



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger,

"Querungen für den Fussverkehr als Achillesferse im Fusswegnetz" war der Titel der diesjährigen Tagung für die Fachstellen von Fuss- und Langsamverkehr. Über 50 Fachleute aus Kantonen und Städten aus allen Sprachregionen diskutierten die Problematik der sicheren Querung mit und ohne Fussgängerstreifen, das heisst mit und ohne Vortritt. Wie müssen die Querungsbereiche gestaltet und rechtlich gesichert werden? Die Tagung lieferte Hinweise auf die bauliche Ausgestaltung und Ansätze für die Weiterentwicklung des Strassenverkehrsrechts. In dieser Ausgabe finden Sie die Zusammenfassung der Präsentationen.

Die Stadt Zürich hat das Jahr 2005 unter dem Titel "Züri z'Fuess" zum Fussgängerjahr erklärt. Wir stellen die verschiedenen Aktivitäten vor, die ihren Abschluss in der internationalen Fussgängerkonferenz "Walk21" finden.

Am 29. September findet unsere Jubiläums-Generalversammlung in Zürich statt.

Mit fussgängerfreundlichen Grüssen

Thomas Schweizer

Querungen für den Fussverkehr als Achillesferse im Fusswegnetz – Fachtagung Fussverkehr vom 2. Juni 2005 in Basel

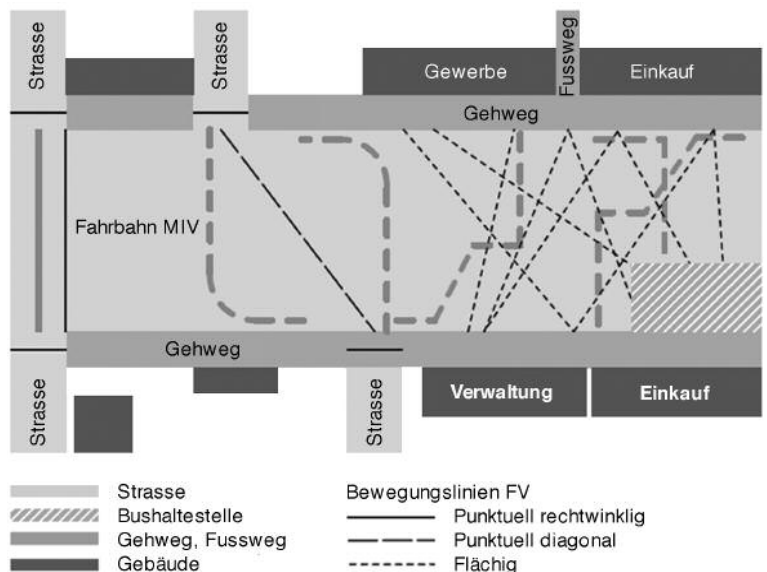
Am 2. Juni 2005 führte Fussverkehr Schweiz im Auftrag des ASTRA Bereich Langsamverkehr erneut eine Fachstellen-tagung Fussverkehr durch. Diese Informationsveranstaltung richtete sich an die Fachleute der Fachstellen Fussverkehr der Kantone und der grösseren Schweizer Gemeinden. Es nahmen über 50 Personen aus allen Landesteilen der Schweiz teil.

Die Querungsnormen und ihr Hintergrund

Christian Pestalozzi, Pestalozzi & Stäheli, Basel, bearbeitet zusammen mit anderen Fachleuten die neuen Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Er orientierte über den Stand der Arbeiten.

Je nach geometrischer und betrieblicher Ausgestaltung haben Strassen eine unterschiedlich grosse Trennwirkung und schränken dadurch die Mobilität zu Fuss ein. Querungen für den Fussverkehr sind komplexe Bauwerke. Sie sind ein zentrales Element für die Erreichbarkeit zu Fuss, für die Attraktivität des Fussverkehrs und damit für die Steigerung der Mobilität zu Fuss.

Örtlichkeit und Art der Querungsnachfrage aus kleinräumiger Betrachtung
Quelle: SN 640 240



Titelbild:

Die Querung als Achillesferse im Fusswegnetz
Foto: T. Schweizer

Entsprechend dieser Bedeutung von Querungen hat die VSS eine Normengruppe "Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr" definiert. Die Grundlagennorm (SN 640 240) hat zum Ziel, Querungen für den Fuss- und den Veloverkehr sicher, kohärent, direkt und komfortabel zu gestalten und auf die Nutzungsansprüche der übrigen Verkehrsteilnehmenden und des Umfeldes abzustimmen. Die Norm beschreibt die Ermittlung der Querungsnachfrage sowie die Festlegung der Lage und des Typs der Querung.

Das Prinzip der Grundlagennorm basiert auf einer nachfrageorientierten Planung des Angebots in Abstimmung mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept der Strasse.

– Die Nachfrage wird durch die vorhandenen oder zu erwartenden Bewegungslinien des Fussverkehrs bestimmt und kann durch die folgenden drei Faktoren beschrieben werden: Die Örtlichkeit gibt den generellen Korridor an, indem dessen der Fussverkehr die Strasse queren will.

Die Art der Nachfrage (punktuell rechtwinklig, punktuell diagonal oder flächig) ist massgebend für die Bestimmung der Lage und des Typs der Querung.

Die Bedeutung ist nicht nur abhängig von der Menge und der zeitlichen Verteilung des Fussverkehrs, sondern auch von den Benutzergruppen und dem Verkehrszweck.

– Die Kenntnis von Örtlichkeit, Art und Bedeutung der Nachfrage ist eine wichtige Voraussetzung für die Planung und Projektierung des Angebots. In einem ersten Schritt wird im Korridorbereich die genaue Lage bestimmt. Als zweiter Schritt muss entschieden werden, welcher Querungstyp angeboten werden soll.

Fazit: Die umfassende Betrachtung der Querungen zeigt, dass der Fussgängerstreifen nur eine unter vielen Möglichkeiten der Querung ist. Die heute geltende Norm "SN 640 241 Fussgängerstreifen" bedarf einer Überarbeitung und Anpassung an die Grundlagennorm.

Fussgängerstreifen als Hauptproblem bei der Einführung von Tempo-30-Zonen in der Stadt Genf am Beispiel des Quartiers la Cluse – la Roseraie

Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité de la Ville de Genève, berichtete über die mit der Einführung einer Tempo-30-Zone verbundene Aufhebung von Fussgängerstreifen und die resultierenden emotionalen Auseinandersetzungen zwischen der Stadt Genf, der Bevölkerung und dem Kanton.

