

«Fussverkehr»

4/13



Liebe Leserin, lieber Leser

Jeder Verein, jeder Verband soll und muss sich weiterentwickeln. Dies gilt auch für «Fussverkehr Schweiz». Deshalb widmen wir uns dem Thema in diesem Bulletin:

«Fussverkehr Schweiz» will in der Romandie mehr Beachtung finden und die Mitgliederzahl steigern. Mit Freude heissen wir Le Locle als neues Gemeindemitglied willkommen und portraieren die Stadt im Neuenburger Jura in diesem Heft (Seiten 2–3).

Mit der Weiterentwicklung geht einher, dass liebgewonnene Mitarbeiter ins Pensionsalter kommen. Christian Thomas, langjähriger professioneller Fussgänger, zieht in einem Interview ganz persönlich Bilanz zu Erreichtem und Unerreichtem (Seiten 4–5).

Der Einsatz für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger vor Ort ist ein wichtiges Standbein unseres Verbandes, das wir verstärken wollen. Die besonders aktive Sektion «Fussverkehr Kanton Bern» gibt uns einen Einblick in ihre Tätigkeit: Organisation von Werkstattgesprächen, Mitarbeit in Begleitgruppen zu grösseren Verkehrsvorhaben, sich einmischen in die politische Diskussion und anderes mehr (Seite 6).

Offen sein für neue Themen und Partnerschaften ist das Credo von «Fussverkehr Schweiz». Das Pilotprojekt «Gemeinde bewegt» im Kanton St. Gallen ist ein Beispiel für die Zusammenarbeit von Präventions- und Planungsfachleuten. Was daran neu ist und wie im Kanton St. Gallen vorgegangen wurde, erfahren Sie auf Seite 7.

Viel Vergnügen beim Lesen des letzten Bulletins dieses Jahres.

*Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»*



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Le Locle NE erfindet sich neu und kümmert sich um das Zufussgehen

Von Jenny Leuba*

Wer mit Le Locle nur Uhren und das raue Klima verbindet, wird sich wundern über die Dynamik und den originellen Humor, den die Stadt versprüht. Neben innovativen Entwicklungsstrategien, die sich allmählich in der Bergstadt zu entfalten beginnen, geht die Förderung des Fussverkehrs nicht vergessen. Ein Lift zwischen Bahnhof und Zentrum, eine multimodale Schnittstelle und eine Fussgängerzone sind in Planung, so dass sich «Fussverkehr Schweiz» freut, die «Wiege der Uhrenindustrie» unter seinen Gemeindemitgliedern begrüssen zu dürfen.



*Winterstimmung auf dem Rathausvorplatz in Le Locle, der inzwischen für den motorisierten Verkehr gesperrt ist.
Bild: A. Henchoz*

Titelbild:

*In der Begegnungszone «Crêt-Vaillant» schaffen die Bepflanzung, das Mobiliar und eine zurückhaltende, versetzte Parkierung eine hohe Aufenthaltsqualität.
Bild:
Tourisme neuchâtelois*

Le Locle pflegt seine Benutzerfreundlichkeit. Die Stadt ist mit knapp 10'000 Einwohnern überschaubar; man grüsst sich noch auf der Strasse, auch wenn man sich nicht kennt. Die Vergangenheit als Uhrenzentrum hat eine starke Durchmischung zwischen Wohnen und Arbeiten gefördert. Diese Nähe ermöglicht die «Stadt der kurzen Wege», alles ist zu Fuss gut und bequem erreichbar. Die grösste Herausforderung besteht darin, die grenzüberschreitenden Pendlerströme aus dünn besiedelten und mit öffentlichem Verkehr schlecht versorgten Gebieten zu bewältigen. Die gegenwärtige Stärke der lokalen Industrie bedeutet ausserdem ein anhaltendes wirtschaftliches Wachstum.

