



## **Einladung zu einer Studienreise ins Glattal und zur Generalversammlung**

*Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger,*

*Nördlich von Zürich wachsen die Siedlungen zu einer neuen Stadt zusammen, der Glattalstadt. Mit dem Projekt "Glattalbahn" werden die Weichen für Verkehr- und Raumentwicklung neu gestellt. Die Glattalbahn soll die dynamischen Entwicklungsgebiete zu einer attraktiven Stadt verbinden.*

*Fussverkehr Schweiz führt unter kompetenter Führung eine Besichtigungsreise entlang des künftigen Trasses durch. (vgl. S.8)*

*In der anschliessenden Veranstaltung wird über den Stand der Planung über Ansprüche und Vorgaben diskutiert.*

*Jeder Fahrgast ist vor und nach dem Transport ein Fussgänger. Besonderes Augenmerk richten wir auf die heutigen und die künftigen Fusswege und die Fussverkehrsinfrastruktur im Umfeld der Haltestellen. Sind hier grosse Verbesserungen zu erwarten? Wo besteht noch Handlungsbedarf? (vgl. S.2)*

*Anschliessend an diese Studienreise findet die alljährliche Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz statt. (vgl. S.6).*

*Wir laden Sie zu beiden Veranstaltungen herzlich ein.*

*Vorstand und Team von Fussverkehr Schweiz*

## Glattalstadt: Eine Stadt für Fussgänger?

**Der Kanton Zürich investiert 650 Mio Franken in neue Verkehrsinfrastrukturen im Glattal. Mit einer neuen Stadtbahn und "Anpassungen" am Strassennetz soll der Verkehrsinfarkt verhindert werden. Dies wird aber nur gelingen wenn auch die Rahmenbedingungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger stimmen.**



*Wenig einladende Visualisierung der künftigen Haltstelle Ambassador. Neben den bestehenden Gebäuden Renaissance, Zürich Versicherung und Geschäftshaus Leonardo ist hier ein Stadtquartier Oberhauserriet mit 6'600 Wohn- und 7'300 Arbeitsplätzen geplant.*

### **Eine neue Stadt entsteht**

Nördlich von Zürich wachsen die Siedlungen zu einer neuen Stadt zusammen, der Glattalstadt. Sie umfasst die acht Gemeinden Bassersdorf, Dietlikon, Dübendorf, Kloten, Opfikon-Glattbrugg, Rümlang, Wallisellen und Wangen-Brütisellen. Zusammen mit den Stadtkreisen 11 und 12 der Stadt Zürich zählt sie 150'000 Einwohner und 117'000 Arbeitsplätze und gehört damit zu den grössten Städten der Schweiz. Das Gebiet ist in der kantonalen Richtplanung offiziell als "Glattstadt" bezeichnet. Die immense Entwicklungsdynamik führt zu entsprechenden Verkehrsproblemen, vor allem beim motorisierten Individualverkehr (mIV).

*"Die hervorragende Verkehrslage macht das Mittlere Glattal zu einem bevorzugten Standort für zahlreiche Betriebe und Unternehmungen. Die Bedeutung der Region als Arbeitsplatz- und Dienstleistungszentrum reicht weit über die Glattalstädte und -gemeinden hinaus. Der Kanton Zürich will das wirtschaftliche Potential des Mittleren Glattals optimal nutzen, mit einer Raumplanung, die auf die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität ausgerichtet ist und mit einem ausgewogenen Infrastrukturangebot im öffentlichen und privaten Verkehr.*

### **Titelbild**

*Fussverkehr auf dem Stadelhoferplatz in Zürich.  
Bild T. Schweizer*

*Die Glattalbahn bildet den Schlüssel und das Rückgrat dieses Konzepts."*

So wird die Zielsetzung der Glattalbahn umschrieben.

Die "hervorragende" Verkehrslage bezieht sich vor allem auf die Nähe zum Flughafen und die Anbindung ans Nationalstrassennetz. Sie ist nur dann hervorragend, wenn nicht der tägliche Verkehrsstau die Erreichbarkeit erschwert.

Für die BenützerInnen des Öffentlichen Verkehrs sind heute viele Gebiete ungenügend erschlossen. Die Busse sind überfüllt, fahren mit Verspätung, bleiben im Stau stecken, verkehren in Randstunden mit anderen Streckenplänen und lückenhaften Fahrplänen und oft überhaupt nicht mehr.

Für Leute die zu Fuss unterwegs sind, ist heute, insbesondere entlang der Thurgauerstrasse, das ganze Repertoire der fussgängerfeindlichen Zustände auf engstem Raum anzutreffen.