Anfang der neunziger Jahre verpflichteten sich die städtischen Behörden von Genf, schrittweise Tempo-30-Zonen auf dem Gemeindegebiet einzuführen. Bis Ende 2001 waren zehn solcher Zonen umgesetzt.

Die Tempo-30-Zone im Viertel la Cluse – la Roseraie war zum Zeitpunkt der Inbetriebsetzung am 31. August 2004 die erste Tempo-30-Zone, welche gemäss der neuen Verordnung über die Tempo-30-Zonen realisiert wurde. Artikel 4 Absatz 2 lautet: "Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist (in Tempo-30-Zonen) unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen." Die Aufhebung der Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen wird vom eidgenössischen Gesetzgeber vorgeschlagen, damit FussgängerInnen die Fahrbahn überall queren können. Sie haben aber kein Vortrittsrecht und sind angehalten, die Fahrbahn nicht unüberlegt, sondern mit der nötigen Wachsamkeit zu betreten.

Die zuständigen Dienste der Stadt Genf interpretieren diesen Artikel wie folgt:

- In Tempo-30-Zonen können Fussgängerstreifen errichtet werden, sobald ein sicherheitsrelevantes Bedürfnis festgestellt wird, wie beispielsweise, aber nicht ausschliesslich, im Bereich von Schulen oder Heimen.
- Ein gleichartiges Vorgehen ist nicht nur bei Hauptpunkten des Fussgängeraufkommens, wie beispielsweise bei Einkaufszentren, Schulen, Heimen, Kirchen etc. wünschenswert, sondern ebenso entlang der wichtigsten Fussgängerwege als auch an Orten von teilweise geringerer Fussgängerfrequenz, und besonders bei Schulwegen.

Die kantonale Bewilligungsbehörde sah dies anders. Sie akzeptierte Fussgängerstreifen nur in einem Umkreis von einigen Dutzend Metern von Schulen oder Heimen und forderte die Stadt auf, einen wesentlichen Teil der Fussgängerstreifen im Viertel la Cluse – la Roseraie aufzuheben, um der eidgenössischen Verordnung zu entsprechen.

Unmittelbar nach der Eröffnung der Tempo-30-Zone überschwemten Proteste (Briefe, E-Mails und Telefonanrufe) die Dienste der Stadt Genf sowie das kantonale Amt für Transport und Verkehr. Die Reaktionen zeigten Zorn und Unverständnis über die Aufhebung der etwa zwanzig Fussgängerstreifen. Insbesondere empörte sich die Bevölkerung darüber, dass durch die neue Situation die Schulwege für die Kinder gefährlicher wurden. Der lokale Protest erreichte Ende September 2004 seinen Höhepunkt, als QuartierbewohnerInnen sich zu einer spontanen Aktion entschieden, wobei sie mit selbstklebenden Bändern jene Fussgängerstreifen markierten, welche sie wieder haben wollten.

Der Protest zeigte Wirkung. Stadt und Kanton sahen sich gezwungen, nach neuen Lösungen zu suchen. Sechs Streifen wurden nachträglich doch noch bewilligt, andere Querungsstellen wurden baulich gesichert.



Nach Einführung der Tempo-30-Zone und dem Wegfall der Fussgängerstreifen griffen die AnwohnerInnen zum Klebeband.

Bild: Stadt Genf

An einzelnen Stellen wurden nachträglich wieder Fussgängerstreifen aufgemalt.

Bild: Stadt Genf

*In Neueneegg BE wurde nach einer Umgestaltung der Ortsdurchfahrt auf Fussgängerstreifen im Kernbereich verzichtet. Mit einem roten Belag in der Ortsmitte, mit roten Streifen und dem "Lausbubengesicht" wird darauf hingewiesen, dass in allen Bereichen gequert werden darf.
Bild: Thomas Schweizer*



Flächige Querungen ohne Fussgängerstreifen – Beispiele fussgängerstreifenloser Ortszentren: Neueneegg, Köniz

Rolf Steiner, Verkehrsteiner, Bern, stellte einen Verkehrsversuch vor, der den FussgängerInnen in Ortszentren das flächige Queren ermöglicht, allerdings ohne Vortritt.

Es lassen sich bei weitem nicht alle Fussgängerquerungen kanalisieren. Disperse Wunschlinien gibt es überall. FussgängerInnen gehen nicht zweimal bis zu 50 Meter Umwege, wie es die geltende Signalisationsverordnung vorschreibt.

Wie kann darauf reagiert werden, wenn die FussgängerInnen die vorgegebenen Umwege nicht mehr akzeptieren? Sollen entlang der Strasse im Ortszentrum Geländer gebaut oder mittels regelmässiger Polizeikontrollen die (mühsamen) Vorschriften durchgesetzt werden? Sollen die Vorschriften geändert werden? Oder soll einfach auf Fussgängerstreifen verzichtet werden, indem nach einer Strassen-sanierung keine mehr aufgemalt werden? Aber wie kommen dann Kinder, Betagte, Seh- oder Gehbehinderte über die Strasse?

Diese Fragen stellten sich dem Projektleiter des Kantonalen Tiefbauamtes Bern in Neueneegg. Nach der Sanierung und Umgestaltung der Strasse mit zwei Kreisverkehrsplätzen am Eingang zum Ortszentrum und einem roten

Belag beim neu gebauten Einkaufszentrum mit "Dorfplatz" wurden in einem Verkehrsversuch die drei vorher bestehenden Fussgängerstreifen nicht mehr aufgemalt, da die mit 6'000 Fahrzeugen pro Tag nicht sehr stark befahrene Kantonsstrasse ohnehin irgendwo gequert wurde. Die Aufhebung der Fussgängerstreifen führte bei Teilen der Bevölkerung zu einer Verunsicherung, und es wurde das Wiederanbringen der Fussgängerstreifen gefordert. Anstatt dieser Forderung nachzugeben wurde mittels einer Informationskampagne "miteinander" ein rücksichtsvolles Verhalten gefordert und eine Wirkungsanalyse erstellt, um zu sehen, ob die neue Lösung funktioniert und verantwortet werden kann, oder ob doch wieder Fussgängerstreifen aufgemalt werden sollten. Die Videoanalyse zeigte, dass es sehr gut funktioniert. Es wurde eine hohe Rücksichtnahme sichtbar, ein "Miteinander" statt gegeneinander. 80% der Querenden fanden sofort eine Lücke und querten unverzüglich am gewünschten Ort. Weitere 10% fanden nach einer kurzen Wartezeit eine Lücke oder erhielten von den Autolenkenden sogar freiwillig den Vortritt. Im Durchschnitt war somit pro Querung eine Wartezeit von ca. einer Sekunde zu verzeichnen.