Im Gegensatz zur weit verbreiteten Ansicht erlebt die Bevölkerung die Kälte auf 920 Meter Meereshöhe nicht als Nachteil, sondern als Verzauberung: «Wenn der Schneemantel sich senkt, wirkt der Zauber», lobt sogar ein Promotionsfilm. Diese Heiterkeit ist nur dank gut ausgearbeiteten Unterhaltsplänen möglich, um gut durch die strengen Winter in den Neuenburger Bergen zu kommen. Wenn die ersten Schneeflocken fallen, sind 40 Angestellte des Tiefbauamts im Einsatz, um die Hauptstrecken für die Notfallfahrzeuge, den öffentlichen Verkehr, aber auch die Schulwege freizulegen. 200 Tonnen Salz und Kies und 19 Spezialschaufeln für Treppen, ermöglichen dem einheimischen Leben einen begehbaren Alltag.

Die Agglo stattet sich fussgängerfreundlich aus

Die Städte Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle versuchen ihre Entwicklung im Rahmen des «Réseau urbain neuchâtelois» (RUN) gemeinsam anzugehen. Dies gilt unter anderem für die Schienenverbindung «Transrun», die in einer Volksabstimmung 2012 zwar abgelehnt, aber nun bis 2018 neu überdacht wird, um auf die grosse Nachfrage im öffentlichen Verkehr zwischen See und Bergen reagieren zu können.

Im Hinblick darauf ist der Zugang zu den bestehenden und neuen Haltestellen zu Fuss eine grosse Herausforderung, die durch den Einsatz eines neuen automatisierten oberirdischen Lifts zwischen Bahnhof und Stadtzentrum bewältigt werden soll. Diese zu 35% vom Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahme des Aggloprogramms befindet sich im Bau und wird 2014 in Betrieb genommen. Die Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, der zum Teil für den Autoverkehr geschlossen wird, begleitet dieses Projekt. Die Umgestaltung der «Place du 1^{er} août» in eine multimodale Schnittstelle, ist ein weiteres Beispiel der Anstrengungen der Behörden zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Verkehrsberuhigung wird in den Quartieren kontinuierlich weiterentwickelt; die Länge der verkehrsberuhigten Strassen konnte in den letzten fünf Jahren von rund einem Kilometer auf 25 Kilometer erhöht werden. Die Stadt hat somit nicht auf die Festlegungen des Teilrichtplans Verkehr gewartet. In diesem sind nämlich

Verkehrsberuhigungsmassnahmen erst in Zusammenhang mit dem für 2022 geplanten Bau der Umfahrung H20 vorgesehen. Der behördenverbindliche Teilrichtplan Verkehr enthält zudem ab 2018 Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die mit 6 Mio. Fr. aus einem gemeindeeigenen Fonds und mit 13 Mio. Fr. aus Bundesgeldern finanziert werden sollen. Die Fussgängerzone im Zentrum wird aus diesen Beiträgen finanziert. Die Stadtbehörden haben das betroffene Gewerbe bereits zur Mitwirkung eingeladen, um die heiklen Fragen rund um den Abbau von Parkplätzen und um den Erhalt der wirtschaftlichen Attraktivität frühzeitig zu thematisieren.

Im «Quartier du Lac» ist eine weitere Massnahme geplant. Bis 2018 wird dort ein künstlich angelegtes Gewässer entstehen, entlang dessen Ufer ein Fuss- und Veloweg geführt wird. Diese Strasse wird den «Weg der Begegnungen», eine Velo- und Spazierstrecke entlang den Schienen zwischen den beiden Uhrenmetropolen Le Locle und La Chaux-de-Fonds, verlängern.

Wenn das UNESCO-Welterbe die Technologie trifft

Als UNESCO-Welterbe seit 2009 haben La Chaux-de-Fonds und Le Locle gemeinsam Rundgänge konzipiert, damit man den Reichtum ihres Unerbes zu Fuss entdecken kann. Die dazugehörige Broschüre zeigt die Routen und enthält Kommentare zu den Besuchungspunkten. Hinweisschilder bestätigen den BesucherInnen vor Ort, dass sie sich auf dem richtigen Weg befinden. Die Stadt Le Locle verfügt ausserdem seit 2010 über ein Fusswegleitsystem.

