



Liebe Fussgängerinnen, liebe Fussgänger,

Mit der vorliegenden Nummer geben wir Ihnen einen Einblick in unsere abgeschlossenen und laufenden Arbeiten.

Der Jahresbericht 2004 hält Rückschau auf die Projekte des vergangenen Jahres. Gleichzeitig nutzen wir die Gelegenheit, auf den weiteren Seiten unserer Zeitschrift fussverkehr.ch über unsere neuen Projekte zu berichten. Sie erhalten einen Überblick über die Breite und Verschiedenartigkeit unserer Projektarbeiten. Dokumentiert sind hier nur die grösseren, in der Regel durch das "Bundesamt für Strassen ASTRA" oder den "Fonds für Verkehrssicherheit" finanzierte Projekte.

Die vielen kleineren Projekte, Beratungen, Inputs aus verschiedenen Ebenen, sowie der ganze Prozess zur Entwicklung neuer Projekte, können aus Platzgründen nicht erläutert werden. Dieser erhebliche und inhaltlich essentielle Teil des Arbeitsvolumens kann nur durch Ihre grosszügigen Mitgliederbeiträge finanziert werden. Herzlichen Dank!

Mit fussgängerfreundlichen Grüssen

Thomas Schweizer

Neue Projekte von Fussverkehr Schweiz

In den letzten Monaten konnte Fussverkehr Schweiz einige neue Projekte starten. Mit dem folgenden Werkstattbericht möchten wir Ihnen Einblicke in die laufenden Arbeiten geben.

Gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und der Veloverkehr haben vieles gemeinsam: Beide Fortbewegungsarten sind effizient, energiesparend, umweltgerecht, gesund und kostengünstig. Sie sind bescheiden im Flächenverbrauch und tragen wesentlich zur Wohn- und Lebensqualität bei. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist daher kaum bestritten. Eine Förderung des Fussverkehrs wie auch des Veloverkehrs kann jedoch nicht überall konfliktfrei gestaltet werden. Zwischen Fuss- und Veloverkehr bestehen auch grosse Unterschiede: Die Ansprüche der Velofahrenden auf Geschwindigkeit und Fahrdynamik widersprechen dem Bedürfnis der FussgängerInnen, die Strassenräume flächenhaft als Aufenthaltsort zu benützen. Die zu Fuss Gehenden fühlen sich zunehmend verunsichert, wenn immer häufiger Velos legal oder illegal auf "ihren" Flächen verkehren. Velofahrende erwarten hingegen eine hohe Durchlässigkeit im gesamten Siedlungsgebiet. Sie wollen möglichst nahe an ihr Ziel heranfahren können.

In einer Broschüre, die gemeinsam von Fussverkehr Schweiz und von der IG Velo Schweiz erarbeitet wird, sollen die Probleme und Konflikte aufgearbeitet sowie Lösungsmöglichkeiten diskutiert werden. Es warten folgende wichtige Fragen auf eine Antwort:

- Wie kann erreicht werden, dass die reinen Fussgängerflächen von den Velos besser respektiert werden?
- Wie kann eine gemischte Verkehrsführung erfolgreich umgesetzt werden?
- Wie kann erreicht werden, dass in Bereichen mit gemischter Verkehrsführung die Rücksichtnahme genügend hoch ist?

Eine Analyse diverser Fallbeispiele aus Schweizer Städten soll Ansätze zur Verbesserungen liefern.

Weiter fliessen in die Broschüre eine Aufarbeitung der vorhandenen Fachliteratur sowie die Ergebnisse einer umfangreichen Expertenbefra-

gung ein. Zielpublikum der Broschüre sind die Fachleute in Kantonen und Gemeinden sowie die PlanerInnen in den privaten Büros. Das Projekt wird von einer Resonanzgruppe begleitet, die sich aus ExpertInnen aus den folgenden Organen bzw. Fachgebieten zusammensetzt: Fonds für Verkehrssicherheit FVS, Bereich Langsamverkehr des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Pro Senectute, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Schweizerische Velokonferenz, Polizei, Verkehrspsychologie, Gemeinde- und Kantonsvertreter, Planer.

