



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Nachdem die letzte Info-Nummer wegen unseres 30-Jahre-Jubiläums etwas umfangreicher ausgefallen ist, erscheint das Info nun wieder im «normalen» Rahmen.

Der Schwerpunkt liegt in dieser Ausgabe bei der Stadt Winterthur. Diese Stadt hat einiges für FussgängerInnen zu bieten. Bei der Einführung von Tempo 30 hat Winterthur eine Pionierrolle eingenommen. Heute gilt in den Quartieren praktisch flächendeckend Tempo 30. Die Fussgängerzone Altstadt wurde 2001 im Rahmen des «Innovationspreises Fussverkehr – Sicher zu Fuss» ausgezeichnet. Und vor Kurzem wurde der Bahnhofplatz – die Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt – teilweise neu gestaltet. Auch wenn es noch einiges zu tun gibt, ist Winterthur also nicht «nur» eine Velostadt, sondern zunehmend auch eine Fussgängerstadt. Genug Gründe, um Winterthur genauer anzuschauen.

Ich wünsche Ihnen besinnliche Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Herzlich

*Marlène Butz
Redaktion fussverkehr.ch*

Winterthur (ZH)

Von Matthias Gfeller, Vorstandsmitglied «Fussverkehr Schweiz»,
Kantonsrat, Winterthur
Mitarbeit Andreas Bernhardsgrütter

Fussgängerzone Altstadt Winterthur

Schritt für Schritt vorwärts gekommen

Man schrieb das Jahr 1973, als die Winterthurer Bevölkerung einer autofreien Zone im historischen Stadtkern mit grossem Mehr zustimmte. Bis zur Eröffnung der Fussgängerzone 1999 sollten dann allerdings Jahre ins Land und manche politisch-juristischen Händel über die Bühne gehen. Doch was lange währte, wurde in diesem Fall bemerkenswert gut. Winterthur erhielt für seine Bemühungen im Rahmen des Innovationspreises Fussverkehr 2001 eine Auszeichnung.

«Zusammenfassend kann ... gesagt werden, dass mit der Signalisation einer zusammenhängenden Fussgängerzone ein fussgängerfreundliches Verkehrsregime geschaffen werden kann, das die Altstadt als Zentrum für Einkauf, Begegnung, Kultur und Wohnen aufwertet, ohne dass deswegen die notwendigen Fahrbeziehungen wesentlich eingeschränkt werden.»

*Der Obere Graben ist einer der schönsten Plätze Winterthurs und lädt zum Flanieren und Verweilen ein.
Bild:
A. Bernhardsgrütter*



Titelbild:
Winterthur, Oberer
Graben
Bild:
A. Bernhardsgrütter

Gegen diese Feststellung des Winterthurer Stadtrates vom 17.3.99 erhob sich kein Widerspruch mehr. Die vormals verhärteten Fronten hatten sich nach und nach aufgeweicht und der Erkenntnis Platz gemacht, dass sich fussgängerfreundliche Strassenräume auszahlen – nicht nur für AnwohnerInnen, Restaurationsbetriebe und Vergnügungsstätten, sondern auch für die Einkaufsgeschäfte und Gewerbebetriebe. Der erste Schritt in Richtung einer Fussgänger Altstadt erfolgte bereits 1955 mit dem Fahrverbot auf dem geschäftsmässig bedeutendsten Strassenzug Untertor – Marktgasse; also noch bevor in den 60er-Jahren der Verkehr massiv zunahm. Die Bemühungen der AltstadtbewohnerInnen, sich wieder Luft zu verschaffen, mündeten in einer Volksinitiative und dem erwähnten Entscheid von 1973. Doch statt im Schritt ging es dann nur noch im Schneckentempo vorwärts: Mit der Signalisierung einer eigentlichen Sperrzone für Motorfahrzeuge wurde erst Mitte der 80er-Jahre ein nächster Meilenstein gesetzt. Für die dadurch wegfallenden Strassenparkplätze war vor den Toren der Altstadt in Form von Parkhäusern für Ersatz gesorgt worden. Mitte der 90er-Jahre verschwanden die letzten frei zugänglichen Parkplätze im eigentlichen Altstadtgebiet von der Bildfläche; das Hin und Her um die verkehrspolizeilichen Anordnungen kam zu einem guten Ende.