Überhaupt ist die Förderung des Zufussgehens der Stadt ein Anliegen: Sie vertreibt einen Führer «Le Locle zu Fuss», propagiert die Entdeckung ihrer 28 Brunnen und der einheimischen Uhrmacher. Zudem unterhält sie einen didaktischen Naturpfad und fördert das Wandern in den nahen Wäldern mit einem Film. Mehrere Pedibus-Linien stellen sicher, dass die Schulkinder sicher zu Fuss in die Schule kommen.

Als Pionierstadt hat Le Locle den UNESCO-Perimeter in 3D modellieren lassen. Die Online-Schnittstelle ist auf Google Earth oder direkt auf der Webseite der Stadt zugänglich. Sie ermöglicht es, virtuell durch die Strassen von Le Locle zu flanieren, verschiedene Informationen zu erhalten oder auch Bauvolumen herunterzuladen, um z.B. eine Baubewilligung zu bearbeiten. Trotz der etwas ungenauen Abbildung des Bodenniveaus und der eher technischen Benutzerführung, hat dieses Projekt mit der geplanten Smartphone-Applikation ein grosses Potenzial, nicht zuletzt um reale Stadtbesuche vorzubereiten.

Schräger Humor als Antwort auf strenges Städte-Ranking

Das neue Kommunikationskonzept von Le Locle basiert auf Comics («Vivre Le Locle en bande dessinée»). Mit drei bebilderten und spielerischen Comics tritt die Stadt in eine Kom-

munikation mit ihren EinwohnerInnen. Ebenfalls als Comics gestaltet ist die Kampagne für mehr Sauberkeit im öffentlichen Raum.

Falls Sie am nächsten 14. Februar nicht wissen, was Sie tun sollen: Kurs auf Le Locle nehmen, die Welthauptstadt des Valentinstags! Die Stadt hat sich nämlich 2008 selbst dazu ernannt als direkte Antwort auf das etwas strenge Städte-Ranking des Magazins «Bilanz», das Le Locle an letzter Stelle aller Schweizer Städte aufführte. Verschiedene Projekte des Stadtmarketings stützen sich seither auf diesen neuen Titel: Schaufensterwettbewerbe, Comics, Beleuchtung des Schlosses, aber auch thematische Mahlzeiten, Ausstellungen oder Mode-Defilees. Für Gourmets gibt es sogar eine Schokoladenschachtel: Die sogenannten «Liebeskugeln».

* Dem Artikel liegt ein ausführliches Gespräch mit Gemeinderat Cédric Dupraz zugrunde.



Le Locle ist in einem Tal, der Bahnhof leicht erhöht gelegen. Ab 2014 kann der Höhenunterschied durch einen neuen Lift von Diener & Diener Architekten bequem bewältigt werden.
Bild: Ville du Locle



Le Locle kommuniziert mit Humor: «Le Locle unter dem Schnee: hier graben»
Bild: Julien Hirt – Tranches de Locle «nature»

«Wir werden wieder kämpfen müssen»

Mit der Pensionierung von Christian Thomas per Ende Jahr verlässt ein langjähriger und prägender Mitarbeiter «Fussverkehr Schweiz». Im Interview gibt Christian Thomas als verkehrspolitischer Zeitzeuge einen Überblick über Errenschaften der letzten Jahrzehnte zugunsten des Fussverkehrs und einen Ausblick auf Themen, die aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger wichtig sind und in den kommenden Jahren angegangen werden sollten. Die Fragen stellte Pascal Regli.

Christian Thomas, wie kommt ein Architekt zum Thema Fussverkehr?

Schon während meines Studiums haben mich planerische Fragen und die Umweltprobleme mehr interessiert als einzelne Häuser. Rasch wurde mir klar, dass die Lebensqualität in den Städten hauptsächlich von der Art und Weise abhängt, wie die Mobilität organisiert ist, und dass es einen Widerspruch gibt zwischen dem gehenden Menschen, der die Stadt erlebt, und dem fahrenden Menschen, der sie durchhastet – wobei ja fast jeder beides tut. Wir waren in den 1970er Jahren eine ganze Gruppe von engagierten jungen Architekten, die gegen das damals geplante autogerechte Zürich angetreten sind. Auf das Thema des Zufussgehens bin ich gekommen, als ich in einem Umweltbüro den Auftrag des WWF erhielt, mit einer Werbekampagne die Volksinitiative über die Fuss- und Wanderwege zu unterstützen.