Entwicklung des neuen Signals "Sackgasse"

Ausgangslage und bisher bestehende Lösungen

Die Durchgängigkeit von Wegen und Strassen für FussgängerInnen ist oft nicht klar. Die Tafel "Sackgasse" ist eine Information, die sich nur an den Motorfahrzeugverkehr richtet. Leute, die zu Fuss oder per Velo unterwegs sind wissen nicht, ob der Weg weiterführt, da eine entsprechende Erläuterung in der Regel fehlt. Fortschrittliche Gemeinden versehen die Sackgassentafel mit Zusatzinformationen. Diese richteten sich bisher vornehmlich an den Zweiradverkehr. Die Vielfalt der Zusatzinformationen schafft jedoch nicht zwingend Klarheit. Hier zwei Beispiele:



Fremdsprachige, welche Wörter wie "ausgenommen", "durchgehend" oder "gilt nicht für" nicht verstehen, können die Tafel nicht lesen. Zudem sind solche ergänzenden Informationen teurer als Standardlösungen. Viele Gemeinden verzichten daher auf diese Zusatzinformation.

Titelbild:
Altstadt in Rheinfelden.
Foto: T. Schweizer

Ziele

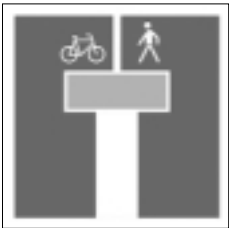
Ziel ist eine klare Information für FussgängerInnen und Velofahrende, ob der Weg für sie weiterführt oder ebenfalls in einer Sackgasse endet: Sie muss sowohl für die Fussgänger als auch für die Velofahrenden verständlich sein – unabhängig von der Sprache. Bestehende Signaltafeln sollen nachgerüstet werden können.

Bevor eine neue Festlegung für die Schweiz getroffen wird, müssen zusammen mit dem ASTRA alle Lösungsmöglichkeiten diskutiert und Erfahrungen gesammelt werden. Fussverkehr Schweiz testet nun im Auftrag des ASTRA wie ein solches Signal aussehen soll. Im laufenden Jahr soll die Grafik definitiv gestaltet werden und Verkehrsversuche in 3 bis 4 Gemeinden und Städten durchgeführt werden. Mit Befragungen wird die Verständlichkeit ermittelt. Zudem sind Überlegungen zu verschiedenen Spezialfällen anzustellen.

Entwürfe für ein neues Signal



Sackgasse für Fahrzeuge



Sackgasse für Motorfahrzeuge



Sackgasse für alle

Fussgänger-Orientierung in Städten

Ein Interreg-Projekt der EU

Die EU hat ein interregionales Projekt für die Verbesserung der Fussgängerinformation in grossen Städten lanciert. Dabei geht es um die Schaffung eines Standards, der zunächst in den Partnerstädten diskutiert und umgesetzt werden soll. Das Interreg-Projekt dient dabei als Informationsaustausch und Diskussionsforum von neuen Ideen. EU-Staaten können für die Umsetzung von Massnahmen mit EU-Geldern rechnen. Auch für die Schweiz ist eine Zusammenarbeit möglich. Sie kann an allen Veranstaltungen teilnehmen, Inputs liefern und mitdiskutieren, allerdings fließen keine EU-Gelder in die Schweiz und die Umsetzung muss deshalb aus anderen Geldquellen finanziert werden. Fussverkehr Schweiz hat mit den Städten Biel und Zürich PartnerInnen gefunden, die in den nächsten zwei Jahren Projekte realisieren wollen, die sich für eine Integration in dieses EU-Projekt eignen.

Anfang Jahr wurde das Projekt mit dem Namen "Spatial Metro" (übersetzt: Räumliche Grossstadt) gestartet. Beteiligt sind die europäischen Städte Norwich (UK), Bristol (UK), Rouen (F), Koblenz (D) und Delft (NL) sowie die Universitäten von Norwich, Delft und Koblenz.