### **Bringt die Glattalbahn den Wandel?**

Mit einem neuen Angebot im Öffentlichen Verkehr soll nun die Entwicklung in umweltgerechtere Bahnen gelenkt werden. Geplant sind drei Stadtbahnlinien von Oerlikon zum Flughafen, von Oerlikon bis Auzelz und vom Flughafen via Wallisellen zum Bahnhof Stettbach. Die Planung ist weit fortgeschritten, der Baubeginn ist für 2004 vorgesehen und im Jahr 2006 soll die erste Etappe in Betrieb genommen werden.

Öffentlicher Verkehr und Fussverkehr sind eng miteinander verknüpft, denn jeder Passagier ist vor und nach dem Transport Fussgänger. Eine Umlagerung vom mIV auf den ÖV funktioniert nur, wenn auch die Infrastruktur des Fussverkehrs verbessert wird. Der Entscheid, welches ÖV-System gewählt wird, spielt dabei eine zentrale Rolle. In Grossbritannien konnte nachgewiesen werden, dass überall dort, wo eine ÖV-Infrastruktur mit Trambahnen geschaffen wurde, der Fussverkehr verdoppelt oder sogar verdreifacht werden konnte. Investitionen in Trambahnen fördern den Fussverkehr weit stärker als Investitionen in Buslinien, in U-Bahn- oder Hochbahninfrastruktur. Es ist einfacher attraktive öffentliche Räume mit schienengebundenem ÖV zu schaffen als mit Bussen. In Städten, die aufs Tram setzen, werden längere Strecken zu Fuss zurückgelegt, sie haben mehr Fussgängerzonen und weisen eine höhere Besucher- und Kundenfrequenz auf.

Der Grundsatzentscheid für eine schienengebundene ÖV-Lösung im Glattal ist daher sicherlich richtig. In welchem Masse hilft nun aber die Stadtbahn, das hochgesteckte Ziel einer neuen attraktiven Stadt mit hoher Lebensqualität zu erreichen?

### **Urbanität ist nur mit Fussverkehr zu erreichen**

Fussgängerfreundliche Planungen setzen auf allen Ebenen, d.h. Raum- Stadt- und Verkehrsplanung an. Eine Durchmischung mit einem genügenden Wohnanteil und einem genügenden Anteil aufs Publikum ausgerichtete Nutzungen, ist Voraussetzung, damit die Quartiere während der ganzen Woche belebt sind und

damit Läden, Restaurants, Post, Arztpraxen usw. eine wirtschaftliche Basis haben. Nur mit attraktiven Zielen im Nahbereich der ÖV-Haltestellen hat der Fussverkehr eine Chance. Gemeinden, Liegenschaftsbesitzer und Dienstleistungsbetriebe müssen sich hier viel stärker für die Stadtbahn engagieren, ihre Planungen auf die Bahn und die erwarteten Fussgängerströme ausrichten. Gemeinsam müssen Gemeinden, Besitzer bestehender Bauten und die neuen Investoren, die Parterrenutzungen und die zur Strasse angrenzende Flächen konsequent auf ihre urbane Qualitäten prüfen und entsprechend umgestalten. Höchste Ansprüche sind bei den Haltestellen zu setzen. Hier besteht noch Handlungsbedarf.

**Fussgängerfreundliche Planung ist nur mit guten verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen möglich**

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist zwar in allen politischen Programmen enthalten, doch wenn konkrete Planungen anstehen, wie hier im Glattal, stehen sich die Ansprüche des Fussverkehrs und die Leistungsvorgaben des motorisierten Individualverkehr (mIV) diametral entgegen.

Eine fussgängerfreundliche Planung setzt klare Prioritäten zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel voraus. Ausgehend von einer heute stark autoorientierten Erschliessungssituation reicht es nicht, lediglich 50% des Neuverkehrs über den ÖV abwickeln zu wollen.

Neben dem Bau der Stadtbahn wird auch viel in den Ausbau der Strasseninfrastruktur gesteckt. Der Kanton Zürich verlangte zusätzliche Leistungsreserven für den mIV von 20% in der Spitzenstunde und zusätzliche Abbiegespuren. Schmalfahrbahnen und ein tieferes Geschwindigkeitsniveau, wie dies von Planern empfohlen, wurden abgelehnt.

Genau damit wird aber die Attraktivität des Fussverkehrs untergraben.

Die Kreuzung der drei Stadtbahnlinien bei der Doppelhaltestelle Ambassador müsste eigentlich als "Paradeplatz" der Glattalstadt, als Platz mit hoher Urbanität, geplant werden. Hier müssen aber zur Erreichung der Haltestellen bis zu vier gleichgerichtete Fahrbahnen überquert werden. Platz wird primär dem mIV zugewiesen. Für einen Platz hat es keinen Platz.

