



Gemeinden als Partner für Fussverkehr Schweiz

Auf Schritt und Tritt erlebt man als Fussgängerin oder Fussgänger, dass die Qualität der Fussverbindungen oft von vielen kleinen Massnahmen bestimmt wird. Dafür sind meist die Gemeinden zuständig.

Information und Orientierung sind nicht nur für den Fahrverkehr von Bedeutung. Auch Leute, die zu Fuss unterwegs sind, möchten wissen wie sie am bequemsten zu ihrem Ziel kommen. Eine bessere Orientierung für den Fussverkehr täte vielerorts Not. (Seite 3)

Die Gemeinden haben vieles in der Hand, wenn es darum geht einen sicheren und attraktiven Fussverkehr zu gestalten. Immer wieder gibt es Gemeinden, die überdurchschnittlich gute, ja wegweisende Lösungen für den Fussverkehr treffen. Damit wird jeweils auch ein wesentlicher Beitrag für die Verkehrssicherheit geleistet. Denn gut gestaltete Strassenräume sind sicherer. Solche Gemeindebehörden verdienen, dass ihr mutiger Einsatz honoriert wird. Dazu dient der Innovationspreis Fussverkehr "Sicher zu Fuss" (Beilage und letzte Seite).

*Mit fussgängerfreundlichen Grüssen
Thomas Schweizer*

Avanti o in dietro

Am 8. Februar 2004 stimmen wir über den Gegenvorschlag des Bundesrates zur "Avanti"-Initiative ab, die von den Strassenverkehrsverbänden lanciert wurde und einen zweiten Gotthard-Tunnel verlangte. Der Bund hat erkannt, dass ein zweiter Gotthard-Tunnel keine Verkehrsprobleme löst. Denn abgesehen von bildschirmwirksamen Autokolonnen vor und nach Ostern und in der Ferienzeit, ist der Gotthard kein wesentlicher Engpass im Schweizer Autobahnnetz. Die grossen Staus entstehen in den Agglomerationen und verursachen insgesamt viel längere Wartezeiten. Mit dem Gegenvorschlag hat der Bund nun ein Paket geschnürt mit dem Ziel, die Staus zu vermindern.

Nach wie vor dominiert aber der Glaube, dass mit neuen Infrastrukturbauten – vorab mit Grossprojekten sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene, die Probleme zu lösen seien. Ausbau in den Agglomerationen, Ausbau auf dem Nationalstrassennetz und selbst der zweite Gotthardtunnel wird (ohne Priorität) ermöglicht. Die Strassenverkehrsverbände begrüssen dieses Paket, kommt es doch ihren Vorstellungen sehr entgegen. Sie haben folgerichtig die Avanti-Initiative zurückgezogen.

Der Gegenvorschlag des Bundes beinhaltet auch ein kleines Zückerchen für den Öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr. Von den 3-4 Milliarden Franken Mineralölsteuern pro Jahr sollen in Zukunft etwa 300 Mio. für den Agglomerationsverkehr abgezweigt werden können. Der grösste Teil davon würde in neue Schienenprojekte (Zug und Tram) fliessen. Ca. 30 Mio. sollen für den Fuss- und Veloverkehr reserviert werden. Dies ist aber erst angedacht und muss vom Parlament noch beschlossen werden.

Die Frage stellt sich: Ist das Zückerchen gross genug? Wer überzeugt ist und das Vertrauen hat, dass das Parlament die verkehrspolitische Weisheit hat, die möglichen 10% nicht zu streichen und das wenige Geld so einzusetzen, dass es den Fussgängerinnen und Fussgängern auch etwas bringt, möge JA stimmen.