Autofreiheit als Verkaufstrumpf

Der Verbannung des Motorfahrzeugverkehrs aus den einzelnen Gassen und Strassenabschnitten folgten in gewissen Abständen baulich-gestalterische Massnahmen, angefangen 1976 auf der Hauptachse Untertor – Marktgasse, wobei sich die ansässigen Geschäftsbetriebe finanziell namhaft beteiligten. Weitere Gassen und Plätze haben ein schöneres Gesicht erhalten. Der ewige Interessenkonflikt zwischen AnwohnerInnen und Gewerbetreibenden, die befürchten, Auto fahrende Kundschaft zu verlieren, ist lösbar. Ein ganzes Viertel «für sich» zu haben, gefahrlos schlendern und «lädele» zu können, ist und bleibt ein gefragtes Erlebnis, erst recht vor historischer Kulisse und

in einladend gestalteten Aussenräumen, wie Winterthurs Zentrum sie bietet. So weist die Migros in der Fussgängerzone einen sehr hohen Quadratmeterumsatz auf, und die Geschäfte in der Innenstadt zeichnen sich durch eine ansprechende Vielfalt aus: Neben grossen Möbelhäusern und den üblichen Kettenläden finden sich besonders abseits der Hauptgasse auch zahlreiche kleinere Läden mit ihren Spezialitäten.

Altstadt: Nicht nur Einkaufsort

In der Altstadt sind rund 1000 Arbeitsstätten mit rund 10'000 Arbeitsplätzen angesiedelt, zudem wohnen hier gegen 2000 Menschen. Die Winterthurer Altstadt lebt also nicht nur während den Ladenöffnungszeiten: Neben zahlreichen Läden und Büros finden sich hier Museen, Gaststätten, Kinos, ein Kinderspielplatz und ein Altersheim.

Bahnhofplatz Winterthur

Das «Tor» zu Winterthur

Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes erhielt der stattliche Bahnhof Winterthur einen optisch ansprechenden Vorbereich. Doch der Platz ist noch nicht zu Ende gebaut, die Bedürfnisse der ÖV-Passagiere sind nicht optimal abgedeckt.

Der Bahnhofplatz ist das städtebauliche Scharnier zwischen dem Bahnhof und der Altstadt, aber auch viel begangener Umsteigeknoten zwischen Stadtbus, Regionalbussen, der Bahn und dem Fussverkehr. Es ist die Grosszügigkeit, welche den neu gestalteten Bahnhofplatz auszeichnet und dem historischen Bahnhofsgelände und dem neuen Stadttor erst den gebührenden Rahmen bietet. Der vom Architekten Ueli Zbinden gestaltete Platz weist eine einfache Geometrie und Organisation auf. Dank der Verlagerung der Kurzzeitparkplätze vor dem Bahnhof verkehren auf dem Platz nur Busse, Taxis, Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger. Es ist ein emsiges Mit- und Nebeneinander. Der Platz selber ist in dunkel eingefärbtem Beton ausgeführt, die Seitenbereiche vor dem Bahnhof in edlem Naturstein.

Während der Bahnhofplatz selber weltstädtisches Ambiente ausstrahlt, besteht im Bereich des ursprünglichen Bushofes noch die frühere Enge. Es besteht ein Bruch zur übrigen Gestaltung: Der wichtige Zugang zum Untertor und zur Marktgasse ist verstellt, die Grosszügigkeit durch Perrons, Imbissstand und bogenförmige Vordächer beeinträchtigt. Tatsächlich bestand die Absicht, die Gestaltung des Bahnhofplatzes auf den Untertorplatz auszudehnen. Diese Pläne sind aber aufgrund der Ansprüche der Winterthurer Verkehrsbetriebe (vorläufig?) ausgesetzt. Die Umsetzung der ursprünglichen Gestaltungsidee bedingt den Verzicht auf fest zugeteilte Halteketten einzelner Buslinien und die Umstellung auf einen «Flussbetrieb». Die Busse



Übergang am Archplatz: Unbeliebte Unterführung. Mit dem Neubau des Globus' besteht erhöhter Handlungsbedarf für eine attraktivere Gestaltung des Überganges zwischen Bahnhof/Altstadt und dem neuen Einkaufszentrum.