**Fusswegnetzplanung**

Auf bescheidenem Niveau bewegt sich auch die Fusswegplanung. Der vom Stadtbahnprojekt erstellte Plan "Langsamverkehr" ist bereits in der Bestandesaufnahme lückenhaft. Erstaunlich ist insbesondere, dass nicht einmal alle Haltestellen ins Fusswegnetz eingebunden sind. Es reicht nicht, wenn in Masterplänen einzelne Achsen als vorbildliche Boulevards gestaltet werden. Alle Haltestellen müssen in ein feinverästeltes Netz mit möglichst direkten Verbindungen integriert sein. Es ist Aufgabe der Gemeinden dafür zu sorgen, dass dieses Fusswegnetz als Vorgabe für alle Planungen berücksichtigt wird. Das Gleiche gilt auch für die Velorouten. Diese verlaufen in der Thurgauerstrasse auf dem Trottoir. Nicht einmal Velofurten wur-

den, beim heutigen Stand der Planung, vom Kanton toleriert. Die Velofahrer müssten ihr Gefährt über die Fussgängerstreifen stossen! Wenn es nur annähernd gelingt, eine gute Auslastung der Stadtbahn zu erreichen, sind die Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrern vorprogrammiert.

**Fazit:**

Der Handlungsbedarf in der Glattalstadt zu Gunsten einer fussgängerfreundlichen Planung ist noch gross. Dies zeigen beispielsweise die Visualisierungen der Haltestellen. Dem Fussverkehr als eigenständige Verkehrsform und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr muss höhere Priorität eingeräumt werden. Es ist zu hoffen, dass in der Bereinigungsphase das Potenzial noch ausgeschöpft wird und insbesondere die Vorgaben des Kantons revidiert werden.

*Thomas Schweizer*



*Visualisierung der künftigen Haltestelle Stelze. Vis a vis der heute bestehenden Bauten des Talacker-Quartiers, Novotel, CS-Galleria entsteht das Stadtquartier Oberhauserriet. (Bilder aus Prospekt Glattalbahn VBG)*



*Visualisierung der künftigen Haltestelle Leutschenbach. Heute steht hier das Airgate, das Oerlikerhus und das Messeparkhaus. Geplant und im Bau sind der Sunrise-Tower, das Geschäftshaus Andreasstrasse sowie die Entwicklungsplanung Leutschenbach. Während auf der Thurgauerstrasse mehrspurige Fahrbahnen dominieren, soll das Leutschenbachquartier verkehrsberuhigt werden.*

**Fussverkehr Schweiz lädt sie zu einer Studienreise in die "Glattalstadt" ein. vgl. Informationen auf letzter Seite**

## VISION ZERO wird zur neuen Leitlinie des Bundes

VISION  
ZERO

VERKEHR OHNE GEFAHR

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu Grundlagen für eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik (VESIPO) erarbeitet. Der Grundlagenbericht wurde Ende August 2002 veröffentlicht.

Die Strassenverkehrssicherheitspolitik orientiert sich an der VISION ZERO, dem in Schweden entwickelten neuen Ansatz, mit dem Ziel, dass der Strassenverkehr so zu gestalten ist, dass sich keine Unfälle mehr ereignen, die zum Tode oder zu schweren Verletzungen führen. Fussverkehr Schweiz hat zu diesem Thema bereits im Mai 2000 ein Symposium organisiert und damit wichtige Vorarbeit geleistet. Die VISION ZERO bedeutet einen Paradigmawechsel in der Verkehrspolitik. Der Mensch soll nicht mehr durch Erziehung und Training dem Verkehr angepasst werden, sondern das Verkehrssystem soll dem Menschen angepasst werden.

Der Bericht weist darauf hin, dass in Bereichen des täglichen Lebens die Umwelt weitgehend den menschlichen Fähigkeiten und Grenzen angepasst wird. (z.B. Gestaltung von Arbeitsplätzen, Sportanlagen, Werkzeug). Im Strassenverkehr hingegen besteht eine enorme Diskrepanz zwischen Handlungen, die durch das Fahrzeug und den Strassenraum ermöglicht werden, und solchen, die erlaubt sind. In diesem Zusammenhang wird postuliert, dass nicht nur Fahrer für Verkehrsdelikte belangt werden sollten, sondern auch die oft für den Fehler verantwortlichen Strassengestalter. Die Verantwortung des jeweiligen Strassenbenützers wird auf der Grundlage von VISION ZERO vermehrt auch

– den Behörden, die Strassen bauen und unterhalten, Regeln festlegen und Transportmittel zulassen sowie

– Handel und Industrie, die Fahrzeuge herstellen und Transportmittel kaufen und verkaufen zugewiesen. (vgl. VESIPO S. 18).