Reparatur statt Neubau

Dringender als der Bau neuer Infrastrukturen im Strassenverkehr wäre der Umbau der bestehenden Strassen. In den 50er, 60er und 70er-Jahren wurden überall breite und gerade Strassen für die damalige Tempolimiten von 60km/h gebaut. Ganze Dörfer und Stadtquartiere wurden ruiniert, zerschnitten und zu Gefahrenzonen umgebaut. Diese Strassen stellen heute eine immense sicherheitstechnische und städtebauliche Altlast dar, die dringend saniert werden müsste. Heute gilt innerorts maximal Tempo50 und in Wohngebieten wird Tempo30 angestrebt. Bekanntlich werden die vorgeschriebenen Tempi nur dann wirklich eingehalten, wenn die Strassen baulich entsprechend gestaltet werden. Projektkredite in unbekannter Höhe stehen in den Gemeinden auf der Traktandenliste für mehr Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung und attraktivere Quartiere. Doch hier fehlt das Geld. Mit allgemeinen Steuermitteln müssen die Gemeinden die Altlasten sanieren. Die Unterstützung der Projekte für Umsetzung von Tempo30-Zonen durch den Bund, droht dem Sparpaket zum Opfer zu fallen.

Titelbild:

Fussweg!

Foto: Thomas Schweizer

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

Haltestelle "Englischiertelstrasse" (Tram 15)

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

Internet: www.fussverkehr.ch

E-mail: info@fussverkehr.ch

Redaktion: Thomas Schweizer

Mitarbeit: David Strohm, Christian Thomas,

Marlene Butz

Fotos: Thomas Schweizer

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Auflage: 2254 (WEMF beglaubigt 2003)

Ausgabe 4/03 Dezember 2003

Bessere Orientierung für den Fussverkehr

Attraktive und direkte Wegverbindungen und Orientierungshilfen für zu Fuss Gehende sind die Visitenkarte einer Gemeinde und ein wichtiger Standortfaktor. Die wenigsten Gemeinden befassen sich systematisch mit der Information für Ortsunkundige. Bisher existierte keine Koordination oder Unterstützung durch den Bund oder die Kantone. Das soll sich künftig ändern.

Wer zu Fuss unterwegs ist, ärgert sich oft, weil keine, unklare oder gar irreführende Informationen im öffentlichen Raum vorhanden sind. So fehlen oft Ortspläne dort, wo Ortsunkundige ankommen.

Allenfalls vorhandene Pläne bilden das Fusswegnetz zu wenig präzise ab. Ob eine Bahnlinie, ein Bach oder ein grosses Areal überquert werden kann oder ob ein Umweg begangen werden muss, ist nicht ohne weiteres ersichtlich.

Wer die Richtung kennt, fragt sich in unbekanntem Siedlungen immer wieder, ob Wege durchgehend zum Ziel führen oder ob sie vor einem Gartentor enden. In der Regel richten sich Wegweisung und Verkehrsregelung an den motorisierten Strassenverkehr, wie z.B. das Signal "Sackgasse". Hinweise, ob die Strasse für Fussgänger durchgehend ist oder nicht, fehlen meistens.

Wer sich an Wegweisern für den motorisierten Verkehr orientiert, geht grosse Umwege, läuft entlang unattraktiver Strassen und landet nicht selten vor der Einfahrt in ein Parkhaus.

Wer kennt nicht das unangenehme Gefühl, das einem beschleicht, wenn man in einer Gemeinde umherirrt auf der Suche nach einer bestimmten Adresse, dem Bahnhof oder einem Museum.

Ein Fussgängerleitsystem ordnet die Wege hierarchisch und zeigt die Richtungen systematisch auf.

An wichtigen Knotenpunkten erleichtert ein Ortsplan die Orientierung.

(Beispiel Luzern)

Orientierung und Wohlbefinden sind eng miteinander verknüpft. Die kulturellen Wurzeln der Orientierung sind vielfältig und entsprechend vielschichtig ist die persönliche Verunsicherung aufgrund mangelnder Orientierung. Orientierung ist weit mehr als ein Aufstellen von Tafeln. Siedlungsstrukturen müssen lesbar, Wegnetze intuitiv erfasst werden können. Die gebaute Umwelt muss den Besucher leiten und lenken, ohne dass er sich intensiv mit den örtlichen Verhältnissen auseinandersetzt. Die Orientierung mittels Tafeln ist nur eine Notlösung, wenn kulturelle Konventionen über die Gestalt von Siedlungen zusammenbrechen.