Ein erstes Treffen aller Projektpartner hat anfangs März stattgefunden. In den nächsten zwei Jahren wird es noch einiges zu diskutieren geben, um einen hohen Standard an verständlicher Fussgängerorientierung zu erreichen.

Fussverkehr Schweiz nimmt im Rahmen dieses Interregprogramms auch die Gelegenheit wahr, den entsprechenden Passus im Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) zu thematisieren: "In Städten und grösseren Ortschaften sind Fussgängerverbindungen, die Teile eines Fusswegnetzes ...sind, einheitlich zu signalisieren." (FWV Art. 4 Abs. 3). Seit Bestehen des FWG haben keine Bestrebungen zu einer einheitlichen Signalisierung der Fusswegnetze stattgefunden. Das Interregprojekt liefert auch dafür

eine willkommene Austauschmöglichkeit unter den beteiligten europäischen Partnern.

Das oben erwähnte Projekt einer neuen Sackgassentafel ist ein Beitrag von Fussverkehr Schweiz zu einer einheitlichen europäischen Lösung.

Forschungsprojekt "Verhalten am Fussgängerstreifen"

Bei der Erarbeitung der Empfehlungen für das Verhalten am Fussgängerstreifen im Rahmen der Aktion "Gelbes Zebra" (vgl. Nr. 01/04) hat sich gezeigt, dass viele Fragen rund um die Gewährung oder Missachtung des Fussgängervortrittes noch ungeklärt sind. Das Problem liegt darin, dass die Verhaltensweisen von zwei Personen (Lenker/Fussgänger), die im entscheidenden Augenblick etwa 30 Meter von einander entfernt sind, mit herkömmlichen Mitteln kaum erfasst und ausgewertet werden können. Die in letzten Jahren weiter entwickelte Lasertechnologie (vgl. auch fussverkehr.ch 02/02) ermöglicht erstmals, mehrere und unterschiedliche Parameter, wie Fahrgeschwindigkeit, Gehgeschwindigkeit, Verzögerungen, Spurverhalten und vieles mehr, gleichzeitig zu erfassen. Damit werden die unterschiedlichen Verhaltensweisen und auch die gegenseitigen Abhängigkeiten mathematisch messbar. Der Lasersensor "scant" in einem Umkreis von 20 Metern alle Bewegungen. Dadurch kann das Verhalten der FussgängerInnen am Strassenrand und dasjenige der herannahenden AutolenkerInnen in Beziehung gebracht werden. Mit der Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit werden in den kommenden Monaten an verschiedenen Standorten und unter verschiedenen Bedingungen Messungen durchgeführt. Die Auswertungen sollen zeigen, welche Standort- und Verhaltensfaktoren die Gewährung des Vortrittes positiv beeinflussen. Wir möchten die Diskussion um die Zebrastreifen versachlichen, indem wir objektive Daten erheben.

Standorte für das Messgerät gesucht!

Fussverkehr Schweiz sucht nun geeignete Standorte in der ganzen Schweiz zur Aufstellung des Messgerätes. Sie sollen folgende Bedingungen erfüllen:

- gerade Strecke
- Fussgängerstreifen ohne Ampel
- mindestens 30 Meter von einer Kreuzung entfernt
- häufige Fussgängerquerungen, z.B. bei Schulhäusern, Bahn- oder Busstationen, Einkaufszonen
- mindestens zeitweise viel Autoverkehr

Besonders interessant wären Orte, an welchen im Laufe dieses Jahres bauliche Verbesserungen am Fussgängerstreifen vorgenommen werden (z.B. Mittelinsel, bessere Beleuchtung, Trottoirnarbe etc.) und an denen vorher/nachher – Messungen vorgenommen werden könnten. Für allfällige Hinweise sind wir dankbar!

Pedestrian Audit: Lokaltermin Fussverkehr

Das Pedestrian Audit ist ein standardisiertes, vom Umfang und der Zeit her beschränktes Hilfsmittel zur Erfassung von Schwachstellen und nicht ausgeschöpften Potenzialen für den Fussverkehr.