Damit wird die bisherige Fixierung auf das Verhalten des Einzelnen aufgelöst. Neue Ansätze in der Sicherheitspolitik können nun Fuss fassen. Erstmals wurde ein umfassende Massnahmenkatalog erarbeitet, der in seiner Vielfalt und in der Detaillierung der Analyse bemerkenswert ist.

In der differenzierten Betrachtung zeigt sich allerdings, dass im Bericht zwar gute einleitende Texte bestehen und ein breiter Strauss an Massnahmen aufgeführt ist, dass aber trotzdem einige wichtige Massnahmen fehlen oder lückenhaft sind. Bei verschiedenen Themen haben die Autoren den Mut verloren, wirklich bis zum Kern des Paradigmawechsels vorzudringen. Anhand der für die Fussgängersicherheit soll eine kurze vorläufige Bilanz gezogen werden.

### Massnahmen zu Gunsten der Fussgängersicherheit

Der Bericht leitet den Abschnitt wie folgt ein: "Im Jahr 2000 starben in der Schweiz 130 Fussgänger, 657 wurden schwer verletzt. Betroffen sind vor allem Kinder und alte Menschen, der Anteil der selbstverschuldeten Unfälle ist gering. Fussgänger sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer, da sie im Falle einer Kollision bei den heute gefahrenen Geschwindigkeiten mit schweren Verletzungen zu rechnen haben. Die Hauptstrategie zur Erhöhung der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmergruppe besteht darin, die Infrastruktur und die Abläufe im Strassenverkehr so zu gestalten, dass die Kollisionswahrscheinlichkeit drastisch gesenkt wird und – weil dies nicht generell erreicht werden kann – die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Daneben gilt es, Fussgänger, insbesondere aber die motorisierten Verkehrsteilnehmer, so zu beeinflussen, dass das Ausmass des Schadens, die Gefahren und der präventive Beitrag des Einzelnen richtig erfasst werden. Besonders technische und Kontrollmassnahmen können auf dieser Basis eine starke Wirkung erzielen. Ergänzend lassen sich die Unfallfolgen durch die Optimierung des Rettungswesens reduzieren." (VESIPO S. 96)

Die im folgenden aufgeführten 42 Massnahmen zu Gunsten der Sicherheit für Fussgänger sind zwar (fast) alle durchaus sinnvoll und zweckdienlich, doch vermögen sie die Kernprobleme der Fussgängersicherheit und deren Mobilität nicht zu lösen. Sie beschränken sich noch zu sehr auf eine Fortführung der bisherigen Sicherheitsphilosophie, unterstützt durch zusätzliche technische Massnahmen am Fahrzeug und für den Lenker (wie z.B. Sensoren für Hindernisse, automatische Fahrunterstützung usw.)

Die vom Auftraggeber gesetzte Vorgabe, dass nicht die Mobilität reduziert werden darf, sondern diese unfallfrei zu gestalten sei, muss für Fussgänger mit ihren Konsequenzen thematisiert werden. Die Fokussierung auf die Unfälle blendet aus, dass die Unfälle in den letzten

Jahren zurückgegangen sind, weil die Fussgänger in ihrer Mobilität eingeschränkt wurden. Kinder dürfen nicht mehr draussen spielen oder müssen dauernd begleitet werden. Ältere Leute verzichten auf ihre Mobilität, da sie Angst vor dem motorisierten Verkehr haben. Fussgänger müssen Umwege in Kauf nehmen, sie werden durch Unterführungen geschickt. Durch die Aufhebung von Fussgängerstreifen wird der Fussgängervortritt eingeschränkt. All diese Faktoren die ebenfalls als Reduktion der Mobilität bezeichnet werden müssen, wurden im Bericht nicht thematisiert.

Auch Massnahmen, die auf eine Umlagerung vom motorisiertem Individualverkehr auf den Öffentlichen Verkehr hinzielen, sucht man vergeblich. Auch brächten sie bestimmt einen Sicherheitsgewinn.