Auf der anderen Seite standen die Befürchtungen vor allem von Eltern um die Schulwegsicherheit ihrer Kinder. Die Skepsis trat auch im Rahmen einer Befragung zu Tage. Also wurde beschlossen, den Versuch mit roten Bändern und "Lausbubengesichtern" auf der Strasse zu ergänzen, zeitlich auszudehnen, mittels von Kindern gemalten Plakaten erneut zu kommunizieren und bei Nacht, Schnee und Regen erneut zu untersuchen. Mit Ausnahme einer Stelle, an welcher ein ergänzender Beleuchtungskandelaber angebracht werden musste, funktionierte das ganze auch bei erschwerten Bedingungen. Schulkinder, welche an einer empfohlenen Stelle (aufgemalte "Füsse") etwas vom Kreisel entfernt die Strasse queren wollten, erhielten mehrheitlich freiwillig den Vortritt, und es zeigte sich, dass die Kinder nach der Verkehrsinstruktion vor Ort mit der neuen Situation umgehen konnten. Der Gemeinderat liess sich von der Analyse und der Empfehlung der Begleitgruppe überzeugen, zog die frühere Forderung nach Fussgängerstreifen zurück und erklärte sich mit der Überführung in ein Definitivum einverstanden.

Ende gut alles gut? Kann Neueneegg überall kopiert werden? Wohl kaum! Nicht in jedem Ortskern sind flächige Querungen erwünscht, weil beispielsweise weil nur einseitig wichtige Fussgängerziele angeordnet sind oder nur an wenigen Stellen die Sichtverhältnisse Querungen zulassen. Und wenn flächige Querungen gefragt sind, darf das Beispiel Neueneegg kopiert werden? Wie ist es auf einer Strasse mit 20'000 Autos am Tag?

Ein wichtiger Aspekt ist die Geschwindigkeit. In Neueneegg gilt Tempo 50. Gefahren wird allerdings bloss um die 40 km/h. Im Ortszentrum von Köniz wurde von der Kommunalpolitik mit Vehemenz Tempo 30 gefordert und umgesetzt.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Frage der Gestaltung: Wie können neuartige Regimes, die mit erhöhter Rücksichtnahme statt signalisationstechnischer Regelungsdichte arbeiten, den Beteiligten kommuniziert werden? Hier wurde leider mit der neuen Norm der Spielraum stark eingeschränkt.

Welches sind die Vor- und Nachteile freier, flächiger Querungen? Freie Querungen an der gewünschten Stelle dienen nicht nur dem Komfort der querenden FussgängerInnen sondern auch der Verstetigung des Verkehrsflusses. Sie erhöhen auch die Durchflusskapazität der Fahrzeuge. Im Zentrum von Köniz läuft derzeit ein weiterer Versuch. Tiefe Geschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit, der Fussgängervortritt ist aber auch hier nicht gegeben.

Sind Fussgängerstreifen also bald Auslaufmodelle? Keineswegs! Es gibt unzählige Situationen, wo FussgängerInnen nur mit Hilfe von Fussgängerstreifen eine Chance haben, innert nützlicher Frist heil die Strasse zu queren.

Fazit: Es besteht das Bedürfnis nach einer Regelung auch auf stark befahrenen Strassen in Orts- und Stadtzentren, die sich zwischen den beiden Polen "Generell Tempo 50" auf der einen Seite und den Begegnungszonen auf der anderen Seite bewegt. Vielleicht liegt eine (kurzfristige) Lösung auch darin, dass die in der Praxis kaum durchsetzbare "Querungs-Verbotzone" bei Fussgängerstreifen von 50 m endlich reduziert wird.

Das Konzept des Kantons Basel-Stadt für sichere Fussgängerquerungen

Barbara Auer, Fachstelle Langsamverkehr, Hochbau- und Planungsamt, Kanton Basel-Stadt, stellte Massnahmen vor, mit welchen die Situation für die FussgängerInnen in Basel-Stadt verbessert werden soll. Im Anschluss an ihr Referat führte Frau Auer die Teilnehmenden auf einem Rundgang zu einigen bereits umgesetzten Beispielen, die vor Ort diskutiert werden konnten. Das "Konzept des Kantons Basel-Stadt für sichere Fussgängerquerungen" hatte im Rahmen des "Innovationspreises Fussverkehr 2004 – Sicher zu Fuss" eine Auszeichnung erhalten.

Basel, bekannt für seine Velopolitik, hat die Förderung des Fussverkehrs lange Zeit wenig vorangetrieben. Deshalb wurde 1998 von Fussverkehrsverbänden die Initiative "Basel zu Fuss" eingereicht, welche eine Verbesserung der Situation für den Fussverkehr sowie entsprechende finanzielle Mittel forderte. Diese Mittel wurden in Form eines Rahmenkredits zur Förderung des zu Fuss Gehens im Jahre 2003 vom Grosse Rat (Parlament) des Kantons Basel-Stadt gesprochen.

Etwa gleichzeitig wurde im Rahmen der Werkstatt Basel – einem partizipativen Prozess, in welchem die Bevölkerung ihre Vorschläge für eine attraktivere Stadt anbringen konnte – die Forderung nach sicheren Fussgängerquerungen und -verbindungen gestellt. Das aus der Werkstatt Basel entstandene Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (APS) fasst alle Werkstattprojekte zusammen, auch die Projekte für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufwertung des Wohnumfeldes. Zu deren Umsetzung wurde ein Rahmenkredit zur Wohnumfeldaufwertung (WUV) von 25 Mio. Franken gesprochen.

Mit dem Ziel, ein stadtweites Verbesserungskonzept zu erarbeiten, wurde die Situation des Fussverkehrs flächendeckend erfasst. Nebst der Erhebung sämtlicher Fussgängerquerungen in der Stadt wurden unter Einbezug der Quartiervereine, Behindertenorganisationen, Fachverbände des Fussverkehrs und Schulinspektoren und unter Berücksichtigung von Anfragen aus der Bevölkerung sowie politischen Vorstössen problematische Fussgängerquerungen und -verbindungen ermittelt. Dabei wurden über 200 Problemstellen, die nicht den Sicherheitsaspekten genügen und verbesserungswürdig sind, festgehalten. Als wichtigste Probleme er-

Mit einem Rahmenkredit konnten in Basel diverse Verbesserungen für den Fussverkehr erreicht werden. Die gefährliche Kreuzung Colmarer-/Hegenheimerstrasse wurde entschärft und Platz für den Aufenthalt geschaffen.

