

fussverkehr.ch

1/06

Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Wo wir leben ist Nähe, Nähe schafft Vertrauen. Unsere nächste Umgebung ist uns – gerade zu Fuss gehend – vertraut. Die Möglichkeiten zu Fuss zu gehen, sind in der eigenen Gemeinde besonders gross. Hier erleben wir Fussverkehrspolitik besonders nah. In einer neuen Rubrik «Gemeindeportrait» stellen wir in jeder Ausgabe eine Gemeinde oder einen speziellen lokalen Aspekt des zu Fuss Gehens vor. Letztes Jahr haben wir Zürich (Fussgängerjahr 2005 «Züri z'Fuess») und Winterthur (Verkehrsberuhigungsmassnahmen) porträtiert. In dieser Nummer zeigen wir auf, wie mittels einer Schwachstellenanalyse in Solothurn und Langenthal wirksame Verbesserungen zu Gunsten der FussgängerInnen erreicht werden konnten. Im Rahmen von Begehungen wurden Schwachstellen aufgedeckt und Massnahmen zu deren Behebung formuliert. Keine spektakulären Projekte, sondern kontinuierliche Basisarbeit entfaltet dabei eine beachtliche Wirkung.

Herzlich

Marlène Butz



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Viele kleine Schritte zur grossen Verbesserung

Von Daniel Grob und Klaus Dörnenburg*

Wenig aufsehenerregend aber wirkungsvoll: Eine systematische Schwachstellenanalyse bildet die Voraussetzung für wirksame Verbesserungen zugunsten des Fussverkehrs.

Eine Kurzvorstellung von Vorgehen und Instrument anhand der Anwendungsfälle Langenthal und Solothurn.

Für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist die Qualität des gesamten Strassen- und Wegnetzes wesentlich. Dabei stellen sie unterschiedliche Anforderungen und auch innerhalb dieser Verkehrsarten sind die Hauptforderungen je nach Benutzergruppe unterschiedlich zu gewichten. Es muss auf eine Vielzahl von Aspekten geachtet werden, wie zum Beispiel:

- Dichte des Routennetzes
- Sicherheitsgefühl
- Hindernis- und Barrierefreiheit
- Einflüsse durch Lärm, Gestank, Wind und Wetter
- Interessante Wege
- Keine Benachteiligung gegenüber motorisiertem Individualverkehr
- Einfache Routenführung
- Kurze Verbindungen

Idee der Schwachstellenanalyse

Um Verbesserungen zu erreichen, ist es notwendig, die problematischen Stellen zu kennen. Dies erlaubt, Verbesserungen schrittweise und gezielt zu realisieren, sei es durch spezifische Projekte, sei es im Zusammenhang mit Strassen- und Leitungsumbauten oder im Rahmen von Unterhaltsarbeiten. Die systematische Schwachstellenanalyse und das daraus resultierende Instrument des Problem- oder Schwachstellenkatasters schaffen die optimalen Voraussetzungen für eine solche Vorgehensweise. Die Problemstellen werden flächig im gesamten Netz erhoben und in Plänen und Datenbanken festgehalten.

Basis bildet der vollständige Einbezug aller Teile der Erschliessungsanlagen, die dem Fussverkehr zur Verfügung stehen. Dem Inventar kann ein Realisierungsprogramm zugeordnet werden, das einerseits Sofortmassnahmen, andererseits Prioritäten für kurz-, mittel- und langfristige Realisierungen und Verbindungen zu laufenden Planungen und Bauvorhaben bezeichnet. Ziel ist, bei allen Unterhalts- und Bauarbeiten an der

Verkehrsinfrastruktur den Kataster zu konsultieren, die darin beschriebenen Probleme zu beheben und Verbesserungen zu realisieren.

Vorgehen

Die Grundidee lässt sich mit einem bekannten Vorgehen aus dem Bereich der Infrastruktur illustrieren: Für die Ver- und Entsorgungsinfrastruktur wird von den Gemeinden eine Gesamtübersicht über das Leitungsnetz, den Zustand, die Problemstellen und die Ergänzungen geführt, der Leitungskataster. Mit ihm wird der laufende Unterhalts- und Erneuerungsbedarf vorausgeplant und ein optimaler Endzustand angestrebt.

Die Erarbeitung des Instrumentes, die Art und Weise der Darstellung und der Etablierung in der Verwaltung sowie die Umsetzung kann auf verschiedene Art und Weise geschehen. Erfahrungen wurden in den letzten Jahren in Langenthal und in Solothurn gesammelt.

Die Schwachstellenanalyse des Fussverkehrsnetzes erfolgt in 4 Schritten:

1. Festlegen des zu untersuchenden Netzes
2. Begehung und Schwachstellenerhebung
3. Bewertung der Schwachstellen aus Benutzeroptik
4. Darstellung der Netze

1. Festlegen des zu untersuchenden Netzes (Perimeter)

Zuerst ist das zu untersuchende Netz festzulegen. Dabei sollten alle vorhandenen und in absehbarer Zukunft entstehenden Routen einbezogen werden (also auch Trampelpfade oder Wege ohne öffentliches Wegrecht). Das Netz besteht aus Strecken und Knoten. Im Falle von Solothurn wurde ein GIS-System verwendet.



Beispiel mehrerer Problemstellen auf Fussverkehrsflächen: Pfosten mitten im Gehbereich, Sichtproblem bei der Ausfahrt, Trottoirende ohne unterstützende Massnahme, zu enge Verhältnisse auf dem Trottoir.

