



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger,

Fussverkehr Schweiz bringt die Optik der Fussgängerinnen und Fussgänger in die Verkehrspolitik ein. Wir haben weder eine finanzkräftige Lobby noch spektakuläre Grossprojekte anzubieten. Unsere Forderungen beschränken sich oft auf kleine Verbesserungen, die aber im Alltag wichtig sind und die Qualität des zu Fuss Gehens spürbar verbessern. Als Fachverband beziehen wir unsere "Autorität" aus unserer fachlichen Arbeit, das heisst aus der Qualität unserer Argumente. Zum Beispiel bei Vernehmlassungen, in die wir die spezifischen Anliegen der Fussgänger einbringen (S. 7). Nur allzu oft gehen diese vergessen.

Viele Fakten belegen die Bedeutung des Fussverkehrs (vgl. Mikrozensus S. 6), doch Fakten allein genügen nicht. Es braucht konstante Überzeugungsarbeit, sei es an Tagungen, sei es mit Pilotprojekten (z.B. Flanierzone/ Begegnungszone in Burgdorf S. 2). Oft bedarf es vieler kleiner Schritte, wie dies mit dem Normenwerk des Verbandes der Schweizerischen Strassenfachleute (VSS) der Fall ist (S. 3-5). Wir freuen uns, dass der Bund die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs nun ernst nimmt. Mit Hansjörg Häberli haben wir einen kompetenten Fussgänger als Ansprechpartner im Bundesamts für Strassen (ASTRA) (S. 8).

Thomas Schweizer und Christian Thomas

Burgdorf signalisiert die erste Begegnungszone.

Am 18. Februar dieses Jahres wurde in Burgdorf die "Flanierzone" mit dem neuen Signal "Begegnungszone" versehen und damit die erste Begegnungszone nach neuem Recht geschaffen.



Flanierzone/Begegnungszone: Überall darf die Strasse gequert werden und die Fussgänger haben Vortritt.
Bilder: Thomas Schweizer

Titelbild

Begegnungszone

In der neuen Signaltafel "Begegnungszone" ist die Geschwindigkeitslimite von Tempo20 integriert. Die am Boden stehende Tafel zeigt die frühere Signalisation (Wohnstrasse)

2001 wurde die 1. Phase der Fussgänger- und Velomodellstadt (FUVEMO) Burgdorf abgeschlossen. Sie startete 1995 und feierte mit der Aufnahme der neu geschaffenen "Begegnungszone" in die Signalisationsverordnung des Bundes einen Erfolg in der fussgänger- und velofreundlichen Ortskerngestaltung.

Seit 1. Januar 2002 ist es nun möglich, auch in Ortskernen, Geschäftsvierteln mit relativ viel motorisiertem Verkehr, eine Zone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt zu schaffen. Dies war bisher nur in Wohnquartieren mit geringem Verkehrsaufkommen zulässig. Auch die Anforderung zur Einführung einer solchen Zone sind nicht mehr so hoch, wie sie noch bei der Wohnstrasse waren.

Neben dem Pilotversuch "Flanierzone", der schweizweit Beachtung fand, konnte die FUVEMO weitere modellhafte Projekte verwirklichen, darunter die Mobilitätsberatung für Sportvereine, die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum sowie die bewachte Velostation Burgdorf mit integriertem Velo-Gratishauslieferdienst für Burgdorfer Geschäfte. Daneben ist aber vieles, das in Burgdorf in den vergangenen Jahren zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs realisiert worden ist, nicht mehr wegzudenken.

Zentrales Element für das Gelingen des Projektes war, dass auch das Gewerbe das Projekt zu seinem Anliegen gemacht hat. Über politische und weltanschauliche Gräben hinweg sind Partnerschaften zustande gekommen. Nur so gelang es, das ursprünglich auf 2001 befristete Programm in eine 2. Phase zu führen.

Die Fussgänger- und Velomodellstadt hat den Bekanntheitsgrad der Stadt Burgdorf erhöht. Dutzende von Delegationen aus dem In- und Ausland sind nach Burgdorf gereist, um sich die Flanierzone und andere Projekte anzusehen. Tagungen zum Thema Begegnungszone/Fussgängervortritt finden grosses Interesse. In diesem Sinn hat Burgdorf heute Vorbildfunktion für andere Städte und Gemeinden.