Bild: T. Schweizer

Trottoir beim Fussgängerstreifen mit Nasen verbreitert. Die Fahrbahn dadurch verengt und Querung verkürzt.

Bild: Stadt Basel



wiesen sich dabei fehlende Querungsmöglichkeiten und -hilfen (Mittelinsel, Trottoirnasen und -absenkungen) sowie besonders für Kinder mangelnde Übersichtlichkeit und unangepasste Geschwindigkeiten.

Um ein sinnvolles Umsetzungsprogramm zur Behebung dieser Problemstellen festlegen zu können, wurde ein standardisiertes Bewertungsverfahren für die Problemstellen erarbeitet. Dieses beinhaltet objektive Aspekte wie z.B. Sichtweite und Geschwindigkeit aber auch subjektive Aspekte, wie das persönliche Sicherheitsempfinden (z.B. soziale Sicherheit, Überforderung). Aufgrund dieser Beurteilung sowie einer Gewichtung der Problemstellen (Bedeutung als Schulweg, Altersheim, Arbeitsweg, o.ä. sowie deren Frequentierung) wurden diese in drei Prioritäten eingestuft.

Auf Basis eines Massnahmenkataloges für Verbesserungen wurden für alle Quartiere konkrete Teilprojekte für Problemstellen erarbeitet. Zu den Verbesserungsmassnahmen des Katalogs zählen beispielsweise neue Fussgängerquerungen, Trottoirüberfahrten, Trottoirnasen, Mittelinseln, Phasenadaptierungen der Lichtsignalanlagen und Verbesserung der Beleuchtung. Die Umsetzung begann 2002. Inzwischen wurden etwa 40 Massnahmen ausgeführt und weitere zehn sind in Bearbeitung. Bis Ende 2005 sollten ungefähr 50 Vorhaben zu Lasten des Rahmenkredits Wohnumfeldaufwertung umgesetzt werden. Ab 2005 werden Einzelmassnahmen zweiter und dritter Priorität zulasten des neuen Rahmenkredits zur Förderung des zu Fuss Gehens realisiert.

Bundesbeiträge für den Langsamverkehr? – Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes

Gottlieb Witzig, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, informierte über die Bestrebungen des Bundes zur Förderung des Langsamverkehrs (LV), insbesondere über die Möglichkeiten der Finanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme.

Der Bund hat dabei verschiedene Einflussmöglichkeiten. Der Bereich LV des ASTRA versucht innerhalb dieser Möglichkeiten dem LV ein möglichst grosses Gewicht zu geben. Folgende Handlungsfelder stehen dabei im Vordergrund:

- Verankerung des LV in der Ausführungsgesetzgebung zu Art. 86 BV (Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen "Neuer Finanzausgleich" (NFA) und "dopo Avanti")
- Behandlung LV als Grundanforderung für Bundesbeiträge an Agglomerationsprogramme

- Verankerung des LV im Sachplan Verkehr
- Anpassung von Planungsverfahren, Normen und Gesetzen an LV-Bedürfnisse
- Anforderungen bezüglich LV an kantonale Richtpläne

Informiert wurde vor allem über die ersten drei Punkte. Die Änderung des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer ist nach der Annahme des NFA in Bearbeitung. Hier wird die Grundlage für Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr geschaffen (ÖV, LV MIV). Der LV soll in den neuen gesetzlichen Regelungen gut verankert werden. Die Bundesbeiträge werden nur ausgerichtet, wenn ein "gutes" Aggloprogramm vorliegt, das alle Verkehrsmittel – namentlich auch den LV – in einer Gesamtplanung betrachtet und auch die Siedlungsentwicklung berücksichtigt. Die planerische Behandlung des LV ist somit in allen Aggloprogrammen vorgegeben. Der Erlass eines Bundesgesetzes über einen Dringlichkeitsfonds für Verkehrsinfrastrukturen (im Rahmen dopo Avanti) soll eine auf fünf Jahre befristete Spezialfinanzierung für Verkehrsprojekte ermöglichen (CHF 2.2 Mia.) Der LV fand bisher leider keine Aufnahme in diesen Fonds. Im Rahmen der zur Zeit laufenden Vernehmlassung und der anschliessenden Überarbeitung des Vorlage – so hofft man – soll der LV doch noch einen Platz finden. Entsprechende Anträge von Städten und Kantonen, den LV bereits in den Dringlichkeitsfonds aufzunehmen, könnten hier unterstützend wirken. Ein weiterer Erlass über einen Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz soll ab dem Jahr 2011, ebenfalls zeitlich befristet (20 Jahre) die Verkehrsprobleme beseitigen.

Für den Agglomerationsverkehr sind CHF 6 Mia. (MIV, LV, ÖV) vorgesehen. Nur Projekte, die in einem Agglomerationsprogramm enthalten sind, können über diesen Finanzierungskanal unterstützt werden. Projekte für den Fuss- und Veloverkehr müssen gebündelt bzw. zu Paketen geschnürt werden und einen finanziellen Umfang von mehreren Millionen aufweisen, denn eine Unterstützung von Einzelvorhaben ist nicht möglich. Denkbar wäre beispielsweise die Unterstützung eines Sanierungsprogramms gefährlicher Fusswegquerungen in einer gesamten Agglomeration. Bei der Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme ist diesen Randbedingungen Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Nationalstrassenfinanzierung sollen die Bedürfnisse des LV stärker Berücksichtigung finden. Zur Verminderung der Trennwirkung soll – ähnlich den Wildbrücken – auch für den LV eine verbesserte Vernetzung bzw. eine grössere Durchlässigkeit geschaffen werden.

Der Sachplan Verkehr ist zur Zeit in Bearbeitung. Hier ist es gelungen, verpflichtende Aussagen zu Gunsten des LV und der kombinierten Mobilität in den aktuellen Entwurf einzubringen:

- Der Bund setzt sich dafür ein, dass der LV optimal in die Transportketten eingegliedert wird und unterstützt geeignete Verknüpfungen (Umsteigepunkte, Informationssysteme) zur Förderung der kombinierten Mobilität.
- Der Bund ist insbesondere in den Agglomerationen bestrebt, den Anteil des LV am Gesamtverkehr zu erhöhen. Planungen des LV sind eine Grundanforderung an Agglomerationsprogramme.
- Bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich der Grund- (und Ergänzungs-) Netze Schiene und Strasse sorgt der Bund dafür, dass Netzlücken beim LV geschlossen werden sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zum lokalen Netz, erhöht wird.
- Der Bund unterstützt planerisch und organisatorisch die Weiterentwicklung von Velorouten und Fernwanderwegen von gesamtschweizerischer Bedeutung.