Die Geschwindigkeitsreduktion wird zwar als zentrale Massnahme aufgeführt. Doch wird bei den konkreten Massnahmenvorschlägen Tempo 30 lediglich auf untergeordneten Strassen gefordert. Auf den besonders gefährlichen Hauptstrassen innerorts wird Tempo 50 nicht angetastet. Lediglich als Option wird Tempo 40 erwähnt. Berechnungen über die Zahl der verhinderten Unfälle mit Toten und Schwerverletzten werden ausgerechnet für diese Option nicht durchgeführt. Hätte man dies gemacht, wäre wohl die mit Abstand wirksamste Massnahme für die Reduktion der Unfälle innerorts entstanden. Der Verzicht auf die Massnahme Tempo 30 innerorts ist ein Kniefall vor der Tagespolitik und damit wenig visionär.

#### Fazit:

Mit dem Bericht hat der Bund erstmals die Problematik der Verkehrssicherheit umfassend analysiert und er hat das Thema deutlich aufgewertet. Die Tatsache, dass die VISION ZERO zur Leitlinie gemacht wird, stimmt zuversichtlich. Im Bereich Fussgängersicherheit wurden jedoch grundsätzliche Aspekte ausgeblendet. Die vorgelegte Massnahmenpalette ist noch lückenhaft.

Unklar ist auch wie ernst sich der Bund nun an die Umsetzung macht. Die wenig professionelle Medienorientierung hat diesbezüglich alles offen gelassen. Es bleibt die Hoffnung, dass der Bund nun mehr Engagement in die Verkehrssicherheit investiert als bisher.

Thomas Schweizer

Die Charta Vision Zero von Fussverkehr Schweiz ist zu finden unter: [www.fussverkehr.ch/visionzero.htm](http://www.fussverkehr.ch/visionzero.htm)

Der Bericht "Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes" (VESIPO) ist zu finden unter: [http://www.astra.admin.ch/media/vision\\_zero/vesipo\\_schlussbericht\\_d.pdf](http://www.astra.admin.ch/media/vision_zero/vesipo_schlussbericht_d.pdf)

## Achtung Gefahr: Motorisierte Trotтинetts als neuer Trend

Nach dem Ende des Booms gewöhnlicher Tretroller und Kickboards, der sogenannten fahrzeugähnlichen Geräte, kommen nun Trotтинetts mit Hilfsmotor auf dem Markt. Ein Mini-Motor, elektrisch oder wie einst die Solex mit qualmen dem Benzin/Öl-Gemisch, treibt die Scooter an. Doch dass die meisten dieser Trendfahrzeuge Fahrzeuge illegal auf Schweizer Strassen herum-sausen, kümmert weder die trendigen Benutzer noch die meisten Händler, die sich auf das neue Geschäft rasch eingestellt haben. Ein Verkäufer, der die Produkte des kalifornischen Marktführers ZAP im Programm hat, verweist gar auf den Spassfaktor, den das verbotene Fahren bringt. "Es ist illegal – wen kümmert es?", heisst es provozierend im Prospekt.

Legal sind sie – zumindest auf Strassen und auf für Mofas freigegebenen Strecken – wenn die Fahrzeuge gesetzeskonform ausgerüstet würden und eine Typengenehmigung eingeholt würde. Doch nur wenige Händler, die Modelle wie Swissroller oder Charly im Sortiment führen, machen sich die Mühe. Schätzungsweise 80 Prozent Motortrotтинetts sind nicht zugelassen – Billigmodelle ohne Beleuchtung und ohne wirksame Bremsen.

*Bereits heute verkehren vereinzelt illegale motorisierte Trotтинettes verkehren auf Trotтоirs. Kommt bald der Boom?*



Die Rechtslage ist eindeutig: Artikel 99 des Strassenverkehrsgesetzes sagt unzweideutig: "Wer Fahrzeuge, die der Typengenehmigung unterliegen, in nicht genehmigter Ausführung in den Handel bringt, wird mit Busse bestraft". Den Benützern wird gar Busse oder Haft angedroht, wenn sie damit ohne Fahrzeugausweis und Schild fahren (Art 145). Liegt eine Genehmigung vor, so darf das Fahrzeug, das wie Elektroweiss als Motorfahrzeug gilt, nur mit gelber Kontrollschild und Haftpflichtversicherung gefahren werden, und das erst ab 14 Jahren. Bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h fällt dabei die Helmtragepflicht weg, obwohl das Fahren mit den rassistischen Flitzern durchaus gefährlich sein kann. Mehr noch, für zu Fuss Gehende sind sie ein echtes Risiko.

Fussverkehr Schweiz fürchtet, dass sich die Kleinstfahrzeuge ausbreiten könnten wie seinerzeit die Aluminium-Trottis. Auf dem Trottoir haben diese definitiv nichts zu suchen, denn dort gilt das allgemeine Fahrverbot von Motorfahrzeugen.

