Aschenbecher tragen dazu bei, dass die Haltestelle sauberer bleibt.

- Informationstafeln mit Name der Haltestelle und Logo der Transportunternehmung: Solche Tafeln dienen einerseits den Buspassagieren als Hinweis, welche Haltestelle gerade bedient wird, andererseits weisen sie im Strassenraum auf die Haltestelle hin.
- Fahrplan mit Linienübersicht, tabellarischer Auflistung der Abfahrtszeiten und Umsteigebeziehungen.
- Ein Umgebungsplan verbessert die Orientierung.
- Eine eigene Beleuchtung erhöht die soziale Sicherheit und ist Voraussetzung, dass die Informationen an der Haltestelle auch bei Dunkelheit genutzt werden können.
- Veloabstellgelegenheiten verhindern, dass Fahrräder an ungeeigneten Orten abgestellt werden.

Abdeckung des Siedlungsgebietes mit Bushaltestellen

Bezüglich der Lage der Haltestelle innerhalb des Siedlungsgebietes ist eine Abdeckung mit Haltepunkten im Umkreis von 300m anzustreben. Der Abstand zwischen den Haltestellen orientiert sich an der Siedlungsdichte: In dicht bebauten Gebieten ist ein Abstand von 400-500m anzustreben. Die konkrete Lage einer öV-Haltestelle ist auf wichtige Ziele wie Läden, Post, öffentliche Verwaltung, Schulen und Heime auszurichten.

Oberriet SG: Gut in die Umgebung eingebettetes und mit allen wesentlichen Ausstattungselementen versehenes Bushäuschen inkl. integrierten Veloabstellplätzen.
Bild: Mathieu Pochon

Berikon AG: Transparentes Bushäuschen am Siedlungsrand mit einfachen Abstellmöglichkeiten für Velos.
Bild: Tschudin & Urech Architekten AG



Zugänglichkeit der Haltestelle

Zufussgehende wollen direkt, komfortabel, hindernisfrei, sicher und auf zusammenhängenden Netzen zur Bushaltestelle kommen. Mit einer direkten Wegführung kann das Einzugsgebiet einer Haltestelle entscheidend vergrössert und dadurch das Kundenpotential erhöht werden. Manchmal muss der direkte Zugang mit einem separaten Fussweg hergestellt werden. Die Fusswege oder Trottoirs sind entlang der Strassen einsichtig anzulegen und gut auszu-leuchten. Trennende Elemente wie Mauern oder Hecken sind ebenso zu vermeiden wie Unterführungen.

Ausreichende Wartebereiche und Trottoirbreiten (Referenzmass 2.0 – 2.5m) erlauben das komfortable Kreuzen mit anderen Personen sowie das Gehen nebeneinander. Bei grossen Passantenströmen oder Geschäftsauslagen ist ein zusätzlicher Platzbedarf ausgewiesen. Bäume spenden zusätzlich Schatten und werten das Mikroklima auf.

Für die Gestaltung von behindertengerechten Haltestellen sind die Vorgaben der funktionalen Anforderungsprofile FAP² massgebend.

Das wichtigste Kriterium für die Sicherheit ist die Querungssituation. Denn die Buspassagiere müssen auf dem Hin- oder auf dem Rückweg die Strasse queren, um zur Haltestelle zu gelangen:

- Die Querungen sind möglichst auf der Wunschlinie der Zufussgehenden anzulegen.
- Auf Strassen mit einem DTV > 5000 ist ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel anzustreben.
- Die Anordnung von Fussgängerstreifen innerorts ist auch dann gerechtfertigt, wenn die nach VSS-Normen erforderliche Zahl der Fussgängerinnen nicht erreicht wird. Sie ergibt sich aus den Bestimmungen des Fuss- und Wanderweggesetzes FWG.
- Es ist zu verhindern, dass querende FussgängerInnen hinter dem haltenden Bus auftauchen und vom Motorfahrzeugverkehr nicht rechtzeitig erkannt werden können. Um dies zu vermeiden besteht die Möglichkeit die Bushaltestellen versetzt zueinander mit einer Fussgängerquerung in der Mitte anzuordnen oder die Haltestellen auf der gleichen Höhe zu platzieren mit einer versetzten Anordnung von Mittelinseln.