Eine verbesserte Verankerung des LV ist auf Bundesebene im Gange. Die finanzielle Unterstützung von Massnahmen zu Gunsten des LV wird aber noch dauern, wenn es nicht gelingt, den LV in den Dringlichkeitsfonds aufzunehmen.

Am Schluss der Tagung präsentierten "Fussverkehr Schweiz" und "Rue de l'Avenir" ihre derzeitigen Projekte (S. 9 aktuell) und Aktivitäten (S.10–12 Agenda) und www.fussverkehr.ch sowie www.rue-avenir.ch.

Hingewiesen wurde speziell für die Romandie auf die nächste Tagung. Dieses findet am 30. September 2005 in Biel und Grenchen statt. Thema: "Drei Jahre Erfahrung mit Begegnungszonen: Welche Bilanz kann gezogen 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; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz
 Bildredaktion: Thomas Schweizer
 Mitarbeit: Thomas Schweizer, Andreas Bernhardsgrütter, Eugen Odermatt

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
 Gedruckt auf 100% Recycling Papier
 Auflage: 1976 (WEMF beglaubigt 2004)
 Aktuelle Auflage: 4000 Exemplare

Ausgabe 2/05 Juni 2005

Züri z'Fuess



Züri z'Fuess – Die Stadt neu entdecken

Fussgängerinnen und Fussgänger sind ein wichtiger Teil des Verkehrs einer Stadt und prägen das Leben der Quartiere massgeblich. Darum hat Zürich das Jahr 2005 zum Fussgängerjahr erklärt. Unter dem Motto "Züri z'Fuess" findet von Mai bis September eine Kampagne für zu Fuss Gehende statt. Diese findet ihren Abschluss mit dem internationalen Fussgängerkongress "Walk21".



Nachdem letztes Jahr die Förderung des Veloverkehrs im Vordergrund der Zürcher Mobilitätsstrategie stand, sind dieses Jahr speziell die Anliegen der FussgängerInnen im Fokus der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich will für Fussgängerinnen und Fussgänger direkte Verbindungen schaffen sowie ihren Weg sicher, attraktiv und möglichst grosszügig gestalten.

*Ist vielleicht der Umweg das Ziel? Die Mobilspiele wurden im Rahmen des "Innovationspreises Fussverkehr 2004 – Sicher zu Fuss" ausgezeichnet.
 Bild: Stadt Zürich*

Die Mobilitätsstrategie ist die Verkehrspolitik der Stadt Zürich. Sie soll optimale Voraussetzungen schaffen, damit sich Zürich als Wohn- und Wirtschaftsstadt entwickeln kann, aber auch als Einkaufs-, Kultur-, Sport- und als Tourismusstadt. Mit der Mobilitätsstrategie sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ganzheitlich und ausgewogen berücksichtigt werden. Sie hat fünf Handlungsschwerpunkte:

- Bestehendes optimieren und vernetzen
- Infrastrukturen gezielt ergänzen
- Horizonte für eine stadtgerechte Mobilität öffnen
- Innovationen entwickeln und fördern
- Kostenwahrheit anstreben und Finanzierung flexibilisieren

Die Mobilitätsstrategie wird in 18 Teilstrategien konkretisiert. Eine davon ist die "Teilstrategie Fussverkehr" mit folgender Zielsetzung: "Die Stadt lebt vom Fussverkehr. Fussgängerinnen und Fussgänger haben grundsätzlich Vorrang. Für ihr Wohlbefinden sind attraktive Strassenräume, direkte Verbindungen, Sauberkeit und gut unterhaltene Wege entscheidend. Die Stadt schliesst deshalb Lücken im Wegnetz und wertet Quartierzentren auf."

Die Stadt Zürich fördert seit 2002 die neue Mobilitätskultur in der Stadt. Seit dem führt sie unter der Leitung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich Sommeraktionen für ausgewählte Zielgruppen durch.

2003: Mobilspiele

Im Sommer 2003 wurden rund 40 spielerische Interventionen zum Thema Verkehrsraum auf dem Gebiet Bahnhofstrasse – Pestalozziwiese – Gessnerbrücke und Sihlpost installiert. Mit diesem neuen Ansatz wurde das Thema Mobilität spielerisch angegangen. Die Kampagne sollte das Publikum zur Reflexion des eigenen Verkehrsverhaltens anregen. Im Rahmen des "Innovationspreises Fussverkehr 2004 – Sicher zu Fuss" erhielt die Stadt Zürich eine Auszeichnung für die Mobilspiele.

2004: Velostadt Züri

Das Ziel war es – ähnlich wie dieses Jahr beim Thema Fussverkehr – die Bedingungen für Velofahrende zu verbessern, die Bevölkerung auf das Thema Velofahren aufmerksam zu machen und sie zu ermuntern, öfter mal das Velo zu benutzen.



Eine neue Verbindung für die FussgängerInnen über SZU-Gleise und die Sihl verkürzt die Wege: Herterbrücke und Hertersteg. Die beiden Brücken schliessen eine wichtige Lücke im städtischen Wegnetz und schaffen eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen Zürich Enge (Hürlimann-Areal) und Wiedikon (Sihlhölzlianlage).

Bild: Patrick Zubler

2005: Züri z'Fuess

2005 ist nun also das Jahr der FussgängerInnen. In diesem Jahr geht es darum, der Bevölkerung die Bedeutung des zu Fuss Gehens aufzuzeigen. Die Leute sollen dazu bewegt werden, Auto oder Velo stehen zu lassen und attraktive Strecken in der Stadt unter die Füsse zu nehmen. Dazu finden diverse Aktivitäten und Anlässe in Zürich statt.

Stadt-Spaziergänge

Wie bringt man die Leute dazu, mehr zu Fuss unterwegs zu sein? Das Tiefbauamt der Stadt Zürich, welches die Kampagne Züri z'Fuess organisiert, hat sich einen originellen und spielerischen Weg ausgedacht und bietet spannende und ungewöhnliche Stadt-Spaziergänge in den Quartieren von Zürich. Die Stadt-Spaziergänge führen auf neuen Wegen durch die verschiedenen Gassen und Strassen und geben Informationen über das alte und neue Zürich. Die Stadt kann auf fünf verschiedenen Fuss-touren erkundet werden. Für drei dieser Rundgänge wird es zusätzlich zum Routenplan ein "Hörbuch" geben, das die Spaziergängerin und den Stadtwanderer auf dem Rundgang akustisch begleitet.