Die neuen Kommunikationstechnologien haben das Verhalten in Bezug auf die Orientierung verändert. Der Anspruch, sich überall und immer vor Ort orientieren zu können, nimmt gegenüber der vorgängigen Informationsbeschaffung zu (z.B. Navigationssystem in neueren Autos, personal digital assistant PDA, Mobiltelefone mit entsprechenden Services). Andererseits werden lokale Auskunftsstellen laufend abgebaut. Bahnhöfe sind nicht mehr bedient. Im Selbstbedienungsladen oder Kiosk



kann die Kassiererin oft nicht weiter helfen, da sie nicht vom Ort ist.

Fussgängerfreundlichkeit, ein Wirtschafts- und Attraktivitätsfaktor

Attraktive Zentren, der angenehme Aufenthalt im öffentlichen Raum und gute Verbindungen zu Fuss sind entscheidende Qualitätskriterien fürs Städte-Rating. Fussgängerfreundliche Städte schneiden daher besser ab. Fussgängerinformations- und -leitsysteme sind Bausteine für diese Qualität. Sie vermitteln der Besucherin oder dem Besucher, aber auch den Einheimischen, das Gefühl: Hier bin ich willkommen, hier wird für mich gesorgt. Hier werde ich auf sicheren und attraktiven Wegen zu meinen Zielen geleitet. Fussgängerinformations- und -leitsysteme haben neben der besseren Orientierung weitere positive Auswirkungen:

- Sie bieten eine höhere Verkehrssicherheit, da selbstverständlich nur sichere Verbindungen ins Wegnetz aufgenommen werden.
- Sie vermitteln subjektive Sicherheit, da unwirtliche und verlassene Wegabschnitte gemieden werden.
- Sie vermitteln die Gewissheit, Ziele ohne Umwege zu finden.
- Sie verbessern das Image der Stadt (Bestandteil eines Stadt- oder Gemeindemarketings)
- Sie stärken den innerstädtischen Einzelhandel
- Sie beeinflussen die Verkehrsmittelwahl.



Das erste Fussgängerleitsystem wurde 1980 in Basel errichtet.



Im Jahr 2002 hat Rapperswil sein Fussgängerleitsystem erstellt.

Gesetzliche Grundlagen

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) bzw. die dazugehörige Verordnung fordert, dass Fussgängerverbindungen, die Teil eines Fusswegnetzes sind, einheitlich signalisiert werden (vgl. Kasten). Obwohl schon seit über 15 Jahren in Kraft sind bisher noch keine Bestrebungen unternommen worden, diese Bestimmung gesamtschweizerisch umzusetzen. Lokal sind jedoch schon einige Leitsysteme realisiert worden, so z.B. in den Innenstädten von Basel (1980) und Luzern (2003). Sie beruhen auf Bedürfnis-Analysen und Überlegungen zur städtebaulichen Gegebenheiten und genügen den hohen ästhetischen Ansprüchen, die in einer Altstadt gestellt werden müssen.

Im Bundesamt für Strassen ASTRA besteht seit 3 Jahren der Bereich Langsamverkehr. Er ist für die Umsetzung des FWG verantwortlich und setzt sich generell für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ein¹. Von Seiten des ASTRA besteht die Absicht, Richtlinien, Standards und Umsetzungshilfen zu erarbeiten, um die Städte und Gemeinden bei der Realisierung der Leitsysteme zu unterstützen.

Grundsätze eines Wegweisungssystems

Bisher bestehen nur wenige Publikationen, die sich mit Fussgängerleit- und Informationssystemen befassen. Eine fundierte Arbeit hat Sven A. Blaser vorgelegt.² Er hat einerseits eine Bestandesaufnahme von guten und schlechten Beispielen vorgenommen und daraus Handlungsanweisungen abgeleitet.

Damit Fussgängerleit- und Informationssysteme ihre Wirkung entfalten können, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Die auszuweisenden Ziele sollten so gewählt werden, dass sie nicht nur Auswärtige (v.a. Touristen), sondern auch Einheimische ansprechen. (wichtige Plätze, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, publikumsintensive Einrichtungen, touristische Ziele)
- In die Planung sind nicht nur die Innenstädte sondern auch Quartiere einzubeziehen.
- Die Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter sind zu berücksichtigen (Angaben von Treppen, kontrastreiche Schrift).
- Ziele müssen aufgelistet und hierarchisch geordnet werden
- Die Kontinuitätsregel muss eingehalten werden, d.h. ein angezeigtes Ziel muss bis zum Erreichen in jeder folgenden Wegweisung wiederholt werden.
- Fussgänger müssen nicht nur zum Ziel, sondern auch wieder zurückgeführt werden.
- Leitsysteme müssen die Entfernung in Metern oder Minuten angeben.
- Zur Pflege und Instandhaltung des Systems sollte ein Wegweiskataster angefertigt werden.

