



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Der Frühling treibt uns wieder vermehrt ins Freie. Wir flanieren, sitzen an der Sonne und geniessen die längeren und wärmeren Tage. Diese Art der Erholung ist nicht an Freitage gebunden. Auch die kurzen Fussdistanzen, zwischen der Wohnung, dem Laden, dem Bahnhof oder dem Büro, können zur Entspannung dienen.

Doch das angenehme Wetter allein reicht noch nicht, auch das Umfeld muss stimmen. Attraktive Aufenthaltsbereiche und Wegverbindungen sind Voraussetzungen, damit der tägliche Fussweg zur Erholung wird, dass selbst die Wartezeit am Bahnhof oder der Haltestelle zur Mussezeit gerechnet werden kann. Diese Verzahnung von Transportbedürfnissen und Erholung wäre vermehrt wünschbar. Sie ergibt sich aber nur, wenn nicht eindimensional sondern umfassend geplant wird. Die Betrachtungsweise, die an der Haltestellenkante endet, hat keine Zukunft. Gefordert ist eine ganzheitliche Sicht von Wegketten und Aufenthaltsräumen bei der Planung und Bau von Wegen, Zugängen und Aufenthaltsbereichen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Manchmal fehlt uns aber die Musse. Das Tram, das wir erreichen wollen, steht schon in der Haltestelle und die Ampel für Fussgänger steht auf rot....

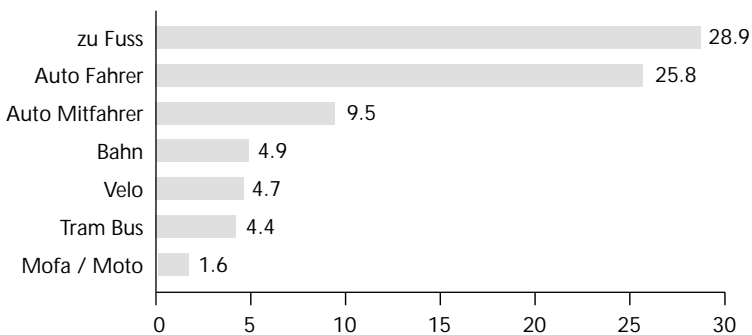
Auch hier heisst es umfassend planen. Priorität für den öffentlichen Verkehrs muss mit der sicheren Erreichbarkeit der Haltestellen gekoppelt werden, auch für spät Kommende. (vgl. Artikel in dieser Nummer).

*Mit fussgängerfreundlichen Grüssen
Thomas Schweizer*

Zugang zum öffentlichen Verkehr: Der Fussverkehr als "Erste and letzte Meile"

Fussverkehr ist Verkehr. Fussverkehr ist sowohl Strassenverkehr, da er auf Strassen und Wege angewiesen ist, als auch unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs, denn (fast) jeder Passagier ist vor und nach der Reise als Fussgänger oder Fussgängerin unterwegs. Diese Scharnierfunktion verleiht dem Fussverkehr eine zentrale Bedeutung in den Verkehrsabläufen und damit in der gesamten Verkehrsplanung.

Es ist naheliegend, dass der öffentliche Verkehr nur funktioniert, wenn die Erreichbarkeit der Ausgangsstation und die Feinverteilung am Zielort gewährleistet sind. Wege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, sind daher immer mit Wegetappen anderer Verkehrsmittel gekoppelt. Kaum jemand wohnt direkt neben einer Bushaltestelle und arbeitet in einem Bahnhofgebäude und kann somit ausschliesslich mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit pendeln. Der öffentliche Verkehr darf deshalb nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss immer als Teil der kombinierten Mobilität aufgefasst werden. Der Fussverkehr ist dabei von grund-



Durchschnittliche Unterwegszeit in Minuten (Quelle: Mikrozensus 2000)

Titelbild:

Der direkte Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist wichtig. Hauptbahnhof Zürich, Fussgängerstreifen Bahnhofstrasse. Foto: Thomas Schweizer

gender Bedeutung. Nur bei jedem achten Weg, der mit dem ÖV unternommen wird, kommt noch ein privates Fahrzeug wie das Auto, Motorrad oder Velo zum Einsatz.

Von der statistischen Erfassung zur vorbildlichen Planung.