- Innenstadt (Plan und Hörspiel)
- Wiedikon (Plan)
- Oerlikon (Plan und Hörspiel)
- Seefeld (Plan)
- Zürich West (Plan und Hörspiel)

Bluetrail – move relax focus

Beim Entspannungsparcours Bluetrail kann man sich mitten in der Stadt im Alltag entspannen. Basierend auf chinesischen Übungen, je nach Lust und Laune zwischen 5 und 45 Minuten, ohne viel Aufwand, ohne Schwitzen, einfach zu Fuss.

Einweihung Hertersteg und Herterbrücke

Im Rahmen der Neuentwicklung des Areals der ehemaligen Brauerei Hürlimann wurde eine verkehrstechnische Anbindung der neuen Überbauung an die Stadt geplant. Dazu wurde eine Fussgänger- und Fahrradverbindung vom "Hürlimann-Areal" über die SZU-Gleise und die Sihl in die Sihlhölzlianlage gebaut. Die zwei neuen Brücken dienen sowohl der Erschliessung des "Hürlimann-Areals" als auch der Sicherstellung einer öffentlichen Fuss- und Fahrradverbindung zwischen den Quartieren Enge und Wiedikon.

Einweihung Ampèresteg

Der Ampèresteg wird Zürich West mit Wipkingen verbinden und zusammen mit dem neu entstehenden Limmatuferweg, dem Fischerweg, eine neue schöne Möglichkeit bieten, von Quartier zu Quartier zu spazieren.

Einweihung Wahlenpark

Mit einem grossen Fest wurde die letzte der vier neuen Parkanlagen in Neu-Oerlikon eingeweiht und der Quartierbevölkerung übergeben. Man kann den neuen Park beim Flanieren im Buchenwald entdecken und sich von der stimmungsvollen Nachtbeleuchtung bezaubern lassen.

Stadtungang

Für einmal zu Fuss, mit Schiff und VBZ-Sonderbussen rund um die Stadt Zürich wandern. Voraussetzung ist gutes Schuhwerk und etwas Ausdauer (5-6 Stunden Wanderzeit). Für die Verpflegung ist gesorgt.

Wann: Samstag, 20. August 2005

Wo: Start und Ziel beim Bahnhof Tiefenbrunnen

Infos: Anmeldung beim Sekretariat Stadtpräsident Frau Mägi Barmettler 044 216 31 20 oder margrith.barmettler@zuerich.ch

Internationale Walk21-Konferenz

vgl. Hinweis auf Seite 11

Zürich multimobil – das Festival der autofreien Mobilität

Die Zürcher City wird einmal im Jahr zur grossen Flanierzone. Bei Zürich multimobil steht alles im Mittelpunkt, was sich ohne Benzinmotor bewegt. Vom Hunderennen über "Züri walkt" bis zum Kreaivikel-Rennen.

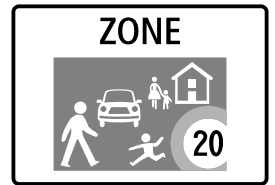
Teddy-Sommer Zürich 2005

Die City-Vereinigung lädt zum Teddy-Sommer ein. Über 630 von Künstlerinnen und Künstlern gestaltete Teddys prägen das Stadtbild von Zürich. Ein guter Grund, zu Fuss auf "Bärenjagd" zu gehen.

MAP Zürich: Zu Fuss, mit dem Velo, mit Tram, Bus, Bahn, Schiff, mit dem Auto

MAP Zürich macht Sie mobiler denn je: Dank dem vollständig aktualisierten Velostadtplan mit neusten Routenempfehlungen und direktesten Quartierverbindungen. Dank dem komplett überarbeiteten Fussverkehrstadtplan mit Detailplänen der Innenstadt, attraktiven Wegempfehlungen sowie dem gesamten Zürcher Tram-, Bus- und Bahnnetz inklusive aller Car-Sharing-Standorte, Parkhäuser und Park&Rail-Anlagen. Und dank der integrierten Servicebroschüre mit vielen nützlichen Informationen zu allen Verkehrsmitteln inklusive Strassen- und Haltestellenverzeichnis.

Für weitere Informationen: www.mobilitaetskultur.ch



Aktuelle Projekte bei Fussverkehr Schweiz

Dokumentation Begegnungszonen

(www.begegnungszonen.ch)

Die Begegnungszone wurde im Jahr 2002 im schweizerischen Verkehrsrecht eingeführt. Seither wurden zahlreiche Begegnungszonen geschaffen, sei es durch die Umsignalisation früherer Wohnstrassen in den Wohnquartieren sei es durch die Anordnung von Mischverkehrsflächen mit Fussgängervortritt in den Orts- und Quartierzentren. Im Auftrag des Astra hat "Fussverkehr Schweiz" eine Übersicht über alle Begegnungszonen in der Schweiz erstellt und auf der Homepage www.begegnungszonen.ch dokumentiert. Über eine Suchmaske können die einzelnen Beispiele anhand verschiedener Kriterien gesucht werden. Dies erlaubt es, zielgenau Beispiele von geplanten oder umgesetzten Begegnungszonen zu ermitteln. Die detaillierte Dokumentation der einzelnen Beispiele wird im Verlauf dieses Sommers ergänzt.

"Augenschein Fussverkehr"

Wer zu Fuss unterwegs ist, ärgert sich oft an unnötigen Schwachstellen und Engpässen des Wegnetzes: Hier wird das Trottoir durch parkierte Autos verstellt, dieser Übergang über eine stark befahrene Strasse ist nicht sicher und dort zeigt ein Trampelpfad, dass für eine viel begangene Route eine gute Verbindung fehlt. Das "Pedestrian Audit" wurde in England und Skandinavien entwickelt, um im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern die Schwachstellen im Fusswegnetz auf eine einfache Art und Weise zu ermitteln. Herzstück des Vorgehens ist die gemeinsame Begehung ausgewählter Wegstrecken, auf denen unter Mithilfe einer vorbereiteten Checkliste die Mängel im Wegnetz dokumentiert werden. Der gleichzeitige Einbezug der zuständigen Behörden und der betroffenen Personen ermöglicht oft eine unkomplizierte Lösungsfindung vor Ort.

"Fussverkehr Schweiz" hat nun ein auf schweizerische Verhältnisse anwendbares Instrument geschaffen. Mit einem vorstrukturierten Verfahren werden den Gemeindebehörden vertiefte Informationen über die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern (auch von Behinderten) vermittelt. Ausserdem erhalten die Gemeinden einen Plan mit den erfassten Schwachstellen sowie einen erläuternden Bericht mit ersten Lösungsvorschlägen.