Auch die Abteilung Typengenehmigung im Bundesamt für Strassen (Astra) stellt klar, dass die motorgetriebenen Roller nur auf den dafür vorgesehenen Flächen benützt werden dürfen. Sie hat bisher einige wenige Modelle homologisiert. Voraussetzung dafür sind etwa Bremsen auf beiden Rädern und eine ausreichende Beleuchtung. Doch die Kontrolle, ob auch ungeprüfte Geräte in den Handel kommen, will das Amt nicht wahrnehmen. Der Vollzug liegt bei den Kantonen, in der Regel ist die jeweilige Gewerbebehörde zuständig.

Obwohl Dutzende von Händlern Geräte ohne Zulassung führen, ist bislang nicht viel passiert. Im Gegenteil: das Geschäft floriert. Frech preist ein Verkäufer aus dem Luzernischen in seinem Tuning-Shop einschlägiges Zubehör an, mit dem sich die Miniroller auf bis zu 45 km/h frisieren lassen. Nicht ohne den Hinweis: "Achtung, das Auspuffgeräusch kann recht laut werden." Immerhin lässt sich die Gefahr dann erhören – im Gegensatz zu den nahezu lautlosen Elektromobilen.

David Strohm

#### Impressum

fussverkehr.ch ist das Publikationsorgan des Vereins Fussverkehr Schweiz, ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. fussverkehr.ch erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Nichtmitglieder bezahlen 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

Ausgabe 3/02 Oktober 2002, Auflage: 2600

## Velo- und Fussverkehr: Ein gemeinsames Positionspapier

Haben Velofahrende und zu Fuss Gehende unterschiedliche Interessen oder ziehen sie am gleichen Strick? Für die nationalen Spitzenverbände IG Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz ist die Antwort klar: Es gibt mehr Verbindendes als Trennendes. Den beiden Verbänden ist es wichtig, dass ihre – nicht immer identischen – Interessen in der verkehrspolitischen Diskussion nicht gegen einander ausgespielt sondern koordiniert werden. Es geht ihnen darum, die Bedeutung der motorlosen Mobilität in der Politik und vor allem auch auf der Strasse zu erhöhen. Zu diesem Zwecke haben die beiden Organisationen ein gemeinsames Positionspapier unterzeichnet, das nun als ideales Fundament für die weitere Zusammenarbeit dienen soll. (Positionspapier siehe Seite 7)

### Einladung zur 26. ordentlichen Generalversammlung

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. letzte Seite) findet die ordentliche Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

**Donnerstag, 7. November 2002, 18.15 Uhr**

**Restaurant Krone Unterstrass Zürich**

(Schaffhauserstr. 1, 8006 Zürich, Tram 11 und 14)

Vorsitz: Dr. Ruedi Aeschbacher, Präsident

Traktandenliste

1. Wahl der StimmenzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2001 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2001 (inkl. Rückblick 2002 / Ausblick 2003)
4. Jahresrechnung 2001 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Budget 2003
8. Statutenänderung  
Da wir unsere Zeitung fussverkehr.ch neu mit AZ-Tarif verschicken, hat die Post eine Ergänzung der Statuten verlangt.  
Art. 9. lautet: Die Mitgliederbeiträge werden durch die Vereinsversammlung festgesetzt.  
Der Artikel wird um folgenden Satz ergänzt: Die Zeitschrift "fussverkehr.ch" ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.
9. Diverses



## Koexistenz von Velo- und Fussverkehr

Fuss- und Veloverkehr haben vieles gemeinsam: Beide Mobilitätsformen sind effizient, energiesparend, stadt- und umweltgerecht, gesund sowie kostengünstig. Sie sind bescheiden im Flächenverbrauch und tragen wesentlich zu Wohn- und Lebensqualität bei.

Es ist das Bestreben von IG Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz, die Infrastruktur- und Rahmenbedingungen für die Fortbewegung aus eigener Kraft zu verbessern und sicherer zu gestalten.

Zu Fuss gehen ist die ursprünglichste und für viele Menschen einzige Form von Mobilität. FussgängerInnen haben Anspruch auf ein attraktives, engmaschiges Netz von Wegen und Zonen, auf denen ihre Sicherheit gewährleistet ist. Die Ansprüche älterer Menschen, von Menschen mit Behinderung und Kindern sowie das subjektive Sicherheitsgefühl müssen dabei als Massstab gelten.

Auch Velofahrende haben Anspruch auf ein Netz von sicheren und durchgehenden Routen und möglichst direkten und attraktiven Verbindungen zu allen wichtigen Zielen, ergänzt durch ein genügendes Angebot an Abstellanlagen. Besondere Berücksichtigung brauchen hier Kinder, die mit dem Velo erste Erfahrungen im Strassenverkehr sammeln müssen.