Du hast dich jahrelang auf der bürgerrechtlichen Ebene für die Anliegen der FussgängerInnen eingesetzt. Was hat dich motiviert, dich professionell für den Fussverkehr einzusetzen?

Das Bedürfnis, mich einer «grossen Sache» anzunehmen, bei der ich sicher sein konnte, dass sie interessant sein wird, so lange es Menschen und nicht nur so lange es Erdöl gibt. Das Zufussgehen ist ja nicht nur eine Mobilitätsform, es ist auch ein kulturelles und ein städtebauliches Thema, ein Gesundheitsthema und mit der ganzen Erlebniswelt im öffentlichen Raum ein soziales Thema. Nach ungezählten Auseinandersetzungen, die notwendig waren, um den Autoverkehr vom Alleinherrschaftsanspruch im Stadtraum abzubringen, wurde es wichtig, den Fussgänger vom Image der knapp geduldeten und etwas lächerlichen Randfigur zu befreien und wieder zum Hauptakteur des urbanen Lebens zu machen.

Was hast du angetroffen, als du bei «Fussverkehr Schweiz» deine Stelle als Projektleiter angetreten hast?

Einen Scherbenhaufen, denn das frühere Team war in corpore zurückgetreten. Wertvolle Einzelteile mussten aufgehoben und neu zusammengesetzt werden. Der Neustart hat nur geklappt, weil Thomas Schweizer, der damals praktisch gleichzeitig Geschäftsführer wurde, und ich mit dem Thema schon lange vertraut waren und viele der einschlägigen Institutionen bereits kannten.

Gibt es aus der Sicht des Fussverkehrs positive Entwicklungen?

Positiv zu vermerken ist, dass die alten Planer, die den bedingungslosen Primat des Autoverkehrs im Kopf hatten, ausgestorben sind. Heute ist akzeptiert, dass man sich als Fussgänger in die Verkehrsdebatten einmischt. Wenn man sich als bekennenden Fussgänger ausgibt, lacht niemand mehr. In Fachkreisen ist «Fussverkehr Schweiz» als kompetente Organisation anerkannt – nur leider ist das in der breiten Öffentlichkeit noch zu wenig durchgesickert.



Christian Thomas gibt im Rahmen einer Verkehrssicherheitskampagne den Medien Auskunft.

*Bilder:
Emil Bussmann*

Die Bevölkerung wächst, der Autoverkehr nimmt zu, der Veloverkehr emanzipiert sich – auf Kosten der Zufussgehenden?

Der Veloverkehr hat sich nicht wirklich emanzipiert, sondern er hat in Zürich und an anderen Orten, wo das Trottoirfahren nicht geahndet wird, einfach die Flächen der Fussgänger annektiert. Tatsächlich wird der Stadtraum, der den Menschen zu Fuss zur Verfügung steht, immer mehr beschnitten. Trottoirs werden schmaler, es werden Fahrzeuge darauf zugelassen, Fussgängerstreifen werden ausradiert. Wir werden wieder klarer für unsere Rechte kämpfen müssen!

Wie soll «Fussverkehr Schweiz» als Verband auf diese Herausforderungen reagieren?

Der Verband muss seit Jahren einen Spagat machen, um bei Behörden, an die wir uns als Fachverband richten, akzeptiert zu sein. Gleichzeitig aber muss diesen Behörden die tatsächliche Sicht der Zufussgehenden dargelegt werden. Dabei ist es wichtig, mögliche Kritik bei der Formulierung unserer Sicht nicht schon vorwegzunehmen.

Welche Themen beschäftigen dich vor diesem Hintergrund?