Das Verfahren benötigt dank standardisierten Abläufen lediglich ein bis zwei Arbeitstage auf Seite der Baubehörden und von Seite der Planenden etwa 3 bis 4 Arbeitstage. "Fussverkehr Schweiz" sucht nun Gemeinden, welche gerne das neue Verfahren anwenden. Interessenten werden gebeten, sich bei unserer Geschäftsstelle zu melden.





Kurznachrichten

Verkehrsversuch im Könizer Zentrum: Rücksicht statt Vortritt gefragt

Im Könizer Zentrum wurden im Rahmen eines Verkehrsversuchs die Fussgängerstreifen entfernt. Gleichzeitig wurden die Mittelzonen auffällig markiert und Tempo 30 signalisiert. Der Verkehrsversuch ist Teil einer Forschungsarbeit und dauert bis in den Sommer. Der Oberingenieurkreis II des Kantons Bern und die Gemeinde Köniz erhoffen sich ein besseres Mit- und Nebeneinander von FussgängerInnen und Fahrzeuglenkenden.

Das "längste Strassendorf der Schweiz" mit einer umgestalteten Ortsdurchfahrt

Die rund 2,5 Kilometer lange Ortsdurchfahrt Oberriet (SG) wurde in den letzten zwei Jahren gesamthaft umgebaut. Neben der Erneuerung der Werkleitungen wurde auch die Fahrbahn neu gestaltet. In den äusseren Ortsteilen wurde die Strasse mit zwei Radstreifen als Kernfahrbahn ausgeführt, so dass der Veloverkehr nicht mehr aufs Trottoir ausweichen muss. Im Zentrum erleichtert nun ein Mittelbereich das Queren auf der gesamten Länge. Mit seitlich durchlaufenden Trottoirs bei den Einmündungen und einbezogener Vorplatzgestaltung wurden die Verhältnisse für den Fussverkehr zusätzlich verbessert. Die Hauptstrasse durch Oberriet wird täglich von 10'000 Fahrzeugen frequentiert.

St. Gallen legt den roten Teppich aus

Im neuen Bankenviertel der Raiffeisenkasse am südlichen Rand der Altstadt wird im Verlauf dieses Jahres ein roter Teppich ausgelegt: Das in einem Wettbewerb auserkorene Projekt "Stadtlounge" der Künstlerin Pipilotti Rist und des Architekten Carlos Martinez sieht einen roten Gummi-Granulat-Boden vor. Die "Stadtlounge" wird wie ein Teppich über die Freiräume des Quartiers gelegt. Sie weist eine klare Gliederung in verschiedenen Raumthemen auf; das Quartier wird im Sinne einer Wohnung mit verschiedenen Zimmern mit entsprechendem Mobiliar und Beleuchtung eingerichtet. Das Quartier wird neu zu einer Begegnungszone, welche mit der bereits bestehenden Begegnungszone in der südlichen Altstadt wohl zur grössten Begegnungszone der Schweiz werden dürfte.

21. Journée Rue de l'Avenir

Begegnungszonen: Eine Bilanz nach 3 Jahren Erfahrung

am Freitag, 30. September 2005 in Biel und Grenchen

Programm

- 9.15 **Begrüssung, Treffpunkt Bahnhof Biel**
- 9.50 Spaziergang zum Central-Platz
- 10.00 **geführter Rundgang um den Central-Platz** (Begegnungszone)
- 11.15 mit dem Zug nach Grenchen Süd
- 11.30 **geführter Rundgang in Grenchen** (Begegnungszone Solothurnstrasse, Massnahmen im Stadtzentrum)
- 12.30 Mittagessen
- 13.45 **Fachreferate:**
- Von der Wohnstrasse zur Begegnungszone – ein kurzer Rückblick
Serge Beuchat, Präsident Rue de l'Avenir
 - Die einzelnen Punkte für die Begegnungszone in der Schweiz
Dominique von der Mühl, EPFL
 - Crans-Montana – ein Beispiel aus einem Tourismusort
N.N.
 - Europäische Erfahrungen aus Belgien, Holland und England
Isabelle Janssens, Institut belge pour la sécurité routière
 - Bahnhofplatz von Yverdon – widersprüchliche Ansichten
N.N.
 - Erfahrungen der Stadt Bern
Jürg Stahli, Stadtentwicklungsamt der Stadt Bern
 - Ein Stadtviertel in einer Begegnungszone? Das Vorgehen einer Gruppe Einwohnern in Lausanne
N.N.
- 16.35 **Tagungsbilanz, Zusammenfassung**

Anreise per Bahn nach Biel: Bern 8.30 Uhr, Delsberg 8.42 Uhr, Freiburg 8.34 Uhr, Genf 8.13 Uhr, Lausanne 8.45 Uhr, Luzern 7.45 Uhr, Sitten 7.05 Uhr, Zürich 8.04 Uhr

Rückreise per Bahn ab Grenchen-Nord nach: Delsberg 17.00 Uhr, Bern / Biel / Genf / Lausanne / Luzern / Sitten / Zürich 17.01 Uhr

Tagungskosten:

CHF 150.– inkl. Mittagessen und Tagungsunterlagen (für Mitglieder von Rue de l'Avenir oder Fussverkehr Schweiz CHF 120.–) Für die Zugsbillete hat jeder Teilnehmer selber aufzukommen.

Anmeldung:

bis 31. August 2005 unter www.rue-avenir.ch
Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Diese Tagung wird durch die finanzielle Unterstützung des Bundesamt für Strassen ASTRA Bereich Langsamverkehr ermöglicht



Zürich: 21.-24. September 2005
6. Internationale Konferenz Walk21:

“EVERYDAY WALKING CULTURE”

Internationale Konferenz, die sich speziell mit dem Fussverkehr und der damit verbundenen Attraktivität von Stadträumen und Quartieren befasst. Die Walk21 2005 findet im Rahmen der Zürcher Mobilitätswoche “Zürich multimobil” statt und ist Teil des Kommunikationsschwerpunktes der Stadt Zürich “Züri z’Fuess”.

Zürich wurde vom internationalen Walk21-Komitee als Gastgeberstadt für die 6. Walk21-Konferenz im Jahr 2005 gewählt: Zu Fuss gehen hat in unserer “little big city” seit je einen hohen Stellenwert. Unter dem Titel “Everyday Walking Culture” befassen sich an der Konferenz mehrere hundert Fachleute aus Politik, Verwaltung und Planung aus dem In- und Ausland mit verkehrsplanerischen, aber auch sozialen und kulturellen Aspekten des “alltäglichen” Zu-Fuss-Gehens: Neben Vorträgen und Diskussionen finden zehn “Walkshops” statt. Das sind Sparziergänge/Workshops im öffentlichen Strassenraum mit einem spezifischen Fokus auf den Fussverkehr im Alltag.