Der Untertorplatz: Von der grosszügigen Gestaltung des Bahnhofplatzes ist am Untertorplatz (noch?) nichts zu sehen.



Bahnhofplatz Winterthur: Der Bahnhof erhielt mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes einen angemessenen Auftritt.

*Bilder:
A. Bernhardsgrütter*

Warum keine Begegnungszone?

Auf dem Bahnhofplatz gibt es keine Fussgängerstreifen mehr. Es ist möglich, den Platz in der ganzen Fläche zu überqueren, was allerdings insbesondere für ältere Personen und behinderte Menschen nicht einfach ist. Die Buschauffeure müssen ihr Gefährt zwischen dem lebhaften Treiben des Fuss- und Radverkehrs durchführen und langsam fahren. Es besteht Mischverkehr, allerdings unter dem Regime «Fahrverbot für Motorfahrzeuge mit Ausnahmen für Zubringerdienst». Dieses Regime funktioniert in der Regel gut, obwohl offiziell Tempo 50 gilt. Das Regime der Begegnungszone wurde für Mischverkehr mit einem hohen Anteil an Fussverkehr geschaffen und ist in der Schweiz seit bald vier Jahren zugelassen. In einer Begegnungszone besteht Fussgängervortritt und Tempo 20. Dass sich Begegnungszonen insbesondere auch für Bahnhofplätze eignen, zeigen die Bahnhofplätze von Baar, Baden, Genf oder Romanshorn und viele weitere Beispiele.

dürften am Bushof nicht mehr das Rendezvous abwarten, sondern würden an den Endhaltestellen warten; mit Vorteil für die direkten Fahrbeziehungen der Durchmesserlinien, aber ebensolchem Nachteil für alle Umsteigepassagiere zwischen den einzelnen Buslinien.

Archplatz / Gleisquerung: Noch einiges zu tun

Während auf dem Bahnhofplatz und in der Altstadt für den Fuss- und Radverkehr gute Verhältnisse bestehen, ist die Situation im Bereich des Archplatzes und der Gleisunterquerung schwierig. Die Verhältnisse sind unübersichtlich, und der Fuss- und Radverkehr steht im Konflikt mit den Flächenansprüchen des motorisierten Verkehrs. Immerhin: Eine ebenerdige Querung über einen Fussgängerstreifen ist möglich. Doch verstärken der Neubau des Globus' am Archplatz und der stete Ausbau des Sulzer-Areals den Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Situation. Diese neuen Nutzungen führen zu einer Verlagerung der Fussgängerströme. Die Stadt hat denn auch in diesem Jahr einen Wettbewerb zur Verbesserung der Gleisquerung durchgeführt. Die Umsetzung dieser Pläne mit den notwendigen planerischen und politischen Verfahren dürfte allerdings noch einige Jahre benötigen. Noch sind dazu keine Entscheide gefallen.

Der Hauptbahnhof als «eigentliches Verkehrshindernis» für den Fuss- und Veloverkehr

Weiter fehlen attraktive Verbindungen zwischen den Stadtteilen «vor» und «hinter» dem Bahnhof. Die beiden Bahnhofunterführungen sind in Spitzenzeiten zu eng, da sie sowohl Perronzugänge sicher-, als auch die direktesten Fussverbindungen zwischen diesen Stadtteilen darstellen. Die Unterführungen werden nicht selten von Velo fahrenden «missbraucht». Das Projekt einer separaten Velo-Unterführung am Hauptbahnhof hat eine ähnlich lange Leidensgeschichte, wie die Forderung nach der «autofreien» – oder mindestens «autoarmen» Altstadt – mit dem Unterschied, dass leider immer noch keine ausführungsfähigen Pläne vorliegen. Dieses Problem wurde bereits im Rahmen der Testplanung «Stadtmitte» in den 90er-Jahren erkannt. Daraufhin wurde das sogenannte «Leiterkonzept» entwickelt. Bei dieser «Leiter» stellen die Holmen die wichtigen Fussverkehrsachsen parallel zum Bahnhofareal dar. Die Sprossen sollen mehrere Querungsmöglichkeiten symbolisieren. In diesem sehr komplexen Planungsgebiet wartet noch viel verkehrsplenerische und städtebauliche Feinarbeit auf die PlanerInnen.