Verbesserungen der Orientierung sind auch ohne Leit- und Informationssysteme möglich

Neben den umfassenden und gut durchdachten Gesamtlösungen sind, insbesondere für kleinere Gemeinden, auch Massnahmen möglich und nötig, die ohne grossen Aufwand eine deutliche Verbesserung der Orientierung erlauben.

So sind z.B. folgende Massnahmen umzusetzen.

– Ortspläne

An zentralen Stellen bzw. bei wichtigen Ankunftspunkten werden Ortspläne aufgestellt. Sie verfügen über ein aktuelles Strassenverzeichnis.

– Umgebungspläne bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Jede Haltestelle des öffentlichen Verkehrs verfügt – neben den Abfahrtszeiten und dem Netzplan – über einen Umgebungsplan. Dieser bildet das Wegnetz des Quartiers ab. Fusswege sind speziell hervorgehoben. Wichtige Gebäude sind in der Karte angeschrieben. Bei grösseren Komplexen ist der Haupteingang vermerkt. Die Stadt Zürich hat beispielsweise dieses System schon seit Jahren in vorbildlicher Weise umgesetzt.

– Adressen mit ÖV-Haltestellen versehen

In Paris und anderen grösseren Städten ist es üblich, die Adressen um den Namen der Metrostation zu ergänzen. Dieses System ist auch in der Schweiz mit seinem gut ausgebauten ÖV-Netz möglich und sinnvoll. In Briefschaften ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und zu Fuss in geeigneter Weise zu erwähnen, z.B. 2 Minuten ab Haltestelle "Sonnenberg" (Bus Nr. 23). Für



Im Sommer 2003 hat Burgdorf sein Fussgängerleitsystem eingeweiht.



Wegweiser speziell für Fussgänger sind notwendig, wenn der Fahrverkehr – z.B. infolge Einbahnregelung – auf anderen Routen geführt wird.

jede Veranstaltung sind entsprechende Hinweise vorzusehen.

Die Gemeinden könnten hier mit gutem Vorbild voran gehen.

– Überprüfung der Wegweisung

Stimmt die Wegweisung für den motorisierten Verkehr nicht mit dem Weg zu Fuss überein, müssen ergänzende Wegweisungen für den Fussgänger angebracht werden. Auch der Weg zurück, insbesondere zum Bahnhof bzw. zu den ÖV-Haltestellen ist entsprechend zu bezeichnen.

– Signal Sackgasse ergänzen

Die Durchgängigkeit von Wegen und Strassen für Fussgänger muss in jedem Fall klar ersichtlich sein. Die Tafel "Sackgasse" ist eine Information, die sich nur an den Motorfahrzeugverkehr richtet. Leute zu Fuss und auf dem Velo wissen nicht, ob der Weg weiterführt, da eine entsprechende Erläuterung in der Regel fehlt. Fortschrittliche Gemeinden versehen die Sackgassentafel mit Zusatzinformationen. Diese richtete sich bisher vornehmlich an den Zweiradverkehr. Wenig Klarheit schafft die Vielfalt der Zusatzinformationen. Wie werden die Ausnahmen kommuniziert? (siehe Bilder)

Wünschbar wäre eine klare Information, die sowohl für die Fussgänger als auch für die Velofahrenden verständlich ist. In Dänemark sind alle für Velofahrer durchgehende Sackgassen mit einem kleinen Zusatzsignet versehen (vgl. Bild).

Eine Ergänzung für den Fussverkehr (Signet für Fussgänger) würde hier für alle Verkehrsteilnehmenden Klarheit schaffen.