Mich ärgert, dass der wissenschaftliche Standard, auf dem in der Verkehrssicherheitsdebatte argumentiert wird, so niedrig ist. Der wichtigste Faktor für die Sicherheit der Zufussgehenden ist die gefahrere Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge. Um nicht darüber diskutieren zu müssen, werden Argumente an den Haaren herbeigezogen, für die es keinerlei wissenschaftliche Begründungen gibt – etwa, dass Fussgängerstreifen gefährlich seien, wenn sie wenig frequentiert sind, oder dass Automobilisten die Fussgängerstreifen nicht beachteteten, wenn es viele davon hat. Einfach Unsinn!

Bald geht es in Rente. Zeit, zurückzulehnen und nichts zu tun?

Neben meiner Tätigkeit für «Fussverkehr Schweiz» bin ich auch seit 12 Jahren Geschäftsführer der Stiftung Corymbo. Ich werde ab 2014 mehr Zeit haben, diese Dachstiftung weiterzuentwickeln. Das wichtigste Anliegen besteht darin, neue DonatorInnen zu finden, die nicht um jeden Preis eine «eigene» Stiftung gründen wollen, sondern sich vorstellen können, gemeinsam mit anderen gemeinnützige Ideen in die Tat umzusetzen, vielleicht auch solche, die das für mich wichtige Verkehrs- und Planungsthema unterstützen möchten. Ich bin überzeugt, dass die Form der Dachstiftung eine Zukunft hat und wirkungsvoller gemeinnützige Zwecke umsetzen kann als die kleine bis mittelgrosse Einzelstiftung.

Daneben bleibe ich im Vorstand des Fussgängervereins Zürich. Das ist zwar leider ein kleiner Verein, aber er hat keine Pflicht, den Behörden zu gefallen. Wegen der vielen illegalen Velopiktogramme auf den Zürcher Trottoirs und den Velofahrenden, die sich an gar nichts halten, gibt es da noch etliche Knacknüsse.

Im Übrigen gilt das Motto, das ich in Verkehrssicherheitsvorträgen für ältere Leute zu vermitteln versucht habe, auch für mich: «Alt werden statt jung bleiben». Auch das Altwerden will vorausschauend und nicht rückwärtsgewandt angepackt sein.



Die Kampagne «Zu Fuss im hohen Alter» war Christian Thomas ein besonderes Anliegen. Hier posiert er vor dem Bundeshaus zusammen mit dem Kampagnenbotschafter «Emil» und der ehemaligen Präsidentin von «Fussverkehr Schweiz», Marlis Bänziger.

Christian Thomas arbeitete bereits 1978 für die Eidgenössische Volksinitiative zur Förderung der Schweizerischen Fuss- und Wanderwege, aus der die «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger», die Vorgängerorganisation von «Fussverkehr Schweiz», entstanden ist. Er war schon ein Grüner, lange bevor es die Partei gab, und setzte sich in seiner Berufskarriere für Umweltanliegen ein. Zu den Themen, die ihm speziell am Herzen liegen, zählt die Mobilität. In den 1980er Jahren gehörte er zu den Mitbegründern des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Nach wechselnden Engagements landete er 2001 als Projektleiter bei «Fussverkehr Schweiz». Nicht zuletzt seinem Einsatz ist es zu verdanken, dass der Fachverband mit Verkehrssicherheitskampagnen in den letzten Jahren ein neues Standbein aufbauen konnte.

Fussverkehr Kanton Bern blickt auf ein ereignisreiches Jahr zurück

Von Gisela Vollmer, Geschäftsführerin «Fussverkehr Kanton Bern»

«Fussverkehr Bern» als Regionalgruppe gibt es seit 2006. Im Frühling 2013 erfolgte die Umwandlung in eine Sektion. «Fussverkehr Kanton Bern» hat damit mehr Eigenständigkeit und kann sich verstärkt auf verschiedenen Ebenen für die Anliegen der FussgängerInnen im Kanton Bern einsetzen.