In England und Schweden wird das Pedestrian Audit seit Jahren erfolgreich praktiziert (darum der engl. Name) und soll nun auch in der Schweiz eingeführt werden.

Ein Audit ist wörtlich eine Anhörung. Diese Anhörung findet nicht in einer Amtsstube, sondern vor Ort, also auf der Strasse, statt. Dabei treffen GemeindevertreterInnen und weitere Personen, die ein Interesse an der Benützung der Strasse haben (z.B. Eltern von Schulkindern, LadenbesitzerInnen, Restaurateure, Tourismus-Fachleute u.a.). Ziel ist nicht die Lancierung grosser neuer Projekte, sondern pragmatische und kurzfristig realisierbare Lösungen zu finden, aber auch Probleme aufzuzeigen, die im Rahmen einer Gesamtplanung gelöst werden müssten.

Das Pedestrian Audit soll die Verantwortlichen des Strassenbaus und -unterhalts für die Anliegen der FussgängerInnen sensibilisieren.

Fussverkehr Schweiz erarbeitet zurzeit die Grundlagen und eine Checkliste für die fruchtbare Abwicklung solcher Schwachstellen-Analysen. Fussverkehr Schweiz sucht Gemeinden, die gerne einen Testlauf machen möchten.

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, info@fussverkehr.ch

Redaktion: Thomas Schweizer
Mitarbeit: Christian Thomas, Marlène Butz, Eugen Odermatt

Gestaltung:
Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 1976 (WEMF beglaubigt 2004)
Aktuelle Auflage: 2380 Exemplare

Ausgabe 1/05 März 2005

Neuer Mitarbeiter bei Fussverkehr Schweiz: Andreas Bernhardsgrütter

Andreas Bernhardsgrütter, Siedlungsplaner HTL FSU und Verkehrsplaner SVI, arbeitet seit 1. März 2005 mit einem 60-Prozent-Pensum bei Fussverkehr Schweiz.

Andreas Bernhardgrütter wuchs in der Gemeinde Jona auf und besuchte dort auch die Primar- und Sekundarschule. Während der Hochbauzeichnerlehre absolvierte er an der Schule für Gestaltung in Zürich die gestalterische Berufsmittelschule. Nach dreijähriger freiberuflicher Tätigkeit bei Architektur- und Raumplanungsbüros begann er 1991 an der Fachhochschule Rapperswil das Studium zum Siedlungsplaner HTL, welches er 1995 erfolgreich abschloss. Das Thema seiner Diplomarbeit war die Zentrumsentwicklung der polnischen Stadt Koszalin. Nachdem Studium wurde er vom renommierten Planungsbüro Strittmatter Partner AG in St.Gallen verpflichtet. Schwerpunkt seiner dortigen Tätigkeit war neben der klassischen Raumplanung (Orts- und Quartierplanungen) verkehrsplanerische Aufgaben, wie die Einführung von Tempo-30-Zonen, die Gestaltung von Hauptstrassen, die Organisation von Bahnhofsplätzen, Untersuchungen zu geplanten Einkauf- und Freizeitzentren.

Andreas Bernhardsgrütter engagiert sich seit seiner Jugend für verkehrspolitische Themen. Er ist Vorstandsmitglied des VCS Sektion St. Gallen / Appenzell und Co-Präsident der Unabhängigen St. Gallen (vormals LdU). Von 1997-2000 war er Mitglied des Kantonsrates St. Gallen. Andreas Bernhardsgrütter ist eine menschenfreundliche und damit eine auf den Fussverkehr ausgerichtete Gestaltung des Verkehrs in Dörfern und Städten eine Herzensangelegenheit. Nach neunjähriger Tätigkeit beim Planungsbüro Strittmatter Partner AG in St. Gallen suchte er eine neue Herausforderung, die ihm erlauben sein persönliches verkehrspolitisches Engagement besser umzusetzen sowie die praktischen Kenntnisse in der Raum- und Verkehrsplanung einzubringen.

Fussverkehr Schweiz freut sich in Andreas Bernhardsgrütter einen kompetenten Mitarbeiter für die stärker gewichtete Gemeindegearbeit gefunden zu haben.