Eine Kurzfassung des Schlussberichts kann unter www.modelcity.ch heruntergeladen werden.

Der ausführliche "Schlussbericht Phase 1 der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf" kann in deutsch und französisch für Fr. 25.- (+ Porto) bestellt werden bei:

*Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf,
Stadtbauamt Burgdorf,
Postfach 512,
3401 Burgdorf,
Tel 034 423 61 41,
Fax 034 422 93 58,
oder bei Fussverkehr Schweiz.*

Die neue Norm Fussgängerstreifen: Echter Fortschritt oder bloss Kosmetik

Die Aufhebung von Fussgängerstreifen, und abgelehnte Anträge für zusätzliche Fussgängerstreifen führen immer wieder zu heftigen Kontroversen. Die Vereinigung Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute VSS hat die Norm "Fussgängerstreifen" letztes Jahr überarbeitet. (Vgl. Artikel von Daniel Grob in Fussverkehr.ch 2/01 und 3/01.) Brachte diese Überarbeitung echter Fortschritt oder war sie bloss Kosmetik?

Roger Laube und Ivan Belopitov vom Büro SNZ sowie Daniel Grob vom Büro Grobplanung waren bei der Ausarbeitung der neuen Norm beteiligt. Sie beurteilen die erreichten Resultate aber unterschiedlich. Das Gespräch führten Thomas Schweizer und Christian Thomas von Fussverkehr Schweiz.

Fussgängerstreifen sind oft die kritischen Stellen im Fusswegnetz. Sie müssen sicher sein und regelmässig begangen werden.



Was sind die wichtigsten Fortschritte und welches sind die Schwachpunkte der neuen Norm Fussgängerstreifen?

Ivan Belopitov: Die Revision der Norm Fussgängerstreifen hat einen Prozess in Gang gesetzt. Es wurde nicht nur die Norm selber verbessert, sondern man hat das ganze "Umfeld" angeschaut. Man hat gesehen, dass es, wie bei jedem Bauwerk, drei Elemente braucht:

- Grundlagen und Planung
- Verkehrstechnik
- Projektierung, Umsetzung und Kontrolle

Statt wie üblich von oben nach unten ist man hier von unten nach oben vorgegangen. Die übergeordneten Aspekte zu Grundlagen und Planung fehlen noch.

War also der Auftrag falsch?

Belopitov: Nein, er war schon richtig. Der Auftraggeber hat erkannt, dass die Norm revidiert werden muss. Die Frage des Umfeldes ist erst in der Expertenkommission aufgekommen.

Daniel Grob: Ich stimme dem zu. Die Norm macht zwar Fortschritte, aber es stört, dass man nur einen kleinen Schritt macht, obwohl man bereits im Laufe der Ausarbeitung gesehen hat, dass die Revision der technischen Norm allein nicht genügt, dass es vielmehr ein Gesamtkonzept braucht, dass insbesondere auch den planerischen Aspekten verstärkt Beachtung geschenkt werden muss. In der Folge konnten nicht alle Mängel der alten Norm beseitigt werden. Störend ist insbesondere, dass auch mit der neuen Norm die minimale Anzahl der Fussgänger die einen Streifen pro Stunde benützen (Fussgänger-Frequenz grösser als 50

FG/h) immer noch als zentrale Grundbedingung für die Markierung eines Streifens herangezogen wird. Wenn weniger als 50 Fussgänger die Strasse queren, gibt's keinen Streifen.

Roger Laube: Die neue Norm bringt durchaus Fortschritte. Die alte Norm war noch bei den Markierungen positioniert und damit an einem völlig falschen Ort. Der Streifen ist weit mehr als eine Markierung, er ist wie ein Bauwerk zu planen, zu projektieren und zu realisieren. Mit der Revision hat man diesen Mangel und die ganze damit verbundene Problematik erkannt. Die Norm wird nun in eine neue Normengruppe "Fussverkehr" integriert.

Grob: Insofern ist es nicht nur ein Fortschritt bezüglich der Positionierung der Norm, sondern generell wurde der Fussverkehr als eigenständiges Thema in der Normierung erkannt. Beim Veloverkehr ist dieser Prozess schon etwas früher in Gang gekommen. Das Bewusstsein für den Fussverkehr hinkt hier – wie immer – etwas hinterher.