Tempo 30

Bald 20 Jahre Debatte

Angeregt durch Erfahrungen mit verkehrsberuhigenden Massnahmen in Norddeutschland und den Niederlanden wurde ab Mitte der 80er-Jahre wie in anderen Schweizer Städten auch in Winterthur eine politische Debatte über das versuchsweise Einführen von Tempo-30-Zonen geführt. Da in Winterthur in vielen Arbeiterwohnquartieren nach wie vor trottoirlose Quartierstrassen überwiegen, ist das Festlegen einer tiefen Geschwindigkeitslimite stark mit den Bestrebungen für einen besseren Schutz der zu Fuss Gehenden verbunden. Wegbereitend für das Grundsätzliche an dieser Debatte war unter anderem ein parlamentarischer Vorstoss der Progressiven Organisationen (POCH), welcher bei der Exekutive zwar (noch) nicht auf grosse Akzeptanz stiess, aber dennoch einen Prozess in Gang setzte, der Winterthur zur Pionierstadt in Sachen Tempo 30 machen würde. In späteren Vorstössen seitens der GRÜNEN wurde dann jeweils explizit auf den Zusammenhang zwischen der Sicherheit auf trottoirlosen Strassen und Tempo 30 hingewiesen.

Am 1. Mai 1989 trat mit dem Artikel über die «Zonensignalisation» in der eidgenössischen Signalisationsverordnung die gesetzliche Grundlage für eine einheitliche Regelung von Tempo-30-Zonen in Kraft. Der Stadtrat (Exekutive) von Winterthur beschloss am 18. Oktober 1989 auf Grund umfangreicher verkehrssicherheitstechnischer Abklärungen das Signalisieren von Tempo-30-Zonen. Ende Januar 1990 konnte Winterthur damit als erste Schweizer Stadt die Einführung von Tempo 30 umsetzen, und dies in vier Wohnquartieren, welche bereits zuvor ein relativ tiefes Geschwindigkeitsniveau verzeichneten. Mit anderen Worten, mit den ersten Tempo-30-Zonen wurde bewusst das Risiko zu starker Eingriffe in das städtische Verkehrssystem vermieden; Tempo 30 wurde einstweilen nicht als Mittel zu einer Sanierung von durch Schleichverkehr belasteten Wohnsituationen eingesetzt. Den Behörden in Winterthur war es stets ein Anliegen, die Limite von 30 km/h nicht gegen, sondern mit der Quartierbevölkerung einzuführen.

Diese ersten vier Zonen weckten in der Stadtbevölkerung «Appetit auf Mehr». Der folgende verkehrspolitische Prozess war geprägt von kreativen Phasen, welche einen Fortschritt für die Verkehrssicherheit brachten und vom Durchsetzen übergeordneter Vorgaben, welche sich teilweise bremsend (im politischen – nicht im Sinne der Verkehrsgeschwindigkeiten) auswirkten. Die bisherige Geschichte lässt sich grob in drei Phasen einteilen:

- Pionierphase
- Experimentierphase
- Routinephase

Der Erfolg der **Pionierphase** beruht auf zwei Pfeilern: Dem jeweils intensiv geführten Dialog mit den Betroffenen und einer «spartanisch» kostengünstigen, aber ästhetisch wenig befriedigenden Ausstattung der Zonen mit Metallblenden als «Eingangstore» und versetzter Parkierung. Während in anderen Städten Tempo-30-Zonen in Abstimmungen auch wegen zu hoher Kosten scheiterten, gelang es in Winterthur, die Zahl eingeführter Zonen kontinuierlich zu steigern. Die Kosten für den Umbau in den einzelnen Zonen lagen stets unter der finanziellen Kompetenzgrenze des Parlaments. Das heisst, es waren weder fakultative noch obligatorische Referenden in dieser Sache möglich. Dort hingegen, wo bisher die Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h schlecht eingehalten worden war (beispielsweise auf gewissen «Schleichwegen» parallel zu den Haupteinfallsstrassen), waren die Wege der politischen Lösungsfindung etwas verschlungener. An einzelnen Zonen entspann sich ein Streit zwischen Legislative und Exekutive.