Dennoch wird die Bedeutung des Fussverkehrs generell unterschätzt. Einerseits von den zu Fuss Gehenden selbst, weil sie ihre Fortbewegung als etwas Selbstverständliches und Natürliches auffassen und nicht mit dem Begriff "Verkehr" in Zusammenhang bringen. Aber auch bei Fachleuten erzeugt die Abbildung des Verkehrsverhaltens immer wieder Erstaunen.

Obwohl mit dem Mikrozensus Verkehr¹, eine vertiefte Analyse des Verkehrsverhaltens auch für den Fussverkehr vorliegt, zeigt sich bei genauerer Analyse, dass die Erfassung der Fusswege immer noch nicht adäquat erfolgt ist und dass die Statistik wesentliche Abweichungen vom plausibel erkläraren Verkehrsverhalten darstellt.

Da ja fast alle Ursprünge und Ziele von Verkehrswegen mehr als 25 Meter von der nächsten ÖV-Haltestelle entfernt liegen, müsste eigentlich fast jeder Weg mit einer ÖV-Etappe auch 2 Fussetappen enthalten, es sei denn, die befragte Person fahre von der ÖV-Station mit dem Velo oder mit einem Auto weiter. Eine entsprechende Auswertung des Mikrozensus 2000 zeigt aber, dass weder das eine noch das andere der Fall ist:

Fusswege bzw. Fussetappen werden – auch in der sonst überaus wertvollen Erhebung des Mikrozensus – noch ungenügend erfasst. Wege, die eine ÖV-Etappe enthalten, werden oft alleine dem ÖV zugerechnet. Die Zugangsetappen von und zur Haltestelle werden häufig vergessen.

Definition Weg und Etappe¹:

Weg

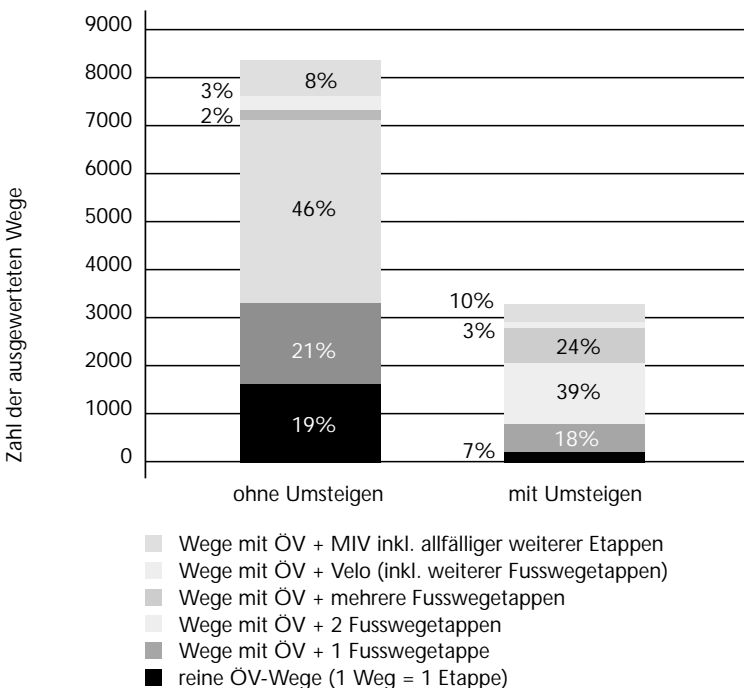
"Ein Weg beginnt immer dann, wenn sich jemand mit einem Ziel (z.B. Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Ein Weg endet immer dann, wenn das Ziel erreicht ist, also der Wegzweck wechselt."

Etappe

"Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil eines Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als ein Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch bei Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter, die Erfassungsgenauigkeit beträgt 100 Meter. D.h., dass Etappen zwischen 25 und 149 m Länge als 100 m erfasst werden."



Bei der Eröffnung des neuen Bahnhofplatzes in Basel im Jahre 2002 wurde den Fussgängern buchstäblich der Teppich ausgerollt.