Überprüfung der Fussgängerstreifen

Der Kanton Bern hat eine Überprüfung aller rund 3000 Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen durchgeführt. Gleichzeitig wurden von den Gemeinden ihre Schulwegplanungen eingefordert, um feststellen zu können, ob die Streifen Bestandteil von Schulwegen sind. Bei 22% aller Streifen wurde ein Handlungsbedarf festgestellt. Prioritär werden nun Fussgängerstreifen auf Schulwegen saniert. Dies ist die positive Seite. Als «Sicherheitsmassnahme» sollen aber auch Fussgängerstreifen aufgehoben werden, namentlich schwach begangene. «Fussverkehr Kanton Bern» setzt sich für ein attraktives und engmaschiges Fusswegnetz ein. Wir wehren uns gegen die Reduktion der Fussgängerstreifen. Anstatt Fussgängerstreifen aufzuheben, soll die Strassenanlage so umgebaut werden, dass eine sichere Querung möglich ist. Betroffene, die mit der Qualität der Fussgängerstreifen in ihrer Gemeinden unzufrieden sind oder von deren Aufhebung betroffen sind, dürfen sich gerne bei uns melden.

Umsteigen am Bahnhof Ostermündigen

In Ostermündigen soll ein vorbildlicher Umsteigebahnhof entstehen. Darin waren sich der Präsident von «Fussverkehr Kanton Bern», Nationalrat Matthias Aebischer, wie auch die

Am Bahnhof Ostermündigen ist vorgesehen, die Tramhaltestelle in der Unterführung anzuordnen, die verbreitert und mit direkten Aufgängen zum Bahnanschluss versehen werden soll. Visualisierung: Tram Region Bern



Anwesenden im Rahmen des Werkstattgespräches einig. Die drei Referenten – Gemeindepräsident Thomas Iten, Daniel Schwarz vom Amt für öffentlichen Verkehr und Lukas Henggeler von den SBB – zeigten auf, wie mit dem Bau des Tram Region Bern der Bahnhof Ostermündigen zum Umsteigebahnhof mit äusserst kurzen Wegen werden soll. Unser Vorstandsmitglied Ruedi Mahler kam in diesem Zusammenhang zum Schluss, dass Fusswege endlich auch komfortabel sein dürfen. An der sehr gut besuchten Veranstaltung von «Fussverkehr Kanton Bern» wurde rege diskutiert. Es zeigte sich, dass der öV-Knotenpunkt Ostermündigen ein Vorzeigeprojekt werden könnte.

Das Projekt Tram Region Bern kann noch verbessert werden

«Fussverkehr Kanton Bern» freut sich auf das projektierte Tram Region Bern. Es ist ein grosses Anliegen, dass das Projekt so fussgängerfreundlich wie möglich gestaltet wird. Damit der Raumbedarf auf den Tramachsen nicht zu stark zu Lasten des Fussverkehrs geplant wird, hat «Fussverkehr Kanton Bern» eine Einsprache gegen diverse Massnahmen erhoben. Kritisiert wurde unter anderem, dass kein Fusswegnetzplan mit den Schulwegen als Projektgrundlage zur Verfügung steht und dass Fussgängerzählungen fehlen. Aus Sicht des Fussverkehrs geht es darum, möglichst viele hindernisfreie Flächen, direkte und einfache Verbindungen sowie – wo nötig – Fussverkehrsquerungen erreichen zu können. Auf Parkplätze sowie auf Hindernisse wie Stufen, unnötige Absätze und Rasengittersteine ist möglichst zu verzichten. Die Trottoirbreiten sind den Fussgängerfrequenzen anzupassen, sollten aber mindestens 2 Meter betragen. Die Bäume sind ausserhalb der Wegverbindungen anzuordnen.

Verkehrsbeobachtung in der Marktgasse

Nachdem «Fussverkehr Kanton Bern» auf den Weiterzug einer Einsprache zur Gestaltung der Marktgasse verzichtet hat, führt das Tiefbauamt der Stadt Bern zur Klärung der Frage, ob die neuen Randabschlüsse die Verkehrssicherheit, insbesondere von FussgängerInnen beeinträchtigen, Verkehrsbeobachtungen vor und nach der Gesamtsanierung der Marktgasse durch. Der erste Teil der Verkehrsbeobachtungen wurden im Frühling 2013 mit Videokameras, Beobachtungen, Zählungen und Befragungen durchgeführt. Die Nacherhebung findet nun nach Abschluss der Sanierungsarbeiten statt. Die Resultate der Erhebungen sind nicht zuletzt darum von Interesse, weil sie auch als Grundlage für künftige Projekte dienen sollen.