Belopitov: Einige konkrete Fortschritte in der neuen Norm sollen hier noch erwähnt werden. So wurden z.B. die Sichtweiten, die zwischen Lenker und Warteraum für Fussgänger nötig sind, vertieft abgeklärt. Es gibt eine detaillierte Checkliste mit 33 Kriterien, 9 davon sind zwingende Merkmale. In diesen Kriterienkatalog hat man viele neue Aspekte aufgenommen. Es wurden auch eine Reihe von Grundsätzen, wie z.B. Anordnung von Mittelinsel, neu formuliert. Eine Norm ist nie perfekt. Die Entwicklung im Verkehrsbereich bleibt ja auch nicht stehen.

Laube: Die Frage der Fussgänger-Frequenzen war bisher zentrales Kriterium. Nun ist es eines unter 33 Kriterien. Die Frage der Frequenzen konnte aber nicht umgangen werden. Es ist einsichtig, dass sich ohne Fussgänger auch die Markierung eines Streifens nicht rechtfertigt.

Belopitov: Unglücklich ist vielleicht die Darstellung des Vorgehens-Diagramms. Sie ist nicht vollumfänglich kongruent mit dem Beurteilungsformular im Anhang. Während das Beurteilungsformular zwei Gruppen von Kriterien beinhaltet (zwingende und solche die eine detaillierte verkehrstechnische Untersuchung erfordern) werden im Diagramm die Frequenzen als Ausgangspunkt dargestellt. Dadurch entsteht der Eindruck, dass dieses Kriterium das wichtigste ist.

Auf welche wissenschaftlichen Grundlagen stützen sich die Angaben zur minimalen Zahl der querenden Fussgänger?

Belopitov: Man stütze sich hier vor allem auf ausländische Untersuchungen. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass im Rahmen der Norm für die Schweiz tiefere Werte angenommen wurden als in den ausländischen Normen.

Grob: Die wissenschaftlichen Grundlagen sind aber ungenügend. Wenn minimale Frequenzen festgelegt werden, sollten sie wissenschaftlich abgestützt sein. Hier ist der Blickwinkel entscheidend. Die Fussgänger-Frequenzen sind nur aus Sicht des motorisierten Verkehrs relevant. Aus Sicht der Fussgänger queren die Fahrzeuge die Fusswege und nicht die Fussgänger die Fahrbahn. Das ist ein wesentlicher Unterschied. Wenn man vom Netzgedanken der Fusswege her argumentiert, spielt die Zahl der Fussgänger eine untergeordnete Rolle. Auch die Zahl der Fahrspuren, die überquert werden muss, darf nicht als Kriterium dafür gelten, ob eine Markierung möglich ist oder nicht. Wenn keine Markierung besteht, ist der Fussweg unterbrochen. Bei wichtigen Fusswegen darf es keinen Unterbruch geben.

Laube: Bei mehreren Fahrspuren auf der freien Strecke muss eine Lichtsignalanlage erstellt werden.

Belopitov: Oder es müssen andere Massnahmen getroffen werden, z.B. Spurenabbau oder allgemeiner: Es braucht eine ortsspezifische vertiefte Untersuchung, welche Massnahmen sinnvoll sind.

Laube: Es braucht dringend zusätzliche Normen, die Aussagen zu diesen Problemen machen, z.B. zu sogenannten anderen Massnahmen, zu nicht gebundenen Querungen usw.

Grob: Dies ist zwar gut und recht, aber die heutige Praxis zeigt, dass die Norm nur selektiv angewendet wird. Wo die Voraussetzungen für die Markierung fehlen, wird auf den Streifen verzichtet. Es werden weder Lichtsignalanlagen in Erwägung gezogen, noch werden andere Massnahmen diskutiert, geschweige den realisiert.

Belopitov: Der Konflikt bei der Markierung eines Streifens besteht meistens zwischen der Leistungsfähigkeit der Strasse und der Sicherheit für die Fussgänger, bzw. der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Grob: Das ist der springende Punkt. In der Abwägung wird immer der Leistungsfähigkeit Priorität eingeräumt. Die Norm müsste hier klarere Hinweise liefern, was genau gegen einander abgewogen werden muss, wie vorzugehen ist, wenn die Bedingungen für einen Streifen nicht gegeben sind. Wenn z.B. die Sichtweite bei Tempo 50 nicht die notwendigen 100m beträgt, wird der Streifen entfernt. Hier könnte auch das Tempo reduziert werden, bis die Sichtweiten genügend sind.