In der **Experimentierphase** wurde festgestellt, dass die einheitlichen Rechtsvortrittsregelungen (an Stelle von Stoppstrassen oder Regelungen «ohne Vortritt») zu einer Zunahme von Unfällen zwischen Autos führten. Diese Unfälle endeten zwar fast immer lediglich mit Blechschaden, aber dennoch war kreatives Handeln gefragt. Dies führte zur Geburtsstunde der im Volksmund «Helikopterlandeplätze» genannten, grünen Markierungen. Die rein visuelle Ähnlichkeit der grünen Kreismarkierungen mit dem gelben Fussgängerstreifen hilft eine Verkehrssituation zu assoziieren, bei welcher besonders viele zu Fuss Gehende die Strasse überqueren. Nebst den Kreismarkierungen wurden jedoch auch andere rasterartige, ebenfalls grüne Markierungen verwendet. Die Stadtpolizei Winterthur begründete die Verwendung der Farbe Grün für diese Bodenmarkierungen damit, dass diese Farbe nicht durch die Signalisationsverordnung belegt und somit zu «gestalterischen» Zwecken frei verfügbar sei – eine Argumentation, welche in «Bundesbern» auf kein positives Echo stiess.

Nichts desto trotz konnte mit diesen Markierungen die Anzahl Unfälle deutlich vermindert werden: An vier grün markierten Kreuzungen reduzierte sich die durchschnittliche jährliche Unfallzahl von 22 auf 6, während sich an rund 20 weiteren Kreuzungen ohne Markierungen kein signifikanter Rückgang abzeichnete. Eine weitere Versuchsreihe an zwei Einmündungen mit grünen Markierungen zeigte eine Geschwindigkeitsreduktion um 4 km/h bei 85% der Autofahrenden.

Die Hypothese, dass ungewohnte Elemente im Strassenraum tendenziell die Sicherheit erhöhen, wurde dadurch bestätigt. Gegen Ende dieser Experimentierphase (Ende 2001) existierten in Winterthur nicht weniger als dreissig Tempo-30-Zonen und eine ebenfalls als politischer Kompromiss ausgehandelte Tempo-40-Zone.



Die «Helikopterlandeplätze» haben zu einer Reduktion der Unfälle geführt. Dennoch müssen sie bis Ende 2005 durch die offiziellen Signaturen ersetzt werden.

Bild: Strasseninspektorat Winterthur

Die im Jahre 2001 revidierte Signalisationsverordnung, welche schweizweit einheitliche Vorschriften für Strassenmarkierungen enthält, läutete für Winterthur – und auch für andere Städte – das Ende der Experimentierphase ein.

In der **Routinephase** werden in Winterthur nun weitere Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die erstmals einzige Tempo-40-Zone wurde von der «Obrigkeit» in Bern nicht mehr toleriert und deshalb in eine Tempo-30-Zone umgewandelt. Für die Routinephase hat das Kriterium der trottoirlosen Strassen kaum mehr Gewicht, sondern jetzt sind generell Verkehrssicherheit und Wohnqualität massgebend. Alle grünen Markierungen müssen bis Ende 2005 durch die offiziellen, leitlinienartigen weissen Signaturen ersetzt werden. Das Einführen neuer Tempo-30-Zonen wird dank einheitlicher Regelungen zur Routine. Ohne Rekurse wird die Stadt Winterthur im Frühjahr 2006 über 51 Tempo-30-Zonen verfügen.



Die offiziellen, leitlinienartigen weissen Signaturen ersetzen die kreisförmigen Markierungen.