Betrachtet wurden alle Wege, die mindestens eine ÖV-Etappe enthalten. Analysiert wurden 8285 Wege ohne Umsteigen (nur ein ÖV-Verkehrsmittel genutzt) und 3261 Wege mit Umsteigen (mehrere ÖV-Verkehrsmittel genutzt). 19% bzw. 7% der erfassten ÖV-Wege enthalten gar keine Fusswegetappe (reine ÖV-Wege) und weitere 21% bzw. 18% nur einen. Diese Fahrgäste müssten streng genommen im Bahnhof oder gleich neben einem Bushalt wohnen und/oder arbeiten bzw. den Zweck ihrer Mobilität erfüllt haben.

Die adäquate Erfassung der Fusswege und -etappen ist eine wichtige Voraussetzung zur Förderung des zu Fuss Gehens. Erst eine genügende Datenbasis zeigt dessen Bedeutung auf. Sie ist wichtig für die Wahrnehmung sowohl in der Öffentlichkeit als auch in der Verwaltung und der Politik. Zudem liefert sie Argumente für den Handlungsbedarf und ist dadurch Grundlage für weitere Planungen.

Daten sind aber nicht nur auf nationaler Ebene eine Forderung. Auch auf lokaler Ebene müssen sich die Planer verstärkt auf Grundlagen stützen können.

Es ist für die Strassenplanung eine Selbstverständlichkeit, dass Tagesfrequenzen, Ganglinien und Spitzenbelastungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) erhoben werden. Auch beim ÖV werden Frequenzen erhoben und Fahrgasterhebungen durchgeführt. Eine Planung ohne entsprechende Grundlagen gilt als unseriös.

Anders beim Fussverkehr. Hier bestehen kaum Erhebungen zu Verkehrsströmen von und zu den Haltestellen des ÖV. Oft fehlen Abschätzungen zu Einzugsgebieten und Versorgungslücken, zu Wunschlinien und fehlenden Verbindungen usw. Die Erfassung des Fussverkehrs auf den Zugangswegen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wäre aber ein wichtiger Schritt zur Problemanalyse. Sie liefert Fakten, wo bisher nur Vermutungen bestehen.

Bahnhofplätze als Begegnungszonen planen

Die grosse Bedeutung des Fussverkehrs wurde in den letzten Jahren von vielen Verkehrsplanern erkannt. So wurden vielerorts fussgängerfreundliche Lösungen entwickelt. Lange Zeit hat man die Bahnhofplätze nur als Vorfahrt für den MIV umgebaut und die Fussgänger und Fussgängerinnen in den Untergrund geschickt. Heute werden vermehrt Koexistenzlösungen gesucht.

Mit der Verankerung der Begegnungszone im schweizerischen Strassenverkehrsrecht steht nun auch eine Möglichkeit für die Signalisierung von solchen (zurückgebauten) Plätzen und Strassen zur Verfügung. Sie bieten dem Fussverkehr die notwendige Attraktivität und Sicherheit (Fussgängervortritt flächendeckend, Tempo 20). Bahnhofplätze eignen sich in besonderem Masse für die Einrichtung von Begegnungszonen. Hier ist das Miteinander von Fussverkehr, Veloverkehr, Busvorfahrt, sowie von Bring- und Holdiensten auf engstem Raum erforderlich. Gut gestaltete Lösungen wie beispielsweise in Burgdorf, Baar, Baden, Lyss oder Yverdon, sind bereits umgesetzt. Viele Projekte stecken zurzeit in der Planungsphase oder sind teilweise realisiert. Es ist zu hoffen, dass verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen oder Fussgängerzonen zum Standard für Bahnhofplätze werden. Noch besteht aber an vielen Orten Handlungsbedarf.

1 Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000, Bundesamt für Raumentwicklung und Bundesamt für Statistik, Bern 2001.



In Affoltern am Albis können die Passagiere vom Mittelperron aus den Bahnhof ebenerdig verlassen, wenn die Fussängerbarriere offen ist.



Tramstation Bahnhof Enge / Bederstrasse, Zürich: Tramhaltestellen mit Ausstieg direkt auf die Fahrbahn sind besonders gefährlich. Das zufällig hier angebrachte grüne Plakat der Zürcher Kampagne für Mobilitätskultur wirkt an diesem Ort wie Ironie.