Der Streifen hat für die schwächeren Verkehrsteilnehmer eine noch grössere Bedeutung als für den sportlichen Alltags-Fussgänger. In welche Form werden die Kinder und die älteren Leute berücksichtigt?

Kinder werden im Verkehrsunterricht so instruiert, dass sie nur auf einem Strei-



*Ivan Belopitov,
dipl. Ing., Verkehrs-
ingenieur SVI*



*Roger Laube, dipl.
Ing. ETH/SIA, Ver-
kehringenieur SVI*



*Daniel Grob,
Bauing./Raumplaner
NDS HTL, Verkehrs-
ingenieur SVI*

fen die Strasse überqueren dürfen. Sie dürfen die Strasse nur queren, wenn kein Auto kommt oder wenn es angehalten hat, andernfalls besteht ein "Gehverbot". Auch ältere Leute nehmen oft Umwege in Kauf, um vom Vortritt auf dem Streifen profitieren zu können. Auch bei geringen Frequenzen sind diese Gruppen auf einen Streifen angewiesen.

Laube: In der Norm ist dies berücksichtigt. Die Benutzergruppen (Kinder, ältere Leute) sind explizit erwähnt. In solchen Fällen, kann unter die angegebenen Frequenzen gegangen werden.

Besteht die Möglichkeit auf Hauptstrassen innerorts eine Temporeduktion durchzusetzen, weil sonst kein Streifen markiert werden kann?

Grob: Die Norm schliesst ein solches Vorgehen nicht aus. Dabei müssten auch Massnahmen an der Verkehrsanlage, d.h. oftmals an der Fahrbahn, ergriffen werden können.

Belopitov: Für eine Abwägung verschiedener Bedürfnisse, müssen Kriterien definiert werden, z.B. zu Wunschlinie und Wichtigkeit. Bei der Wunschlinie ist eine Abweichung von 10m noch zumutbar. Was heisst aber Wichtigkeit einer Fussverbindung? Hier fehlen noch Indikatoren.

Im Strassenverkehrsgesetz besteht die Vorschrift, dass innerhalb einer Distanz von 50m der Streifen zwingend benutzt werden muss. Wie sehen Sie diese Regelung im Lichte neuer Bestimmungen und verkehrstechnischer Lösungen?

Laube: Diese Regelung wird angegangen im Rahmen der Untersuchung zu den Mehrzweckstreifen bzw. den Elementen in Fahrbahnmitte, wie sie neu heissen. (Streifen, zwischen den Fahrbahnen, der ein Überqueren in zwei Etappen erlaubt; Bsp. Seftigerstrasse, Wabern, Bernstrasse Murten, Wädenswil). Die 50m Regel ist tatsächlich ein Problem, das noch gelöst werden muss. In der Norm wurde bereits mit einer entsprechenden Formulierung ein gewisser Interpretationsspielraum geschaffen.

Grob: Die 50m Vorschrift kommt aus der Optik des Fahrverkehrs. Mit dieser Regel werden die Querungen gebündelt. Damit werden auch die "Störungen", was sie ja aus Sicht des Fahrverkehrs auch sind, gebündelt. Natürlich können dann die Querungen auch einen höheren Sicherheitsstandard erreichen.

Laube: Die Praxis ist hier auch anders als die Theorie. Das Problem ist erkannt. Es läuft eine VSS-Ausschreibung. Im Rahmen der Untersuchungen über Mehrzweckstreifen, wird die Fussgängerquerung und insbesondere auch die 50m Regel thematisiert. Das gleiche gilt übrigens auch für Fussgängerstreifen in Tempo 30-Zonen.