Neugestaltung Bahnhofplatz Biel

Nach mehr als 10 Jahren sollen nun die Resultate des Wettbewerbs zum Bahnhofplatz Biel endlich umgesetzt werden. Nach vier Begleitgruppensitzungen ist «Fussverkehr Kanton Bern» durchaus zufrieden. Die Umsteigebeziehungen wurden deutlich verkürzt, die Zahl der Parkplätze reduziert, die Wegbeziehungen klarer und die Haltestellenkanten fussgängerfreundlich gestaltet.

«Gemeinde bewegt» im Kanton St.Gallen

Von Pascal Regli

Vernetzung aufbauen, Barrieren abbauen, Strassen für den Fuss- und Veloverkehr aufwerten, Schulhausplätze kinderfreundlich gestalten und so Bewegung fördern: Für diese Ziele haben sich zehn St.Galler Gemeinden im Jahr 2013 engagiert.

«Gemeinde bewegt» ist ein Pilotprojekt zur Umsetzung von struktureller Bewegungsförderung. Es wird vom Bund teilfinanziert und vom Kanton St.Gallen unterstützt. Verschiedene Partnerorganisationen – darunter massgeblich auch «Fussverkehr Schweiz» – setzen das Projekt in zehn Gemeinden um.



Sichtlich mit Spass dokumentieren 6.-Klässler der Gemeinde Marbach eine problematische Stelle ihres Schulwegs. Bild: «Fussverkehr Schweiz»

Vor den Begehungen fertigten die Kinder der 6. Klasse Skizzen von gefährlichen Stellen an.



Rahmenbedingungen für Bewegung im Wohnumfeld und Quartier verbessern

Strukturelle Bewegungsförderung hat zum Ziel, die Voraussetzungen für Bewegung im unmittelbaren Wohnumfeld und in den Quartieren zu verbessern, damit die Bevölkerung im Alltag und in der Freizeit genügend aktiv unterwegs ist. Im Vordergrund steht die Optimierung der Infrastruktur für das Zufussgehen und Velofahren.

Die vielen kleinen Problemstellen für den Fuss- und Veloverkehr kennen jene am besten, die täglich in ihrem Umfeld damit konfrontiert sind. Kinder, aber auch ältere und behinderte Personen sind in besonderem Masse davon betroffen. Kinder sollen ohne Gefahr ausser Haus spielen, und sich zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule begeben können. Hier wurde in den zehn beteiligten Gemeinden angesetzt. Unter Beteiligung der Bevölkerung, insbesondere von Schulkindern, Senioren und Menschen mit Behinderung, wurde die Infrastruktur in Wohngebieten überprüft oder im Rahmen von Zukunftswerkshops Möglichkeiten für eine bewegungsfreundliche und sichere Gestaltung diskutiert.

In Marbach wurden die Schulwege analysiert

Ausgestattet mit Tablet-Computern, marschierten 2.- und 6.-Klässler der Gemeinde Marbach diesen Sommer durchs Dorf und hielten immer wieder inne. Auf dem Computer konnten sie direkt eingeben, ob eine Stelle aus ihrer Sicht gefährlich ist und ob sie gut markiert oder signalisiert ist. Begleitet wurden sie bei den Erhebungen von einer erwachsenen Person, die ihnen bei Bedarf auch Fragen beantwortete. Die beiden Klassen wurden von ihren LehrerInnen gut auf das Thema vorbereitet. Sie setzten sich im Vorfeld mit ihrem Schulweg auseinander, schrieben darüber einen Aufsatz oder zeichneten die für sie gefährlichen Stellen. Aber auch über die schönen Flecken auf dem Schulweg wurde diskutiert.

Insgesamt dokumentierten die Kinder mit Hilfe der Tablet-Computer über 80 Stellen ausführlich. Es zeigte sich, dass die Überquerung der verkehrsbelasteten Ortsdurchfahrt als problematisch empfunden wird. Bei Kreuzungssituationen auf Nebenstrassen, die von Erwachsenen als problemlos erachtet werden, beklagten die Kinder häufig die Unübersichtlichkeit, zum Beispiel wegen hoher Hecken und Zäune.