– Fahrbahnhalte bewähren sich auch aus betrieblicher Sicht. Damit die Busse nicht von nachfolgenden Autos überholt werden, sind durchgezogene Mittellinien oder noch besser Mittelinseln bzw. gesicherte Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte vorteilhaft.

Fazit

Es liegt im Interesse der Transportunternehmen, der Gemeinden und natürlich auch der öV-KundInnen, dass die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs möglichst gut zugänglich und komfortabel ausgestattet sind. Als wichtige Bestandteile in der Mobilitätskette dienen sie als Orientierungspunkte, beleben und attraktivieren den öffentlichen Raum. Dadurch wird das Sicherheitsempfinden erhöht und der Vandalismus reduziert.

- 1 Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI (Hrsg., 2007): Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten – Schlussbericht, Forschungsprojekt SVI 2004/096
- 2 Die funktionalen Anforderungsprofile gibt es für alle öffentlichen Verkehrsmittel (Bus / Tram, Eisenbahn, Seilbahnen, Schiffsverkehr) jeweils für die Infrastruktur sowie für die Fahrzeuge; vgl. www.boev.ch

Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), 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: Marlène Butz
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 4/10 Dezember 2010

Walk21 in Den Haag

Mitte November trafen sich die Fussverkehrsfachleute aus aller Welt in Den Haag zur 11. internationalen Fussgängerkonferenz «Walk21». Sie stand unter dem Motto «Getting Communities Back on their Feet – Promising approaches to support walking for a sustainable future».

Zwei zentrale Themen waren die Mobilität von Kindern und von alten Menschen. Es wurde die Notwendigkeit aufgezeigt, dass Kinder von klein auf zu Fuss unterwegs sind und dass sie das Zufussgehen positiv wahrnehmen können, damit sie nicht auf motorisierte Verkehrsmittel umsteigen, sobald dies möglich ist. Wegen der zunehmenden Alterung der Bevölkerung müssen sich Stadt- und Verkehrsplanung zudem vermehrt an den Bedürfnissen älterer Menschen ausrichten. Das Zufussgehen muss positiv wahrgenommen werden: Es gilt, nicht bloss die Grundbedürfnisse zu befriedigen, sondern attraktive Bedingungen zu schaffen, damit die Menschen gerne zu Fuss gehen.

Kontrovers diskutiert wurde das Konzept der «Shared Spaces». Die VertreterInnen der deutsch- und französischsprachigen Länder propagierten die Begegnungszone, wo mit nur einem Signal Vortritt, Maximalgeschwindigkeit und Parkierung eindeutig geregelt werden. Einige VertreterInnen aus Holland und England machten sich hingegen dafür stark, gar keine Signale zu setzen in der Hoffnung, dass sich der Verkehr selbst organisiere. Hierbei wird aber ausgeblendet, dass es ohne Signale nicht einfach keine Regeln gibt. Vielmehr ist es so, dass in diesem Fall Standardverkehrsregeln einsetzen, die praktisch alles regeln, von der Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) über den Vortritt (grundsätzlich beim Fahrzeugverkehr) bis zum Parkieren. Die Rechtslage vieler Länder – auch der Schweiz – richtet sich nach der Wiener Strassenverkehrskonvention. Artikel 20 besagt, dass die Fahrzeuge Vortritt haben und gibt ausserdem strenge, fussgängerunfreundliche Auflagen für das Begehen der Strassenräume vor. Der grundsätzliche Vortritt des Fahrzeugverkehrs macht es v.a. für Kinder, SeniorInnen und Menschen mit Behinderung schwierig, in unbeschilderten Strassenräumen die Strasse zu queren. Hier werden noch einige Diskussionen nötig sein.