Grob: Wenn ich nun ein Fazit ziehe, so muss ich insofern meine kritische Haltung gegenüber der neuen Norm revidieren, als es sicher zahlreiche Verbesserungen gibt. Das Problem liegt eher beim Anwender, also beim Ingenieur, und zwar beim "DAU" (beim Dümmden Anzunehmenden User). Viele an sich positive Anforderungen werden in der Praxis einfach nicht berücksichtigt. Bei einer nächsten Revision, die ja ohnehin im Rahmen der Erarbeitung ganzen Normengruppe "Fussverkehr" bald wieder ansteht, muss sich die Norm stärker auf die Anwendung in der Praxis ausrichten, insbesondere welche Massnahmen zu ergreifen sind, wenn eine normgerechte Markierung nicht möglich ist, damit der DAU keinen GAU produziert.



Impressum

fussverkehr.ch ist das Organ des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. fussverkehr.ch erscheint dreimal jährlich und kostet für Nichtmitglieder 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 01 383 62 40 Fax 01 383 97 88
Internet: www.fussverkehr.ch
E-mail: info@fussverkehr.ch

Redaktion: Thomas Schweizer
Redaktionskommission: Simon Canonica,
David Strohm

Gestaltung:
Andreas Rothacher

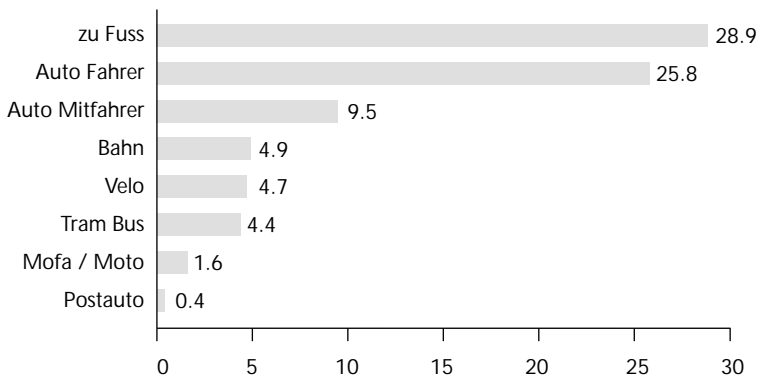
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 2600

März 2002

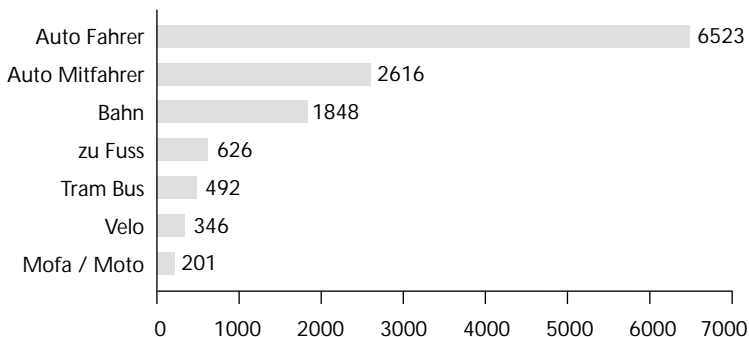
Täglich eine halbe Stunde zu Fuss unterwegs

Mit 29 Minuten Unterwegszeit sind die eigenen Füße das wichtigste Verkehrsmittel, wenn die Zeit betrachtet wird, die für die tägliche Mobilität aufgewendet wird. Dieser Wert wurde im Rahmen des Mikrozensus 2000, einer repräsentativen Umfrage des Bundesamtes für Statistik und des Amtes für Raumentwicklung ermittelt.

Durchschnittliche Unterwegszeit in Minuten



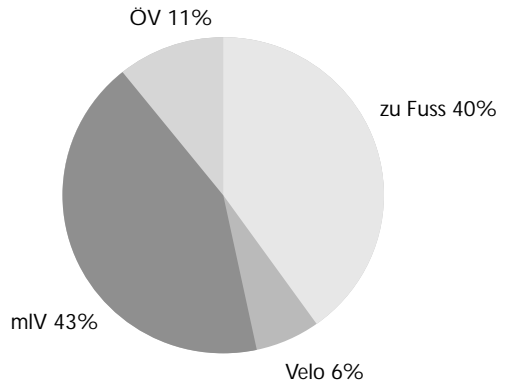
Durchschnittliche Jahresdistanz in km



Während 25.8 Minuten sitzt ein durchschnittlicher Einwohner oder eine Einwohnerin hinter dem Steuer. Knapp 10 Minuten verbringen wir im Öffentlichen Verkehr, fast gleich viel Zeit sitzen wir als Mitfahrer in einem Auto.