Neue Verbindungen und Nebenausgänge schaffen

Viele Bahnhöfe wurden bereits im 19. Jahrhundert gebaut. Oft weit weg von den eigentlichen Wohngebieten. Die Siedlungen sind erst später in Richtung Bahnhof gewachsen. Industrieareale und neue Baugebiete entstanden hinter oder neben dem Bahnhof. Im Laufe der Zeit wurden die Züge und damit die Perrons länger. Doch die Erschliessung des Bahnhofs hat vielerorts nicht mit der Siedlungsentwicklung Schritt gehalten. Ein 300 Meter langer Perron, der mit einer zentralen Unterführung erschlossen ist, führt zu entsprechend langen Umwegen. Erfahrungen zeigen, dass das Einzugsgebiet im Nahbereich eines Bahnhofs um ca. 50 Prozent erhöht werden kann, wenn am Ende jedes Perrons Zugänge in alle Richtungen vorhanden sind.

Positive Beispiele sind Biel und Affoltern am Albis. In Biel wurde die Gelegenheit der Expo dazu genutzt, den Bahnhof zum See hin zu öffnen. In Affoltern am Albis wurde eine Lösung ohne Unterführung gewählt. Der Mittelperron wurde bis zur nächsten Querstrasse geführt und erlaubt so einen direkten und bequemen Zugang zum Perron.

Es gibt aber auch negative Beispiele. So der Bahnhof Enge in Zürich. Die Kantonsschule Enge, die Kirche Enge und das gesamte Quartier westlich des Bahnhofs sind nur über lange Umwegen zu erreichen. Direkte Zugänge wären ohne technische Probleme leicht zu realisieren.

In Yverdon ist zwar der Hauptzugang zum Bahnhof gut gelöst, doch die übrigen Zugänge weisen Mängel auf. Trotz Millionen-Investitionen der Expo02 und der damit verbundenen Aufwertung des Geländes am See, wurde kein Ausgang von der Bahnhof-Unterführung in Richtung See zu Stande gebracht. Die vielen Tausend Besucher mussten allesamt den Bahnhof Richtung Stadt verlassen, der Strasse entlang und nochmals unter der Bahn hindurch gehen, um zum Expo-Gelände zu gelangen. In der ganzen Schweiz bestehen zahlreiche Bahnhöfe und Haltestellen, die über keine oder ungenügende Hinter- und Nebeneingänge verfügen. Jeder Bahnhof müsste im Prinzip über 6 Zugänge erreicht werden können, einen in der Mitte sowie je einen an den Perronenden auf beiden Seiten der Bahn.

Einbindung aller Zugänge ins Fusswegnetz

Wichtig ist auch, dass alle Zugänge zum Bahnhof ins Fusswegnetz eingebunden werden. Die Fusswegplanung ist bei Bahnhofumbauten immer anzupassen. Bei einer Umstellung des Zugbetriebes (beispielsweise von einer Lokalbahn auf eine S-Bahn) oder bei der Entwicklung von Neubaugebieten muss die ausreichende Anbindung an das Fusswegnetz überprüft werden.

Heute ist es so, dass der Bau der Zugänge zu den Perrons in erster Linie Aufgabe der Transportunternehmen ist. Die Quartieranbindung hingegen wird vorwiegend von der Gemeinde geplant und realisiert. Um so wichtiger ist das

Zusammenspiel beider Partner. Denn erst das gemeinsame Vorgehen führt zu einer sinnvollen Erschliessungssituation.

Rasch und sicher zu Tram und Bus

Direkte Zugänge sind nicht nur für Bahnhöfe erforderlich. Auch bei Tram und Bus kann das Einzugsgebiet durch direkte Verbindungen deutlich vergrössert werden. Hier ist insbesondere den Querungsmöglichkeiten im Haltestellenbereich Beachtung zu schenken. Diese müssen auf der "Wunschlinie" liegen und eine allfällige Lichtsignalsteuerung muss das Erreichen des ÖV begünstigen.

Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an den Kreuzungen gehört heutzutage zum Standard einer jeden Verkehrsplanung. Doch was nützt dem Passagier das beschleunigte Tram, wenn es vor der Nase abfährt, weil die Grünphase fürs Tram zwar optimiert, die Zugänge für die Passagiere aber auf Rot stehen. Die so genannten "Rotläufer" führen dann oft zu gefährlichen Situationen.

Eine ganzheitliche Verkehrsplanung zieht die Gesamtreisezeit in Betracht. Sie verleiht nicht nur dem ÖV Priorität, sondern sie sorgt auch dafür, dass Passagiere die Haltestellen bei der Einfahrt des Trams oder des Busses rasch und sicher erreichen können.