Erkenntnisse umsetzen

Die Ergebnisse dieser Begehungen wurden in zweierlei Hinsicht verwendet. Einerseits wurde ein Bericht mit einem Überblick über alle problematischen Stellen der Gemeinde übergeben und mit der dafür zuständigen Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit diskutiert. Es ist das Ziel, dass die Erkenntnisse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Andererseits soll das Projekt nun auch in anderen Gemeinden durchgeführt werden. Dazu werden die verschiedenen Arbeitsschritte in einem Leitfaden dokumentiert.

Sekretariat «Rue de l'Avenir»

«Rue de l'Avenir» – unsere Partnerorganisation in der Romandie – hat eine Teilzeitstelle für das Verbandssekretariat ausgeschrieben. Informationen finden sich unter www.rue-avenir.ch.

**Ursula Schneider Schüttel neu im Vorstand**

Als Kind und Jugendliche war ich fast nur zu Fuss unterwegs, oder dann per Zug, Bus oder mit dem Velo. Auch heute gehe ich gerne zu Fuss – wenn es die Zeit erlaubt. Diese ist durch die politischen Mandate in der Exekutive der Gemeinde Murten FR und im Nationalrat knapp geworden. Das Autofahren ist daher nicht ganz wegzudenken. Umso mehr bin ich sensibilisiert für die Anliegen der Fussgänger und Velofahrerinnen, eben auch aus Sicht einer Autofahrerin. Seit 2011 bin ich als Gemeinderätin für die Verkehrsplanung zuständig und kann in dieser Eigenschaft die Sichtweisen des Fuss- und Veloverkehrs einbringen. Zurzeit präsidiere ich eine Arbeitsgruppe, welche die Einführung einer Begegnungszone in der Altstadt von Murten diskutiert – eine spannende Aufgabe, auch wenn sie angesichts der divergierenden Interessen nicht einfach ist! Überzeugt davon, dass Fussgängerinnen und Velofahrenden durch ihre gesunde Fortbewegungsart nachhaltig zum Wohlergehen unserer Gesellschaft beitragen, setze ich mich gerne für ihre Interessen ein.

**Ebenfalls neu im Vorstand: Sandor Horvath**

Ich habe als IKRK-Delegierter in Afghanistan und Afrika gearbeitet. Da wurde mir klar: Die Füsse sind das wichtigste Fortbewegungsmittel! Ich laufe auch sehr gerne. Jeden Tag mehrere Kilometer. Fremde Städte erkunde ich am liebsten auf stundenlangen Stadtwanderungen. Als junger Vater habe ich entdeckt, dass es einen verfassungsrechtlichen Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg gibt. Ich habe darüber publiziert und wurde von der Rechtsprechung zitiert. Seither vertrete ich als Anwalt Kinder und Familien, die ihren verfassungsrechtlichen Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg in Verhandlungen mit Behörden oder auf dem Rechtsweg durchsetzen wollen. Schulwege sind Fusswege. Schulen sollten sicher und in zumutbarer Distanz erreichbar sein. Das ist leider nicht immer so. Heute leiden wir vielerorts unter einer verfehlten Raumplanungspolitik. Meine Wohngemeinde Ebikon LU wird beispielsweise von einer vierspurigen Kantonsstrasse zweigeteilt. Deswegen engagiere ich mich für «Fussverkehr Schweiz».

Regionalgruppen**Fussverkehr Region Basel**

Aeschenplatz 2, 4052 Basel, basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Kanton Bern

Münzrain 10, 3005 Bern

Tel: 031 326 44 05, bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr Region Luzern

6000 Luzern, luzern@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), Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Thomas Hardegger (Präsident), Daniel Grob, Sandor Horvath, Marco Hüttenmoser, Hans Läubli, Eva Schmidt, Ursula Schneider Schüttel, Gisela Vollmer, Felix Walz

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, 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

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

www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli

Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 4/13, Dezember 2013