Auch bezüglich Wegetappen nimmt der Fussverkehr einen Spitzenplatz ein. 40% aller Wegetappen werden zu Fuss unternommen, 6% mit dem Velo und 11% mit dem ÖV. Mehr als die Hälfte aller Wegetappen werden also mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Modalsplit (Wegetappen)



Die Distanzverteilung der Fusswegetappen im Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zeigen auch die Bedeutung des Fussverkehrs als Zubringer. 58% sind kleiner als 300m, 19% sind 300 bis 500m lang und 22% gehen mehr als 500m zu den ÖV-Haltestellen. Eine optimale Verknüpfung mit dem ÖV ist eine der wichtigsten Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung und damit zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

Wieder Erwarten gehört der Fussverkehr auch bei den zurückgelegten Distanzen zu den wichtigeren Verkehrsmitteln. 626 km Fussmarsch legt eine Person im Jahr zurück.

Zwar werden 10x mehr Kilometer mit dem Auto als Fahrer bzw. 4x mehr als Mitfahrer zurückgelegt, gut 3x soviel bringt die Bahn in die Gesamtsumme von 14'000km ein. An vierter Stelle steht aber bereits der Fussverkehr, noch vor dem Bus/Tram, dem Velo sowie den weiteren Verkehrsmitteln.

Zwei Drittel der Bevölkerung möchte den Öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen speziell fördern. Ebenfalls zwei Drittel erachtet es als notwendig, dass der motorisierte Strassenverkehr in Stadtzentren und Wohnquartieren noch mehr beruhigt wird.

Weitere interessante Zahlen zur Mobilität in der Schweiz können unter www.are.admin.ch bestellt oder heruntergeladen werden.

Thomas Schweizer

Motorradfahren mit 16 Jahren? Harmonisierung ohne Harmonie

Fussverkehr Schweiz wendet sich in der neuen Vernehmlassung des Bundes gegen eine Senkung der Alterslimite für Motorräder mit 125 ccm von 18 auf 16 Jahre. Was der Bund im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) als Harmonisierung an das EU -Recht dargestellt, ist nicht nur eine unnötige Überanpassung sondern zugleich in verschiedenen Punkten eine markante Verschlechterung für die Verkehrssicherheit allgemein, insbesondere auch für den Fussverkehr:

- Die Senkung des Motorrad-Alters auf 16 ist von der EU weder vorgeschrieben noch als EU-weite Neuerung vorgesehen. Deutschland und Österreich haben diese Reduktion der Alterslimite nicht übernommen.
- Falls bereits 16-Jährige 125 ccm-Motorräder fahren dürften, wäre ein weiteres Ansteigen der Unfälle unausweichlich.
- Eine Zunahme 125 ccm-Motorräder würde den Lärmpegel markant ansteigen lassen. Betroffen sind Anwohner und Fussgänger, die sich im Strassenraum aufhalten.
- Mehr Illegales Parkieren auf Trottoirs- weniger Aufenthaltsqualität wären die Folge. Die bereits jetzt prekäre Situation mit den illegal parkierten Motorradern auf Trottoirs würde sich mit der Zunahme der Motorräder weiter verschärfen.
- Ein falsches Verkehrspolitiches Signal würde gesetzt. Mit einer Senkung der Alterslimite, wird die Strategie, den umweltfreundlichen Verkehr, namentlich den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, unterlaufen.

Förderung der Elektrovelos

Mit der gleichen Vernehmlassung hat der Bund vorgeschlagen, dass leichte Elektro-Velos von der Typenprüfung ausgenommen werden. In dieser Erleichterung kann man eine Massnahme zur Förderung einer Mobilitätsform sehen, die mit Energie sehr sparsam umgeht. Das Velo kann so auch in Ortschaften in Hanglage populär werden und für Bevölkerungsschichten attraktiv werden, welche die Anstrengung des Velofahrens scheuen. Diese Bestrebungen möchten wir unterstützen, aber wir haben klare Vorbehalte angebracht und wir stellen Forderungen, um mögliche Nachteile für die Fussgänger auszugleichen:

- Auf eine Typenprüfung darf nicht ersatzlos verzichtet werden. Mindestens soll eine Gewichtslimite eingeführt werden, da sonst aus den Elektro-Velos allzu leicht Elektromotorräder werden können.
- Elektro-Velos werden aufgrund ihres Gewichtes, ihrer Fahrdynamik usw. im Verkehr den Mofas gleichgestellt. Dies ist aus unserer Sicht sehr sinnvoll, muss aber auch bekannt gemacht werden. Wir befürchten nämlich, dass Elektro-Velo-Fahrer das Gefühl haben, sie dürften wie Velo-Fahrer am dreiteiligen Fahrverbot für Motorfahrzeuge vorbeifahren. Dies muss nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis verhindert werden. Da Elektrovelos fast lautlos und sehr schnell fahren, stellen sie eine erhöhte Gefährdung für Fussgänger dar.
- Mit der Zunahme der Elektro-Velos muss auch das Problem des Trottoirparkierens neu geregelt werden. Heute dürfen Velos und Mofas auf den Trottoirs abgestellt werden. Wir fordern, dass alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren also auch Mofas vom Trottoir verbannt werden, nicht aber Elektro-Velos. Damit könnte auch die Illegalität des Parkierens von Rollern und Motorradern leichter kommuniziert und durchgesetzt werden.

Wieviel Energie braucht ein Auto?

Der Bund will für Autos eine Deklarationspflicht für den Energieverbrauch einführen, der ähnlich aussehen soll wie die farbigen Kleber mit den Pfeilen, die man heute schon auf Haushaltgeräten und Bürogeräten findet. Dies wäre natürlich eine sinnvolle Neuerung. Allerdings sollen die Autos nicht nach dem Energiekonsum pro Auto sondern mit dem Energiekonsum pro Stellfläche eines Autos gekennzeichnet werden. Das heisst, ein doppelt so grosses Auto erscheint als doppelt so energiesparam. Für uns Fussgänger sind die besonders langen Autos aber oft ein Ärgernis, denn bei Parkplätzen quer zur Trottoirrichtung ragen sie meistens auf die Trottoirfläche hinaus; bei Privatliegenschaften und vor Garagen versperren sie mit ihrem Hinterteil manchmal fast die ganze Breite. Wir fordern deshalb, dass der absolute Energieverbrauch pro Auto wenigstens zur Hälfte der Gewichtung mitberücksichtigt wird, denn nur so haben auch die kleinen Autos eine faire Chance im Wettbewerb um einen guten Platz auf der Hitliste der Energiesparer.

Die ausführlichen Stellungnahmen können bei Fussverkehr Schweiz oder unter www.fussverkehr.ch/archiv.htm bezogen werden

Tagung am 15. Februar "Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche"

Im Rahmen der Weiterbildungstage der Abteilung Raumplanung an der Hochschule Rapperswil (HSR) hat Fussverkehr Schweiz am Freitag 15. Februar eine Tagung zum Thema "Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche" organisiert. An der von 170 Teilnehmer ausserordentlich gut besuchten Tagung wurde aus erster Hand über die Neuerungen in der Gesetzgebung informiert. Vorgestellt wurden verschiedene Beispiele aus der Schweiz (Burgdorf, St. Blaise, Basel, Uster) und dem Ausland. Ferner wurden Strategien zur Förderung des Fussverkehrs im Rahmen des Leitbildes Langsamverkehr des ASTRA und Beispiele aus dem Ausland vorgestellt.

Die Tagungsunterlagen könne bezogen werden bei HSR, Assistenz Raumplanung, Postfach 1475, 8640 Rapperswil oder als digitale Daten unter www.fussverkehr.ch/projekte.htm

Fahren mit Licht am Tag

Der Bundesrat hat das Postulat Aeschbacher zu einer wissenschaftlicher Begleituntersuchung "Fahren mit Licht am Tag" entgegengenommen hat. Wir hoffen diese wissenschaftliche Untersuchung begleiten zu können.