Wie sind städtebauliche Massnahmen zu planen, damit der Fussverkehr einen prominenten Platz einnehmen kann? Wie kann die körperliche Bewegung besser in den Alltag integriert werden? Mit welchen Mitteln kann die urbane Bevölkerung motiviert werden, sich im Alltag Zeit zu nehmen und ihre Ziele zu Fuss zu erreichen?

Das detaillierte Konferenzprogramm ist zu finden unter www.walk21.ch

Informationen und Anmeldung:
Walk21 Zürich 2005 Organisation
Annina Wanner
c/o büro blattmann gmbh
Neustadtgasse 7, 8001 Zürich
Tel. 044 252 40 70
www.walk21.ch, info@walk21.ch

Wer sich vor dem 15. Juli anmeldet profitiert von einer ermässigten Teilnahmegebühr.

Einladung zur ordentlichen Generalversammlung 30 Jahre Fussverkehr Schweiz

**Donnerstag 29. September 2005,
18.00 Uhr**
Restaurant Neumarkt, 1. Stock, Neumarkt 5, 8001 Zürich

Vorsitz: Dr. Ruedi Aeschbacher, Präsident

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2004 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2004 (inkl. Rückblick 2004/ Ausblick 2006)
4. Jahresrechnung 2004 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Grobbudget 2006
8. Diverses

Die ordentliche Generalversammlung von “Fussverkehr Schweiz” findet im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. letzte Seite) statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen!



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen
und Fussgänger

Mini-Studienreise: Zu Fuss unterwegs ohne Behinderungen – "Züri z'Fuess"

Donnerstag, 29. September 2005,
13.30 – 18 Uhr

Anmeldung

Anmeldeschluss: 16.09.05

Achtung: Die Teilnehmerzahl ist auf 50
Personen beschränkt!

Kosten:

Fr. 60.–
(Mitglieder Fussverkehr Schweiz Fr. 30.–)

Anmeldung:

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise
"Zu Fuss unterwegs ohne Behinderungen –
Züri z'Fuess" vom 29. September 2005 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 günsti-
geren Tarif.
- Ich nehme am anschliessenden Nachtessen
teil (wird im Restaurant direkt einkassiert)

einsenden an:
Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30
www.fussverkehr.ch

oder per Fax: 043 488 40 39
oder per e-mail an: info@fussverkehr.ch.

Zürich hat mit seiner **Mobilitätsstrategie neue Ziele im Bereich Fussverkehr gesetzt. Die Teilstrategien "Fussverkehr" und "Behinderte, Betagte und Kinder" sind die Basis für eine fortschrittliche Fussgängerpolitik. "Zugang für alle" umfasst die hindernisfreie Gestaltung des öffentlichen Raums und sucht Lösungen sowohl für Leute mit und ohne Behinderungen. Die Probleme liegen aber bekanntlich im Detail. Fachleute zeigen den Stand des Wissens und ermöglichen einen Einblick in die Umsetzungsarbeit.**

Die Stadt Zürich hat das Jahr 2005 unter dem Motto "Züri z'Fuess" zum Fussgängerjahr erklärt. Verschiedene Veranstaltungen haben schon stattgefunden, andere stehen noch bevor. "Züri z'Fuess" findet seinen Höhepunkt mit der Walk21. Im Nachgang zu dieser Veranstaltung bietet Fussverkehr Schweiz zwei "Walkshops" an, die bereits an der Walk21 durchgeführt wurden.

Hansruedi Wymann, Leiter Bereich Planung+Lenkung der Dienstabteilung Verkehr vermittelt uns einen Einblick in die Verkehrssteuerung der Stadt Zürich mit einem speziellen Fokus auf die FussgängerInnen. Auf einem Rundgang wird anschliessend die Umsetzung in der Praxis vorgestellt.

"Zu Fuss" bedeutet immer auch "mit Gehhilfen" oder "im Rollstuhl" aber auch mit dem "weissen Stock" oder dem "Blindenführhund". Eva Schmidt und Bernhard Rüdüsüli von der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen führen uns in einem zweiten Workshop an Orte, die aus Sicht behinderter Menschen gut gelöst wurden, erläutern die Hintergründe für die Planung und zeigen Bereiche, wo noch Handlungsbedarf besteht. Die beste Praxis ist die eigene Erfahrung. Es stehen Rollstühle bereit, mit denen alle Teilnehmenden einmal testen können, wie die Bewältigung der gezeigten Lösungen aus der Rollstuhlperspektive aussieht. Mit Simulationsbrillen können sie erfahren, welche Herausforderung die Orientierung im Öffentliche Raum für blinde und sehbehinderte Menschen bedeutet.

- 13:30 **Treffpunkt Restaurant Neumarkt** (im 1. Stock)
Neumarkt 5, 8001 Zürich
Begrüssung durch **Urs Walter**, Tiefbauamt Stadt Zürich,
Fachbereich Verkehrsplanung
"Die Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich mit Fokus Fussverkehr"
Anschliessend Aufteilung in zwei Gruppen
- 14:00 **Verkehrsregelung zu Gunsten der FussgängerInnen**
Führung durch **Hansruedi Wymann** (Leiter Bereich Planung+
Lenkung der Dienstabteilung Verkehr) durch das "Herz" der
Verkehrssteuerung. Einblick in die Randbedingungen und
gegenseitigen Abhängigkeiten des öffentlichen Verkehrs, des
privaten Verkehrs und namentlich des Fussverkehrs.
Anschliessend Rundgang.
Hindernisfreie Fusswegnetze für behinderte und ältere Menschen
Führung durch **Eva Schmidt und Bernhard Rüdüsüli** (Fach-
stelle behindertengerechtes Bauen). Auf einem Rundgang erleben
Sie die Innenstadt aus dem Blickwinkel von Menschen mit
einer Behinderung. Beispielhafte Lösungen werden vorgestellt
und der Umsetzungsprozess beschrieben.
- 16:00 **Gruppenwechsel**
- 18:00 Ende der Veranstaltung, anschliessend **Jahresversammlung**
von "Fussverkehr Schweiz" gemäss separatem Programm (S.11)
- 18:45 Gemeinsames **Nachtessen** im Restaurant Neumarkt