"Sicher" heisst zum Beispiel auch, dass es keine Tramhaltestellen mit Ausstieg auf die ungeschützte Fahrbahn mehr geben darf. Es ist nicht nur sehr unkomfortabel von der Schienenhöhe

die unterste Treppenstufe des Trams zu erklimmen, sondern es ist auch äusserst gefährlich, vom Tram aus direkt auf die Fahrbahn zu treten. Immer wieder gibt es Autofahrende, welche die Pflicht verletzen, hinter dem anhaltenden Tram zu stoppen. Da die meisten dieser "alten" Tramstationen saniert worden sind, bilden die verbleibenden ein um so höheres Sicherheitsrisiko, da es immer weniger Autofahrer gibt, die mit einem Ausstieg auf die Fahrbahn rechnen. Das Vorziehen der Trottoirkante sollte zum Standard und die Schaffung einer Zeitinsel mit einem Rotlicht zur Notlösung werden. Die gänzlich ungeschützten Tramhaltestellen müssen dringend saniert werden.

Die Erfahrung zeigt, dass den Anforderungen des Fussverkehrs als Zubringer zum öffentlichen Verkehr vermehrt Rechnung getragen werden muss. Die isolierte Betrachtung einzelner Verkehrsformen führt nicht zum Ziel. Erst wenn die ganze Wegkette von Tür zu Tür optimiert ist, kann das Gesamtsystem optimiert werden. Strassenfachleute und die Unternehmungen des ÖV müssen dafür stärker zusammenarbeiten.

Christian Thomas und Thomas Schweizer



*Schaffhauserplatz vorher und nachher
Mit dem Umbau des Schaffhauserplatzes in
Zürich wurde den Anforderungen auf direkte
Zugänge Rechnung getragen. Die Unter-
führung wurde aufgehoben. Heute braucht
niemand mehr "wild" zu queren. Auf den
Wunschlinien bestehen nun Fussgänger-
streifen.*

Warum wir die Aktion "Gelbes Zebra" gemeinsam mit dem TCS lancieren

Verschiedene unserer Mitglieder werden sich die Augen reiben, wenn sie sehen, dass Fussverkehr Schweiz jetzt gemeinsam mit dem TCS eine Kampagne lanciert. (vgl. Beilage zum fussverkehr.ch oder www.gelbeszebra.ch)

Aber keine Angst: es handelt sich nicht um einen "unfreundlichen Übernahmeversuch" sondern um eine fruchtbare Zusammenarbeit zum Thema Verkehrssicherheit am Fussgängerstreifen. Obwohl die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der beiden Verbände sehr unterschiedlich sind, hat sich gezeigt, dass wir das gleiche Verhalten am Fussgängerstreifen empfehlen.

Ausgangspunkt

Wiederholt wurde auf politischer Ebene die Wiedereinführung des Handzeichen-Obligatoriums am Fussgängerstreifen verlangt. Der prominenteste Vorstoss kam vom Regierungsrat des Kantons Zürich vor zwei Jahren. Wir waren daraufhin sehr erfreut über die klare ablehnende Haltung des Bundesrates und seine differenzierte Argumentation.

Unter den damaligen Pressemitteilungen erregte insbesondere auch die Haltung des TCS unsere Aufmerksamkeit: Die Abteilung Verkehrssicherheit des TCS sprach sich ebenfalls dezidiert gegen das Handzeichen-Obligatorium aus.

Von der Idee zur Umsetzung

Die Sicherheit am Fussgängerstreifen kann nur mit einer grossen Kampagne verbessert werden. Deshalb strebten wir eine breite Kooperation verschiedener Institutionen an, die sich mit Verkehrssicherheitsarbeit beschäftigen. Eine Kampagne, die sich an Autolenkende richtet, gewinnt an Glaubhaftigkeit, wenn sie vom TCS getragen wird, genauso wie es richtig und logisch ist, dass sich der Fachverband der FussgängerInnen an die diese richtet.