Bild: Strasseninspektorat Winterthur

Ob allerdings mit dieser «Routine» die Geschwindigkeiten und die Unfallzahlen andauernd tief gehalten werden können, wird erst die künftige Praxis in zwei bis vier Jahren zeigen. Mit den neu verordneten weissen Markierungen bleibt aus der Sicht des Fussverkehrs die folgende Frage im Raum: Macht die leitlinienartige Markierung allenfalls nur auf entgegenkommenden Längsverkehr aufmerksam, während der bei Kreuzungen sehr wesentliche Querverkehr, insbesondere der zu Fuss Gehenden, unberücksichtigt bleibt? Aus diesem Blickwinkel betrachtet, wäre dann die Routinephase nichts anderes als eine verlängerte Experimentierphase.

Bahnhofplatz Genf: Begegnungszone mit Tram und Bus

Von Christian Thomas

Wer heute aus dem eher düsteren und unfreundlichen wirkenden Bahnhof Genf-Cornavin heraustritt, kann sich über den neuen Bahnhofplatz freuen: Das ganze Gebiet rund um den Bahnhof ist eine Begegnungszone, das heisst FussgängerInnen haben überall Vortritt.



Der ganze Platz zwischen Bahnhof und der neuen Tramstation ist Begegnungszone. Die Bereiche der wichtigsten Fussgängerwege sind mit blauen Zebrastrifen quer zur Fahrbahn versehen.

Während in anderen Städten gefeilscht wird, ob Busse auf dem Bahnhofvorplatz den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt gewähren sollen, ist die Genfer Begegnungszone dazu da, den FussgängerInnen zu ermöglichen, die verschiedenen Tram- und Busstationen zu erreichen. Den Taxis ist die Zufahrt erlaubt. Zudem müssen die aus dem Parkhaus ausfahrenden Autos den Platz verlassen können. Die Koexistenz zwischen FussgängerInnen, Velofahrern, Taxis, Bussen, Trams und den aus dem Parkhaus ausfahrenden Autos funktioniert ohne Probleme. Die Zahl der Unfälle konnte auf ein Drittel gesenkt werden. Dies alles dank Tempo 20. Auch die Zeitung Quotidiens Genevois, zuvor eine der schärfsten Kritikerinnen der Begegnungszone, hat ihre Meinung geändert und steht heute positiv zum neuen Regime.



Trams zirkulieren auch in der Begegnungszone. Sie haben Vortritt gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern, was auf einer besonderen Tafel erklärt wird.



Mitten auf dem Bahnhofplatz liegt die Ausfahrt aus dem unterirdischen Parkhaus. Die verkehrstechnisch schwierige Situation kann dank der Begegnungszone gelöst werden: Wer aus der Tiefgarage fährt, ist sofort mit vortrittsberechtigten Trams und FussgängerInnen konfrontiert. Dies ist nur bei Tempo 20 möglich.

Bilder: Christian Thomas



Walk 21 in Zürich: Everyday Walking Culture

Von Ian Kett, Kinect Australia und Rodney Tolley, Direktor Walk21
Übersetzt und bearbeitet von Thomas Schweizer

Ende September trafen sich mehr als 200 Fachleute aus 38 Ländern an der 6. internationalen Fussgängerkonferenz Walk21 in Zürich und diskutierten über die Bedeutung des zu Fuss Gehens und über Erfolg versprechende Ansätze für die Umsetzung einer Förderung des Fussverkehrs. Aus der Fülle von Strategien, Pilotprojekten und Umsetzungsbeispielen werden die wichtigsten Punkte zusammengefasst.

Zu Fuss Gehen als Lebensqualität

- Für die Förderung des Fussverkehrs ist es wichtig, das Gehen in seiner ganzheitlichen Perspektive zu betrachten und den Kontext der Lebensqualität und die Attraktivität des öffentlichen Raumes miteinzubeziehen.
- Die ganzheitliche Betrachtung schliesst kulturelle und künstlerische Ansätze mit ein.
- Die Attraktivität des öffentlichen Raumes und seine Entwicklung muss die Aspekte Freude und Genuss berücksichtigen. Neben der breiten Bevölkerung sind insbesondere auch die Ansprüche der Kinder aufzunehmen.
- Die Zeit, die wir zu Fuss unterwegs sind, ist gewonnene Zeit, denn sie dient dem Wohlbefinden.
- Der Erfolg bei den Anstrengungen zur Förderung des Fussverkehrs kann an dessen Anteil am Modalsplit gemessen werden.