Weitere Informationen: www.walk21.com. (Bz)

Uferweginitiativen im Kanton Zürich

Spazieren entlang von Gewässern ist in jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter attraktiv und erholsam. Entsprechend sind Wege an Seen und Flüssen äusserst beliebt und stark begangen. Doch nicht überall sind die Ufer für die Öffentlichkeit zugänglich. Immer wieder entbrennen deshalb Nutzungskonflikte zwischen jenen, die an einem schönen Ufer wohnen und der Bevölkerung, die Zugang zum See verlangt.

Intensive Diskussionen darüber gibt es auch im Kanton Zürich, speziell, was den Zürichsee betrifft. Hier leben viele Menschen auf engem Raum, und die Ufer sind stark bebaut. Im Richtplanentwurf, der im November 2009 vom Zürcher Kantonsrat behandelt wurde war vorgesehen, dass «öffentlich zugängliche Flächen am See ausgedehnt» werden sollen, und dass ein durchgängiger Seeuferweg «möglichst nahe am See» ins Auge gefasst werden soll. Nach intensiver Diskussion wurde dieser Passus jedoch aus dem Richtplan gestrichen.

In der Folge wurden zwei Parteien aktiv: Die SP Kanton Zürich lancierte im Juni 2010 eine Initiative, die den Bau eines durchgängigen Fussweges am Ufer des Zürichsees fordert.

Die EVP des Kantons Zürich lancierte ihre Initiative «Uferwege für alle» im August 2010. Sie verlangt, dass der Kanton für durchgehende Uferwege rund um die Zürcher Seen und entlang der Zürcher Flüsse sorgt. Die Lücken in den Uferwegnetzen sollen geschlossen werden. Die Wege sollen möglichst nahe am Wasser geführt werden. Dabei ist dem Natur- und Landschaftsschutz Sorge zu tragen, und die Ufer sollen ökologisch aufgewertet werden. Die Unterschriftensammlung für diese Initiative läuft noch bis zum 20. Februar 2011. Der Unterschriftenbogen ist zu finden unter www.evpzh.ch. (Bz)



Der Bau des Holzsteges zwischen Hurden und Rapperswil war ein Meilenstein für den Zürichseeuferweg.

Bild:

Christine Bärlocher

Jahresversammlung 2010: Statutenrevision bringt Ehrenmitglieder

Die Jahresversammlung von «Fussverkehr Schweiz» fand am 9. September 2010 in Schaffhausen statt. Das wichtigste Traktandum war die Revision der Statuten.

Die Statuten sind das Fundament von «Fussverkehr Schweiz». Die letzte grössere Anpassung wurde 2002 vorgenommen. Die aktuelle Revision bringt folgende Neuerungen: Der Zweckartikel wurde erweitert respektive den bisherigen Tätigkeiten von «Fussverkehr Schweiz» angepasst. Der Beirat und die Regionalgruppen wurden in den Statuten verankert und der Status der Ehrenmitgliedschaft eingeführt. Aktuell sind folgende Personen Ehrenmitglied: Klaus Aerni, Ruedi Aeschbacher, Hugo Bachmann, Hans Ehrismann. Im Vorstand ergaben sich einige personellen Änderungen. Andreas Stäheli wurde als langjähriges Vorstandsmitglied und Kassier von «Fussverkehr Schweiz» verabschiedet. Er verlässt den Vorstand, aber nicht den Verband: Er wird als Koordinator der Regionalgruppe Basel weiterhin wichtige Arbeit leisten. Die Funktion des Kassiers übernimmt neu Konrad Willy. Neu in den Vorstand gewählt wurden Prof. Dr. Med. Felix Walz, Unfallforscher und Daniel Grob, Verkehrsplaner SVI. Sie wurden zusammen mit den bisherigen Vorstandsmitgliedern mit grossem Applaus gewählt. (bd)

Neu im Vorstand

Daniel Grob

«Ich gehe also bin ich!» Diese Einstellung hat sich bei mir von der Herkunft her nicht selbstverständlich ergeben: Im Sandkasten mit Autölis gespielt, Seifenkisten gebaut, Tiefbauzeichner gelernt und Bauingenieur studiert, einen VW-Käfer gefahren und Strassen gezeichnet.