### Beide Verkehrsteilnehmergruppen haben folgende Bedürfnisse:

- direkte und attraktive Wege zu ihren Zielen
- durchlässige Quartiere und Zentren
- Strassen ohne trennende Wirkung
- minimale Gefährdung durch andere VerkehrsteilnehmerInnen

### Diese Bedürfnisse erfordern namentlich

- mehr Platz im Strassenraum für den nicht motorisierten Verkehr.
- eine Optimierung der Organisation und der baulichen Ausgestaltung der Knoten.
- Vorrangflächen für den Fussverkehr (Trottoirs, Fusswege, Begegnungs- und Fussgängerzonen).
- Vorrangflächen für den Veloverkehr (Radwege und Radstreifen).
- verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischverkehr (Tempo 30-Zonen).

Die Anforderungen von FussgängerInnen und VelofahrerInnen lassen sich nicht immer konfliktfrei umsetzen. Die Konflikte sind dabei auf verschiedenen Ebenen angesiedelt und erfordern daher auch unterschiedliche Lösungsansätze.

Fussverkehr Schweiz und IG Velo Schweiz als unabhängige zielverwandte Verbände sind bestrebt, ihr Engagement im Interesse des Fuss- bzw. Veloverkehrs aufeinander abzustimmen. Es besteht eine Koordination der Tätigkeit auf den Ebenen Geschäftsstelle, Vorstand und parlamentarische Gruppe. Sie äussert sich ferner im regelmässigen Austausch von Informationen und der Erörterung aktueller verkehrspolitischer Fragen.

Bern / Zürich 3. Oktober 2002

IG Velo Schweiz  
Franziska Teuscher  
Präsidentin

Fussverkehr Schweiz  
Ruedi Aeschbacher  
Präsident

### Ein neues Gesicht in der Geschäftsstelle Zürich:

Eugen Odermatt führt seit 1. April die Administration unsere Geschäftsstelle. Sein ruhiger offener, freundlicher Charakter und der unbelastete, neutrale Blick ergänzt das Team. Er übernimmt die Arbeiten von Lisbeth Bieri, die leider, nach drei Jahren bei Fussverkehr Schweiz, sich für eine neue Herausforderung entschieden hat.

Eugen Odermatt, 42, ist in der Innerschweiz aufgewachsen, hat eine kaufmännische Ausbildung absolviert und Gesang studiert. Sein Berufsweg führte über die Werbung, die Tonträgerbranche, das Theater, das Flüchtlingswesen, das Sponsoring und Eventorganisation nun zurück an seine kaufmännische Wurzeln.

### Eine gute Geschenkidee

Vor kurzem fragte uns ein langjähriges Mitglied an, ob Fussverkehr auch Gönnermitgliedschaften anbiete. Ein Freund würde einen runden Geburtstag feiern. Er habe eigentlich schon alles und wolle keine Geschenke. – Kommt Ihnen diese Situation nicht bekannt vor?

Anstelle eines Geschenkes, hat er Fussverkehr Schweiz eine grosszügige Zuwendung zukommen lassen. Sein Freund figuriert seither bei uns als Gönnermitglied.

Nehmen Sie mit der Geschäftsstelle in Zürich Kontakt auf! Ihr Anliegen findet immer ein offenes Ohr; denn es weihnachtet schon bald.

### Metron-Tagung "Agglomeration und Verkehr" am 8. November 2002

Die Metron Verkehrsplanung AG veranstaltet am 8. November 2002 in Aarau eine Tagung zum Thema "Agglomeration und Verkehr". Thematisiert werden verschiedene Aspekte der spannungsreichen Beziehung zwischen Raum- und Verkehrsentwicklung. Kerninhalt ist die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung als wesentlicher Lösungsansatz zur Bewältigung der Probleme um den Agglomerationsverkehr. Berichtet wird zudem über die Modellvorhaben des Bundes im Überblick und verschiedene Fallbeispiele positiver Agglomerationsentwicklungen.