Umsetzung

- Eine breit abgestützte Debatte zur Bedeutung des Gehens in unserer Gesellschaft ist notwendig. Hierzu sind die Erfahrungen aus dem Sozial- und Gesundheitsbereich einzu beziehen.
- Das Oberziel, das Gehen besser in unserem Lebensalltag zu verankern, benötigt eine nachhaltige kulturelle Änderung der Einstellung in Bezug auf das Gehen. Dazu müssen sowohl Interventionen und Projekte mit kurzer Laufzeit als auch Entwicklungen mit langer Dauer angestossen werden.
- Diese Interventionen und Entwicklungen sollen sich an der Lebenssituation der einzelnen Personen orientieren und den individuellen Handlungsspielraum ins Zentrum rücken.

- In der Zusammenarbeit müssen auch Bereiche einbezogen werden, die sich nicht primär mit dem Gehen beschäftigten, bei denen aber ein Bezug geschaffen werden kann. Der Einbezug von diesbezüglichen EntscheidungsträgerInnen ist dabei eine zielführende Strategie.
- Das Image des Gehens muss positiv besetzt werden. Dazu sind geeignete Begriffe in der Kommunikation zu wählen. Begriffe, die das Gehen als langsam und langweilig erscheinen lassen, sind zu ersetzen.

Ziele

- Künftige Förderstrategien dürfen sich nicht auf die Innenstädte beschränken. Attraktive Fussgängerzonen in den Zentren sind zwar wichtige Kristallisationspunkte einer Gehkultur. Ein Grossteil der Bevölkerung lebt aber in den Agglomerationen. Der Handlungsbedarf akzentuiert sich hier in erhöhtem Masse.
- In den Agglomerationen muss neben der Entwicklung von neuen vorbildlichen Projekten ein Schwergewicht auf die Sanierung bestehender Gebiete gelegt werden.
- Wichtige Ziele müssen in fussläufiger Distanz erreicht werden können. Zürich wurde in dieser Hinsicht von den Konferenzteilnehmenden als vorbildlich eingestuft.

Zusammenarbeit

- Dem Gehen muss in der Planung und der Umsetzung mehr Gewicht gegeben werden. Eine Gewichtverschiebung zu Lasten des Automobils darf aber nicht zu einem Anti-Auto-Image führen.
- Eine Zusammenarbeit mit Veloförderstrategien ist anzustreben. Synergien sind zu nutzen, gleichwohl sind aber die Unterschiede zu thematisieren und klar herauszuarbeiten.
- Die Investoren im Immobilienbereich und die Privatwirtschaft allgemein sollten für die Anliegen der FussgängerInnen gewonnen werden. Das zu Fuss Gehen ist ein Anliegen für alle Akteure der Gesellschaft und nicht nur für die öffentliche Hand und die örtlichen PlanerInnen.
- Die internationale Entwicklungshilfe und auch die Weltbank müssen angehalten werden, in ihren Programmen, Strategien und Plänen die Bedürfnisse der zu Fuss Gehenden zu berücksichtigen.
- Wir müssen andere Organisationen und Umsetzungspartner finden, mit denen wir über den engen Kreis der am Gehen Interessierten hinauskommen und neue Kreise ansprechen können.



Was auf dem Wanderwegnetz Standard ist, fehlt auf dem innerörtlichen Fusswegnetz. (Wegweiser in der Innenstadt von Zürich.)