Irgendwann stimmte irgendetwas nicht mehr – vielleicht, als ich unsere drei Kinder beobachtete. Also Raumplanung studieren und sich mit Aussenräumen befassen, merken, dass Maschinen uns und unseren Lebensraum beherrschen und bestimmen, was wir tun dürfen und was nicht.

Seither bekennender Fussverkehrsplaner, früh Strassenräume gestaltet und bei ersten Tempo-30- und Begegnungs-Zonen mitgeholfen, in Verwaltungen die entsprechenden Fachstellen betreut, sich unbeliebt gemacht und lieber

früher als später aus dem Staub. Den Zusammenhängen der Verkehrssicherheit nachgeforscht und erkannt, dass mit Einschränkung des Gehens keine wirkliche Sicherheit erreicht wird. Sich also erneut unbeliebt gemacht, diesmal bei Berufskollegen und VSS. Trotzdem die Normengruppe Fussverkehr erfolgreich etabliert und teilweise auch erarbeitet. Dies schon mit der klaren Haltung eines kleinen Büros, das seit 1998 vor allem eines macht: An der Rückgewinnung der Strassen- und Aussenraumwelt für Zufussgehende arbeiten. Auf dass wir wieder sein können, was wir wären: Gehende!

Felix Walz

Felix Walz (1948) ist Facharzt für Rechtsmedizin. Er war u.a. 22 Jahre lang am entsprechenden Institut an der Uni Zürich tätig. 1997 hat er mit Ingenieuren und Physikern die Stiftung Arbeitsgruppe für Unfallmechanik (AGU Zürich) gegründet, bei welcher er nach seinem Rücktritt als Geschäftsleiter Anfangs 2010 noch als Consultant für Biomechanik fungiert. Weiterhin ist er Dozent an der Uni und ETH Zürich. Über 30 Jahre lang war er in Forschung und Consulting tätig mit den Schwerpunkten Unfallforschung / Biomechanik und Unfallrekonstruktion, wobei die Sicherheit der Fussgänger immer ein Hauptanliegen war (Tempolimiten, Massnahmen an der Fahrzeugfront).

Neu im Team

Dominik Bucheli

Zu Fuss gehen bedeutet für mich die grösste Freiheit. Ich brauche dafür weder ein verkehrstaugliches Fahrzeug, noch Fahrausweis oder Billett. Erkundungen zu Fuss in der Stadt oder beim Wandern in den Bergen werden zu einem einmaligen Erlebnis. Alle Menschen sind auch Fussgänger oder Fussgängerinnen. Doch dabei fühlen sich die wenigsten als Verkehrsteilnehmende – denn Gehen ist entspannter als Velofahren, Autofahren oder Reisen mit dem öffentlichen Verkehr. Damit dies überall möglich ist, braucht es «Fussverkehr Schweiz». Gestützt auf mein Wissen und meine Erfahrungen werde mich deshalb mit voller Kraft für die Anliegen der FussgängerInnen engagieren.

Zu meinem Werdegang: An der Universität Bern habe ich Geographie studiert und konnte mir dort ein breites Wissen zu Verkehrssystemen, Raumplanung und Nachhaltigkeit aneignen. In den letzten zwei Jahren sammelte ich bei einem privaten Ingenieurbüro praktische Erfahrungen in der Verkehrsplanung. Ich habe mich in Verkehrs- und Planungsfragen politisch engagiert: Als Co-Präsident des Vereins Sonntags-Initiative, und während 6 Jahren als Mitglied der Bau- und Planungskommission in Langenthal.

Nach fünf Jahren des öV-Pendelns komme ich nun auch beruflich in Zürich an und bin dankbar, dass ich jetzt einen Arbeitsweg habe, der auch zu Fuss machbar ist. Nun freue ich mich auf alle neuen Herausforderungen, um jeden Tag mit neuem Elan die Situation von uns allen als Fussgänger oder Fussgängerin zu verbessern. (bd)