Thomas Schweizer und Christian Thomas



Die Tafel "Sackgasse" ist oft ohne Hinweis darauf, ob der Weg für die Fussgänger durchgehend ist. Fortschrittliche Gemeinden versehen Wege mit entsprechenden Hinweisen. Eine einheitliche Regelung fehlt jedoch bis heute.

Gesetz, Verordnung und neue Ziele

"Die Kantone sorgen dafür, dass Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, ..." (Art. 6 FWG, Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4.10.1985)

¹ Die Kantone sorgen dafür, dass die Fuss- und Wanderwege, die sie in die Pläne aufgenommen haben, unterhalten und gekennzeichnet werden.

² Das Bundesamt erlässt Richtlinien über die Kennzeichnung der Wanderwege.

³ In Städten und grösseren Ortschaften sind Fussgängerverbindungen, die Teile eines Fusswegnetzes nach Artikel 2 FWG sind, einheitlich zu signalisieren."

(Art. 4 FWV, Verordnung über die Fuss- und Wanderwege vom 26. Nov. 1986)

Nachdem die Kennzeichnung der Wanderwege bereits einen hohen Standard erreicht hat, strebt das Bundesamt für Strassen (**ASTRA**), **Bereich Langsamverkehr** eine realistische Umsetzung der Bestimmungen bezüglich Fussweg-Kennzeichnung an und möchte die Kantone in der Erfüllung dieser Aufgabe vermehrt unterstützen. Städte und Gemeinden sollen mittelfristig über praxisorientiertes Grundlagenmaterial verfügen.³

¹ Das ASTRA hat Ende letzten Jahres das Leitbild Langsamverkehr in die Vernehmlassung geschickt. Ein Leitsatz hat eine Verbesserung der Signalisation zum Ziel.

² Sven Arne Blaser, 2000, Leit- und Informationssysteme für den Fussverkehr, Universität Trier

³ Der vorliegende Artikel entstand mit Unterstützung des ASTRA im Rahmen der Grundlagenbeschaffung im Aufgabenfeld des Fussverkehrs.

Zu Fuss unterwegs in Luzern

Am 20. November 2003 organisierte Fussverkehr Schweiz eine Ministudienreise nach Luzern. Präsentiert wurden fortschrittliche Lösungen für den Fussverkehr, die in Luzern Stück für Stück realisiert werden konnten. Im Zentrum stand das im Sommer eingeweihte Fussgängerleitsystem, über welches zuerst auf einem Rundgang und anschliessenden an der Saalveranstaltung informiert wurde. Adrian Schmid vom Verkehrsclub der Schweiz VCS und Kurt Burkhard von der Stadt Luzern vermittelten interessante Einblicke in die Entstehungsgeschichte. Der Planer Theo Ballmer erläuterte Konzeption und Gestaltung und von Luzern Tourismus wiesen Mario Lütolf und Doris Michelotti auf die Bedeutung für die Wirtschaft und den Tourismus hin.



Impression von der Ministudienreise:
zu Fuss unterwegs in Luzern

Generalversammlung

In der anschliessenden Generalversammlung wurden die Vorstandsmitglieder Marie Theres Flüeler nach 10-jähriger Tätigkeit und Alain Griffel nach 7-jähriger Tätigkeit mit herzlichem Applaus verabschiedet und ihre Arbeit verdankt. Beide haben – in verschiedenen Bereichen – mit grossem Engagement die Geschicke von Fussverkehr Schweiz gelenkt und mitgeprägt.

Neu in den Vorstand wurde Daniel Brunner aus Uster gewählt.

Daniel Brunner, lic. iur., Jg. 1968 war in den letzten zwei Jahren Assistent an der ETH (Lehrstuhl für öffentliches Recht bei Prof. A. Ruch). Seit 1. Oktober arbeitet er im Notariat Zürich Riesbach. Seine Dissertation ist in Bearbeitung und befasst sich mit dem Bereich Raumplanung/Fuss- und Wanderwege.



Den Rücktritt hat auch René Lehner bekannt gegeben. Er amtierte während 23 Jahren als Rechnungsrevisor. An seiner Stelle wurde Lisbeth Bieri gewählt, die zusammen mit der bisherigen Revisorin Esther Dähler diese Aufgabe übernimmt.