Bild:
A. Bernhardsgrütter

«Fussverkehr Schweiz» fordert eine einheitliche Signalisation des Fusswegnetzes

Was auf den Wanderwegen selbstverständlich ist, soll auch in unseren Städten und Dörfern gelten: Fussgängerinnen und Fussgänger finden sich dank einer einheitlichen Signalisation überall zurecht. Diese Forderung stellt «Fussverkehr Schweiz» im Rahmen der Anhörung zur Signalisation Langsamverkehr des ASTRA. Im Entwurf der Normen sind neben der Signalisation der Wander-, Velo- und Mountainbikewege neu auch die Signalisation für Inline-Skates geregelt. Für das innerörtliche Fusswegnetz fehlen aber entsprechende Vorgaben nach wie vor. Aus der Sicht von «Fussverkehr Schweiz» bleibt dadurch eine empfindliche Lücke offen, da der allergrösste Teil der im Verkehr zurückgelegten Fusswege mit dieser Norm nicht erfasst wird. Damit werden auch die Vorgaben der Fuss- und Wanderwegverordnung verletzt, wonach «in Städten und grösseren Ortschaften Fussgängerverbindungen einheitlich zu signalisieren sind.» (abg)

Beschwerde gegen fussgängerstreifenloses Ortszentrum in Köniz

Unter dem Titel «Fussgängerstreifenloses Ortszentrum» (Floz) wurden im Ortszentrum von Köniz BE auf einer stark befahrenen Hauptstrasse Tempo 30 signalisiert und sämtliche Fussgängerstreifen entfernt. Gegen die definitive Entfernung der Fussgängerstreifen haben nun «Fussverkehr Schweiz» und verschiedene Behindertenverbände Beschwerde eingereicht. Dank der vorbildlichen Neugestaltung der Strasse, Tempo 30 und dem gefundenem Miteinander im Verkehr ist die Querung der Strasse auf ihrer gesamten Länge wohl für «normale» Fussgängerinnen und Fussgänger möglich. Ältere Personen, Kinder und Behinderte bleiben aber auch hier auf einen Fussgängerstreifen angewiesen. 85 Prozent der in einer Begleituntersuchung befragten FussgängerInnen wünschten sich die Streifen zurück. «Fussverkehr Schweiz» erhofft sich in diesem Verfahren auch einen Entscheid darüber, ob die Entfernung von Fussgängerstreifen zwingend öffentlich ausgeschrieben werden muss. Dies hätte eine Praxisänderung zur Folge; heute werden Fussgängerstreifen ohne Rechtsmittel entfernt. (abg)

Neue Mitarbeiterin

Seit Anfang November arbeitet Luci Klecak auf unserem Sekretariat. Sie löst Eugen Odermatt ab, der uns per Ende Jahr verlässt, um sich in Luxemburg niederzulassen. Wir danken Eugen Odermatt herzlich für seinen Einsatz und die geleistete Arbeit und wünschen ihm in seiner neuen Heimat alles Gute. Und wir heissen Luci Klecak herzlich willkommen.



INTERNATIONAL
FEDERATION OF
PEDESTRIANS

International Federation of Pedestrians (IFP)

Anlässlich der internationalen Walk 21-Konferenz vom 21. bis 24. September 2005 in Zürich wurde die International Federation of Pedestrians (IFP) mit der Neuwahl von Präsident und Vorstand wieder zum Leben erweckt. Die 1963 gegründete Vereinigung dient dem internationalen Networking verschiedener Fussgängerorganisationen. «Fussverkehr Schweiz» führt das Sekretariat.

Link: www.pedestrians-int.org (cTh)

VCS-Fachtagung

Agglomerationsverkehr im Stau
Vorfahrt für öV und Langsamverkehr
am 13. Januar 2006, 8.30 bis 12.30 Uhr,
in Bern, Kursaal

Nach der deutlichen Ablehnung der Avanti-Vorlage sind sich alle einig: Wir müssen die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen lösen. Die grosse Frage ist: Wie? Der VCS Schweiz will im Rahmen einer Tagung die öffentliche Debatte über den Agglomerationsverkehr konkretisieren.

Programm, Anmeldung und weitere
Informationen: www.vcs-fachtagung.ch (Bz)

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
Mitarbeit: Eugen Odermatt, Luci Klecak,
David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: Abonnierte Titel: 1576, Gratisauflage: 297
(WEMF beglaubigt 2005)
Aktuelle Auflage: 3200 Exemplare

Ausgabe 4/05 Dezember 2005