Wir haben deshalb das Gespräch mit den Fachleuten der Abteilung Verkehrssicherheit des TCS gesucht und festgestellt, dass der TCS unseren Wunsch, dass der Fussgängervortritt konsequent respektiert wird, voll und ganz unterstützt. Dem entsprechend gestaltete sich die Zusammenarbeit in der Vorbereitung der Kampagne äusserst konstruktiv und angenehm.

In mehreren Sitzungen reifte schliesslich das Konzept einer gemeinsamen Kampagne. Ein entsprechendes Gesuch beim Fonds für Verkehrssicherheit wurde gutgeheissen und die Arbeit konnte beginnen.

Die Regeln der "Aktion gelbes Zebra"

Verkehrssicherheit kann nicht allein mit gesetzlichen Regelungen erreicht werden. Gesetze und Verordnungen sind nur das Grundgerüst und vor allem relevant für die Klärung der Schuldfrage und der Haftpflicht im Falle eines Unfalles.

Verhaltensempfehlungen gehen aber weiter. Sie müssen so formuliert werden, dass auch dann kein Unfall geschieht, wenn jemand unvorsichtig ist oder eine Vorschrift missachtet. Das gilt sowohl für FussgängerInnen, die damit rechnen müssen, dass Autolenkende das Vortrittsrecht auf dem Fussgängerstreifen missachten, es gilt aber auch für die Autolenkenden, die damit rechnen müssen, dass jemand unvermittelt die Fahrbahn betritt.

Die Verhaltensempfehlungen der Aktion "Gelbes Zebra" sind deshalb vom Grundsatz geprägt, dass alle, die am Verkehr teilnehmen, mögliche Fehler von anderen stets in Betracht ziehen müssen. Wichtig ist auch, dass die Autolenkenden wissen, dass Kinder von der Polizei instruiert werden, am Strassenrand zu warten, bis von beiden Seiten alle Autos in Sichtweite ganz anhalten. Es reicht also nicht, langsamer zu fahren und anzunehmen, das Kind habe so die Möglichkeit zu queren, denn ein Kind bleibt korrekterweise stehen "bis die Räder stillstehen".

Die Erarbeitung der Regeln war ein spannender Prozess. In einem intensivem Austausch wurden Formulierungen entwickelt, verfeinert, von verschiedenen weiteren Fachleuten (bfu, Verkehrspolizei, dem Institut für angewandte Psychologie IAP und Fahrlehrer) begutachtet. Es zeigte sich, dass die Sicherheitsphilosophie zwischen TCS und Fussverkehr Schweiz bezüglich Verhalten am Fussgängerstreifen nicht nur im Grundsatz, sondern auch bei verschiedenen Detailfragen eine hohe Kongruenz aufweist.

Die Kampagne

Fussverkehr Schweiz hatte sich schon verschiedentlich kritisch zu früheren Kampagnen geäussert, welche die Fussgänger als Hühner, rohe Eier, als gelbe Erbsen oder Smilies darstellten und den Fussgängervortritt als freundliche Geste der Autolenkenden qualifizierte.

Mit den nun vorliegenden Regeln und der Darstellung der zu Fuss Gehenden als "normale" Menschen sind wir überzeugt, einen grossen Schritt weiter gekommen zu sein. Mit dem Slogan des Aktionsklebers "Ich bin auch ein

Fussgänger“ wird zudem das Bewusstsein gestärkt, dass die meisten Verkehrsteilnehmer wechselnde Rollen einnehmen, denn wer Auto fährt, geht auch zu Fuss. (Und weil viele AbonnentInnen von fussverkehr.ch auch Autolenkende sind, senden wir den Kleber auch Ihnen.)

Mit einer gross angelegten Kampagne, die sowohl von den auflagenstarken Medienmöglichkeiten des TCS profitiert, bei der aber auch die bfu ihre Kommunikationskanäle zur Verfügung stellt, arbeiten wir an der Sensibilisierung für das Verhalten am Fussgängerstreifen.

Als Startpunkt für die Kampagne wurde der 7. April, der Weltgesundheitstag der WHO gewählt. Diese hat im Jahr 2004 die Verkehrssicherheit zum Thema und die “Aktion gelbes Zebra” ist ein offizielles Projekt der Schweiz zum Weltgesundheitstag. Unterstützt wird die Kampagne auch vom APUG (Aktionsplan Umwelt und Gesundheit).