Angenommen wurde auch die vorgeschlagene Anpassung der Mitgliederbeiträge. Neu kostet die Mitgliedschaft Fr. 50.– für Einzelmitglieder und Fr. 60.– für Paare.

Damit wird der Teuerung Rechnung getragen. Die letzte Änderung liegt mehr als 10 Jahre zurück.

Rahmenvertrag

Die Zusammenarbeit zwischen dem Bundesamt für Strassen ASTRA und Fussverkehr Schweiz wurde auf eine neue Grundlage gestellt. Im November konnte der ausgearbeitete Rahmenvertrag unterzeichnet werden.

Die Arbeiten, die Fussverkehr Schweiz zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger leistet, werden nun vom Bund nicht mehr über einen Strukturbeitrag pauschal abgegolten, sondern als definierte Einzelleistungen in Auftrag gegeben und abgerechnet.

Der Vertrag läuft über 4 Jahre und regelt die finanziellen Belange sowie die Abwicklung der Arbeiten (Arbeitspakete und Leistungsmodule) die Fussverkehr Schweiz im Auftrag des ASTRA leistet.

Innovationspreis Fussverkehr "Sicher zu Fuss"

Im Sommer 2004 wird der Innovationspreis Fussverkehr "Sicher zu Fuss" zum fünften Mal verliehen. Mit dem nationalen Preis werden Massnahmen, die den zu Fuss Gehenden Sicherheit und Lebensqualität verschaffen, prämiert und in der Öffentlichkeit bekannt gemacht.



*Mehr Gelassenheit
und Schutz zu Fuss
in Genf.*

Foto: Stadt Genf

Den Preis wird gemeinsam von Fussverkehr Schweiz, dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) verliehen. Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) unterstützt die Aktion. Der Preis soll Anstrengungen von Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, die innovative und wirksame Projekte zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert haben honorieren und Impulse zur Nachahmung vermitteln. Neben Ruhm und Ehre winkt den GewinnerInnen eine Preissumme in der Höhe von 10'000 Franken. Zudem werden Anerkennungspreise verliehen. Eingabefrist ist der 7. Februar 2004.

Die letzte Prämierung fand im Jahr 2001 statt. Der Hauptpreis ging an die Stadt Genf für ihren Fussweg-Richtplan. Der Jurybericht fasste die Zielrichtung wie folgt zusammen: Die FussgängerInnen sollen ihr angeborenes "Stadtrecht", den ihnen zustehende Platz im öffentlichen Raum, zurückerhalten. Dies ist der erklärte politische Willen der Genfer Stadtbehörden. Mit der Genehmigung des städtischen Fussweg-Richtplanes rückte das Ziel einer attraktiven, sicheren und belebten Fussgängerstadt einen grossen Schritt näher. Bemerkenswert an der Genfer Fusswegplanung ist nicht nur das systematische und um grösstmögliche Transparenz bemühte Vorgehen in partizipativen Prozessen, sondern auch die begleitende muster-gültige Öffentlichkeitsarbeit. Der Richtplan zielt in 5 Stossrichtungen:

- Der Richtplan vernetzt die übers ganze Stadtgebiet verstreuten Erholungsräume und kulturellen Stätten mit attraktiven Fuss- und Wanderwegen.
- Aufwertung des öffentlichen Raums: Sitzbänke und Platz für FussgängerInnen, wo früher Autos verkehrten oder parkierten.
- Freie, sichere Bahn für den Fussverkehr, gerade auch im Umfeld von Schulhäusern.
- Hindernisse für FussgängerInnen werden eliminiert.
- Mehr und mehr hält auf den untergeordneten Strassen in den Wohnquartieren Tempo 30 Einzug.

8 weitere Gemeinden wurden mit Anerkennungspreisen ausgezeichnet: Köniz (zusammen mit dem Kanton Bern), Bösing, Burgdorf, Giubiasco, Luzern, Schwyz, Unterstammheim und Winterthur.

Wir sind gespannt auf die Projekte, welche dieses Mal eingereicht werden, und wir freuen uns auf eine rege Teilnahme am Fusspreis 2004!

Nähere Informationen können Sie dem beiliegenden Prospekt entnehmen. Die Ausschreibung ist auch unter www.fusspreis.ch zu finden.

Marlène Butz