Das Programm ist abrufbar unter:

[http://www.metron.ch/aktuelles/index\\_d.html](http://www.metron.ch/aktuelles/index_d.html)

Auskunft und Tagungssekretariat:

Metron Verkehrsplanung AG, Frau Maria Andreou  
Stahlrain 2, Postfach 253, 5201 Brugg  
Tel. 056 460 91 11, Fax 056 460 91 00  
e-mail: maria.andreou@metron.ch

### e-Mail Newsletter

Zusätzlich zur Zeitschrift fussverkehr.ch bieten wir für Fachleute und Interessierte Hintergrundmaterialien an. Interessenten senden uns ein e-mail an [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch) (Stichwort Newsletter) oder benutzen das Bestellformular auf unserer Website: [www.fussverkehr.ch/kontakt.htm](http://www.fussverkehr.ch/kontakt.htm)

# Ministudienreise: Zu Fuss im Glattal der Zukunft



**Donnerstag 7. Nov. 2002**  
**14.00 – 18.00 Uhr**

## Anmeldung

Anmeldeschluss: 28.10.02

### Kosten:

Fr. 60.– inklusive Dokumentation und Getränk.  
(Mitglieder Fussverkehr Schweiz: 30.–)

### Anmeldung:

(Dieses Formular findet sich auch auf  
[www.fussverkehr.ch/news.htm](http://www.fussverkehr.ch/news.htm))  
Achtung auf der Busreise ist die Platzzahl  
beschränkt!

Nur Saalveranstaltung:  
Freiwilliger Beitrag, keine Anmeldung

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise  
im Glattal am 7. November 2002 an:

Name: .....

.....

Firma, Institution: .....

.....

Strasse: .....

.....

PLZ/Ort: .....

Tel: .....

E-Mail: .....

- Ich bin / wir sind Mitglied von Fussverkehr Schweiz
- Ich / wir werde(n) Mitglied von Fussverkehr Schweiz und profitiere(n) auch vom günstigeren Tarif.
- Ich nehme am anschliessenden Nachtessen teil (wird im Restaurant direkt einkassiert)
- Menu mit Fleisch (Fr. 42.–)
- Menu vegetarisch (Fr. 27.–)

einsenden an:  
Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48  
8032 Zürich;  
oder per Fax: 01 383 97 88  
oder per e-mail an: [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

### Busfahrt vom Flughafen Zürich zum Bahnhof Stettbach anschliessend Informationsveranstaltung in der Krone Unterstrass in Zürich

Im Glattal werden mit dem Projekt Glattalbahn die Weichen für Verkehr- und Raumentwicklung neu gestellt. Die neue Bahn soll noch leere und bereits überbaute Bauzonen und vor allem die dynamischen Entwicklungsgebiete zu einer neuen Stadt verbinden. Entscheidend für die Stadtqualität wird nicht nur die neue Bahn sein, denn die Passagiere steigen aus und gehen zu Fuss in den öffentlichen Räumen zum Ziel. Wir stellen uns deshalb die Frage, wie man sich zu Fuss in der neuen Stadt bewegen und fühlen wird.

### Busfahrt

- 14.00 Treffpunkt: **Bushaltestelle Flughafen Bahnhof** Extrabus der VBG:  
Begrüssung durch Nationalrat Dr. Ruedi Aeschbacher, Präsident von Fussverkehr Schweiz.  
Busfahrt entlang dem Trasse der Glattalbahn mit Erklärungen vor Ort von **Ueli Roth** (Architekt und Stadtplaner, Büro ur) und **Philipp Klaus** (Geograph, INURA).  
Reiseleitung: Dr. **Christian Thomas**, Fussverkehr Schweiz.  
Zu Fuss Besichtigung des zukünftigen Stadtzentrums beim Knotenpunkt der drei Linien mit Kurzreferat von **Marc Schneider** (Siedlungsplaner HTL, Metron Verkehrsplanung) über die Rahmenbedingungen des Projektes.
- 16.00 Ankunft beim Restaurant Krone Unterstrass

### Informationsveranstaltung

- 16.00 **Hotel Krone Unterstrass**  
(Schaffhauserstr. 1, 8006 Zürich, Tram 11 & 14, Haltestelle Kronenstrasse)  
**Videovorführung:** Virtuelle Fahrt auf verschiedenen Abschnitten der Glattalbahn.  
Referat **Dr. Andreas Flury**, Direktor Verkehrsbetriebe Glattal VBG: Die Glattalbahn – 'fil rouge' in der Netzstadt  
Referat **Thomas Schweizer**, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz: Erfüllt die Glattalstadt die Kriterien für eine fussgängerfreundliche Planung
- 17.15 **Podiumsdiskussion** mit Andreas Flury, Philipp Klaus, Ueli Roth, Thomas Schweizer, Beantwortung von Fragen aus dem Publikum  
Leitung: Ruedi Aeschbacher
- 18.00 Schluss der Veranstaltung

### Generalversammlung von Fussverkehr Schweiz

18.15 – 18.45 Uhr im kleinen Saal

### Nachtessen

19.00 Nachtessen (separate Anmeldung erforderlich)