Sponsoring

Neuland hat Fussverkehr Schweiz auch mit dem Sponsoring einer Verkehrssicherheits-Aktion betreten. Da der Fonds für Verkehrssicherheit nur einen Teil der Kosten trägt, waren wir gezwungen, eine zusätzliche Geldquelle zu fin-



Kinder können noch keine Geschwindigkeiten und Distanzen abschätzen und daraus die richtigen Schlüsse ziehen. Sie werden deshalb von der Verkehrspolizei instruiert, am Fussgängerstreifen zu warten, bis alle herannahenden Autos ganz angehalten haben. Weil eine starke Verlangsamung als Anhalten fehlinterpretiert werden könnte, heisst die Regel sogar “warten bis die Räder stillstehen”. Kinder sollen auch keine Handzeichen geben. Noch im “magischen” Denken verhaftet, könnten sie glauben, dass sie mit einem Handzeichen ein Auto stoppen können.

Die Autolenkenden müssen daher unbedingt wissen, dass die Kinder erst queren dürfen, wenn die Autos aus beiden Richtungen angehalten und sie müssen die Geduld aufbringen, allenfalls vor dem Fussgängerstreifen zu warten, bis auch die Autos auf der anderen Fahrbahn anhalten.

Fussverkehr Schweiz wurde von Eltern verschiedentlich aufgefordert, dies bekannt zu machen. Mit der breit abgestützten Kampagne “Aktion gelbes Zebra” ist dies nun gelungen.

Foto: Martin Leuzinger, Burgdorf



den, um die Aktion realisieren zu können. Wir suchten daher Sponsoren, die thematisch auch einen Bezug haben. Mit der Schuhfirma Bata und der Reifenfirma Continental haben wir zwei bekannte Firmen gefunden. Neben dem finanziellen Engagement beteiligt sich Bata auch mit Verteilleistungen. So wird in jeder Bata-Filiale nach dem 7. April das Falblatt “Gelbes Zebra” (solange Vorrat) verteilt.

Fazit

Wir werden mit dieser grossen Kampagne einen gezielten Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Trotz einer Vielzahl von verschiedenen Partnern mussten wir keine inhaltlichen Abstriche machen. Wir sind jedoch interessiert zu erfahren, was Sie zu den Inhalten und den neuen Zusammenarbeit denken. Bitte schreiben Sie uns.

Christian Thomas

Weitere Falblätter und Kleber können gratis bei Fussverkehr Schweiz bezogen werden.

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 “Englischviertelstrasse” (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

Gestaltung:
Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 2254 (WEMF beglaubigt 2003)

Ausgabe 1/04 April 2004

Stadt Zürich setzt sich für die FussgängerInnen ein.

Der Stadtrat von Zürich hat im Rahmen seiner Mobilitätsstrategie diverse Teilstrategien formuliert. Die beiden Teilstrategien "Fussverkehr" und "Behinderte, Betagte und Kinder" sind für uns von besonderem Interesse. Mit sicheren Strassenquerungen und einer ganzheitlichen Strassenraumgestaltung will er den zu Fuss Gehenden vermehrt konfliktarme und komfortable Plätze und Wege zur Verfügung stellen und fördert deren Durchlässigkeit. Bei der Gestaltung geht er vor allem auch auf die Bedürfnisse Behinderter, Betagter und von Kindern ein (z. B. Schulwegsicherung) und berücksichtigt dabei die Entwicklung neuer Verkehrsmittel (z. B. Skate- und Kickboards). In der Kommunikation wird im Jahr 2005 ein Schwerpunkt beim Thema Fussverkehr gesetzt u.a. mit der Durchführung des Kongresses Walk21 in Zürich. Die beiden Dokumente erfüllen in Bezug auf Ziele und Massnahmen die Forderungen von Fussverkehr Schweiz und könnten ein Vorbild für andere Städte bilden. Die beiden Teilstrategien sind elektronisch unter www.mobilitaetskultur.ch verfügbar.



Walk21 im Jahr 2005 in Zürich

WALK21 ist eine Serie von internationalen Konferenzen, die sich speziell dem Fussverkehr und der damit verbundenen Attraktivität von Städten widmet. Die erste WALK21-Konferenz fand im Jahr 2000 in London statt. Perth Australien, San Sebastián Spanien und Portland Oregon (USA) waren die nächsten Konferenzorte, In diesem Jahr werden die Teilnehmenden in Kopenhagen erwartet (vgl. dazu auch die Internetseite www.walk21.com).