Seit 100 Tagen zu Fuss im Bundesamt für Strassen

Seit dem 1. Oktober 2001 bin ich Spartenleiter Fussverkehr des Bereichs Langsamverkehr im ASTRA (Bundesamt für Strassen). Mein Pflichtenheft mit Schwerpunkt Fussverkehr weist folgende verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Hauptaufgaben auf:

- Überprüfen und beurteilen von bestehenden sowie geplanten Vorhaben des Bundes, der Kantone und einschlägiger Fachorganisationen auf ihre Verträglichkeit mit den Bedürfnissen des Langsamverkehrs
- Mitwirken bei der Ausarbeitung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Mitwirken bei der Ausarbeitung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen im öffentlichen Strassenraum unter besonderer Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs sowie städtebaulicher und raumplanerischer Aspekte
- Mitwirken bei der Ausarbeitung von gesetzlichen Erlassen, Verordnungen, Weisungen, Normen und Vollzugshilfen
- Vorbereiten von Bundesratsantworten auf parlamentarische Vorstösse
- Beratung des Bundesrates, des UVEK, des ASTRA, sowie anderer Bundesstellen und Privaten bezüglich der Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs.

Folgende weitere Aufgaben ergänzen mein Pflichtenheft:

- Zusammenarbeit mit Fachorganisationen von nationaler Bedeutung
- Koordinieren und ausarbeiten von Verfügungen oder Stellungnahmen des ASTRA oder UVEK im Aufgabenbereich Fussverkehr
- Einführen geographisches Informationssystem zur Förderung des Langsamverkehrs
- Begleiten von Forschungsarbeiten auf nationaler und internationaler Ebene, leiten von Pilotvorhaben
- Vertretung des Amtes in Fach- und Expertenkommissionen
- Erarbeiten von Vollzugshilfen.

Seit meinem Eintritt befasste ich mich hauptsächlich mit dem "Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs" und mit den Aufgaben, die mit dem Vollzug des FWG zusammenhängen. Die vordringlichste Querschnittsaufgabe bildeten das geographische Informationssystem zur



Jörg Häberli und Tochter Salomé

Förderung des Langsamverkehrs und das Erarbeiten von Vollzugshilfen. Die Begleitung des Forschungsvorhabens PROMPT hat mich bereits an internationale Meetings nach Zürich und Nantes/Amiens geführt.

Nach meiner Ausbildung als Kulturingenieur ETHZ arbeitete ich während fünf Jahren in Basel und befasste ich mich mit Road Pricing Methoden und der Entwicklung des LSVA-Systems. Vertieftes Wissen im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrsingenieurwesen konnte ich als Projektleiter während 1 1/2 Jahren in einem Ingenieurbüro in Solothurn erarbeiten. Mit dem Stellenwechsel übersiedelte ich mit meiner Familie nach Ittigen. Damit kann ich meinen Arbeitsweg täglich zu Fuss zurücklegen. Meine neue Aufgabe erlaubt mir, an der Weiterentwicklung der gewachsenen Verkehrssysteme mitzuwirken. Mich dabei für die sanfte, nachhaltige, leise, verträgliche und lustvolle Fortbewegung zu Fuss einzusetzen, macht für mich viel Sinn und Spass.

Jörg Häberli

Eine neue Dienstleistung von Fussverkehr Schweiz: e-Mail Newsletter

Mit der Zeitschrift fussverkehr.ch die 3 – mal jährlich erscheint, können wir sie nicht immer mit den aktuellsten Meldungen beliefern. Für Fachleute und Interessierte wäre es oft hilfreich, Hintergrundmaterialien rascher und vollständig ins Haus geliefert zu erhalten. Aus diesem Grunde bieten wir künftig einige Male pro Jahr einen Newsletter an, der per e-Mail verschickt wird. Darin werden die Neuigkeiten in Kurzform dargestellt und es wird mit Links auf unsere Website verwiesen, wo die jeweils neuen Materialien gefunden werden können. So können alle Mitglieder, die einen Internet-Anschluss haben, unsere Stellungnahmen und Pressemitteilungen im Wortlaut abrufen, sobald wir sie veröffentlichen – und dies ohne dass für uns irgend welche Versandkosten anfallen.

Zum Abonnieren des Rundbriefes können Sie uns eine e-mail senden an: info@fussverkehr.ch (Stichwort Newsletter) oder sie können das Bestellformular auf unserer Website benutzen. Sie finden es unter: www.fussverkehr.ch/kontakt.htm. Dieser Gratisdienst lässt sich auch jederzeit wieder aufheben.