Gastgeberin der Konferenz 2005 ist die Stadt Zürich. Der Kanton Zürich und die Eidgenossenschaft beteiligen sich ebenfalls ideell und finanziell an der Konferenz. Auf Seiten des Bundes sind die Bundesämter für Strassen (ASTRA), für Raumentwicklung (ARE), für Gesundheit (BAG), für Sport (BASPO) und für Energie (BFE) vertreten. Auch Fussverkehr Schweiz gehört zu den Trägern.

Die WALK21 Konferenzen haben üblicherweise zwei Zielgruppen: Zum einen sind dies die Teilnehmenden aus dem jeweiligen Durchführungsland, vor allem Interessierte und Fachleute der Planung, aus der Forschung sowie von Gemeindebehörden. Zum zweiten wird ein internationales Fachpublikum angesprochen, vorwiegend aus Europa und Übersee. Die bisherigen Konferenzen haben gezeigt, dass es gut gelingt, beide Zielgruppen anzusprechen und gegenseitige Inspirationen zu schaffen. Die Konferenz will auch auf die Bevölkerung der Stadt Zürich bzw. der ganzen Schweiz ausstrahlen.

Konferenz zu autofreien Städten

Eine ähnliche Stossrichtung verfolgt die vom 19. – 24. Juli in Berlin stattfindende Konferenz zum Thema "Towards Carfree Cities" statt.

Sie bringt Leute aus Europa und der Welt zusammen, um praktische Alternativen zur Autoabhängigkeit anzubieten – zu Fuss gehen, Velo fahren, öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Details vgl. www.worldcarfree.net

Avanti-Plus – Nachlese

Wir freuen uns über das Resultat der Avanti-Plus Abstimmung und danken allen, die zum guten Resultat beigetragen haben. Unsere differenzierte Argumentation im letzten fussverkehr.ch 4/03, die durchaus auch positive Seiten der Vorlage berücksichtigte, ist nicht bei allen unseren LeserInnen auf Anklang gestossen.

Wir wollten aber als Fachverband Abstand nehmen von einfachen Parolen. Wir mussten in Betracht ziehen, dass Avanti-Plus erstmals die theoretische Möglichkeit bot, Investitionen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs aus Benzinzoll-Geldern bezahlen zu lassen. Man hätte also argumentieren können, dass wir aus "Fussgängersicht" für die Vorlage hätten eintreten müssen. Wir haben das nicht getan, erstens weil die Vorlage schwergewichtig ein Ausbau der Kapazitäten für den Autoverkehr vorsah und zweitens, weil Möglichkeiten eines Geldflusses an den Fuss- und Veloverkehr nur sehr indirekt und in viel zu geringem Umfange ermöglicht worden wäre. Wir haben uns bei der Formulierung eine Prise Ironie erlaubt und auch ohne plakative Nein-Parole für ein Nein geworben.

mobil sein – mobil bleiben

Auch dieses Jahr organisiert Fussverkehr Schweiz Kurstage zum Thema "Mobilität und Gesundheit" unter dem Label "mobil sein mobil bleiben". Eine grössere Werbekampagne läuft zusammen mit dem Zürcher Verkehrsverbund ZVV. Zur Zeit liegen Prospekte in allen Trams der Städte Zürich und Winterthur auf. Die Kurse richten sich an SeniorInnen. Vermittelt werden Kenntnisse über aktuelle Verkehrsregeln, den Umgang mit den neuen Billettautomaten und gesundheitliche Aspekte. InteressentInnen können sich an unsere Geschäftsstelle wenden.



Sicher zu Fuss

Innovationspreis Fussverkehr

Innovationspreis

"sicher zu Fuss"

Nach der Ausschreibung für den diesjährigen Innovationspreis Fussverkehr "sicher zu Fuss" sind 56 Eingaben eingegangen. Wie schon beim letzten Preisausschreiben kann ein breites Spektrum an interessanten und spannenden Umsetzungen von fussgängerfreundlichen Massnahmen bewertet werden. Die Jurierung erfolgt im Mai. Die Preisverleihung soll im Rahmen eines feierlichen Anlasses in der prämierten Gemeinde im August stattfinden.