Bild: Daniel Grob

* Daniel Grob,
GrobPlanung GmbH,
3360 Herzogen-
buchsee
Klaus Dörnenburg,
Sigmaplan AG,
3006 Bern

Titelbild:

Zug,
Landsgemeindeplatz
Bild: T. Schweizer

2. Begehung und Schwachstellen-erhebung

Das gesamte Netz wird begangen und auf Schwachstellen hin analysiert. Die Begehung kann durch Fachleute allein erfolgen (wie im Fall von Solothurn) oder es können Laien miteinbezogen werden (Langenthal). Das Einbeziehen von Laien hat folgende zusätzlichen Aspekte:

- Es fließen schon bei der Erhebung verschiedene nutzer- und ortsspezifische Kenntnisse mit ein.
- Es gibt «nebenbei» eine Öffentlichkeitsarbeit, wodurch sich die Informationen in einer Art Schneeballsystem verbreiten und das Wissen über die Besonderheiten des Fussverkehrs und die Akzeptanz für Massnahmen steigt.
- Die Überprüfung, Verifizierung und Bereinigung der Erhebungen durch Fachpersonen ist unabdingbar und bringt einen gewissen Mehraufwand mit sich.

Es zeigt sich, dass der Einbezug von Laien in den Prozess das Produkt wesentlich näher an die Bevölkerung bringt und bei den Beteiligten einen Lernprozess auslöst, der das Verständnis für das Instrument wesentlich verbessert und die Umsetzungschancen markant erhöht.

Die Tabelle 1 zeigt die für das Langsamverkehrskonzept Solothurn verwendeten Kriterien. Die Liste kann nach Bedarf erweitert oder gekürzt werden. Im Falle von Langenthal wurde detaillierter (Einzelstufe, Schlagloch, Pfosten etc.) und mit sehr genauen Ortsbezeichnungen (Eintrag im Grundbuchplan) erhoben.

Die Resultate der Erhebung werden zum eigentlichen Kataster aufgearbeitet. Dieser besteht aus der Bezeichnung der Problemstellen auf Plänen und der entsprechenden Beschreibung in einer Datenbank. Dies erlaubt Auswertungen und Analysen und verbessert die Möglichkeit des Einbezugs in die Normalabläufe der Verwaltung. Die Aufnahmen werden strassenweise zusammengestellt.

3. Bewertung der Schwachstellen aus Benutzeroptik

Nicht jede Schwachstelle ist für jede Benutzergruppe relevant: Während z.B. PendlerInnen sehr empfindlich auf Umwege reagieren, sind für Kinder die Attraktivität und die Sicherheit der Verbindung sehr viel wichtiger.

In Solothurn wurde ein benutzerspezifischer «Filter» verwendet. Zu diesem Zwecke sind Benutzergruppen definiert worden und es wurde untersucht, welche Einschränkungen für welche Gruppen von Bedeutung sind.

4. Darstellung der Netze

Die Darstellung der Netze kann bei der Verwendung von GIS nach verschiedenen Aspekten erfolgen:

- Aus der Sicht einzelner Benutzergruppen (geeignete und ungeeignete Netzteile)
- Bezüglich der Art der Schwachstellen (Netzteile mit oder ohne Sicherheitsmängel)
- Nach Anzahl der von den Schwachstellen betroffenen Nutzergruppen (Netzteile mit Einschränkungen für 1 bzw. 2 bzw. 3 usw. Benutzergruppen)

Erfahrungen in der Umsetzung

In Langenthal ist der Kataster als Arbeitsinstrument für die Unterhaltsplanung und als Grundlagenelement für Planung und Projektierung von Infrastrukturanlagen etabliert. Zusätzlich werden spezielle Problemstellen unabhängig von anderen Baumassnahmen saniert, z.B. fehlende Trottoirabsenkungen bei Querungen.

In Solothurn wurde analysiert, welche Schwachstellen häufig auftreten und mit welchen Massnahmen sie behoben oder entschärft werden können. Daraus wurden Massnahmenblätter erstellt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Instrument auf unterschiedliche, den örtlichen Verhältnissen angepasste Weise Wirkung entfaltet und schrittweise Verbesserungen im Fussverkehrsnetz erreicht werden können.

Kategorie	Bezeichnung	Erläuterung
Strecke rechtlich	– Für Fussverkehr gesperrt	– Durchgangsverbot signalisiert oder bauliche Sperre
	– Nicht rechtlich gesichert	– Vorhandene Verbindung, kein Fusswegrecht
Strecke: Sicherheit	– Kein Trottoir, unangepasste Geschwindigkeiten	– Tempo > 30 km/h, verkehrsortientiertes Erscheinungsbild
	– Einseitiges Trottoir, nicht der Situation entsprechend	– Auf beiden Strassenseiten Fussverkehrszugänge
	– Beidseitiges Trottoir, nicht an Situation angepasst	– Flächige Bedürfnisse des Fussverkehrs (z.B. Altstadt!)
	– Soziale Sicherheit ungenügend	– Dunkel, schlechte Einsehbarkeit, nicht belebt
	– Soziale Sicherheit fraglich (Beleuchtung)	– Zeitweise oder in einzelnen Punkten problematisch
	– Konflikte mit motorisiertem Verkehr	– Schlecht erkennbare Gefährdung durch einzelne Ausfahrten
Strecke: Attraktivität und Komfort	– Hohe Verkehrsbelastung	– Trottoir an Hauptachsen mit DTV > 10'000 Fz/Tag
	– Mittlere Verkehrsbelastung, Lärmbeeinträchtigung	– DTV > 3'000 Fz/Tag, temporär stark belastet
	– Konflikte mit Veloverkehr	– Reine Fussverkehrsflächen, unerwartet Velofahrende
	– Enge Verhältnisse	– Minimalbreite von 1.50 m auf längerer Strecke unterschritten
	– Ungeeigneter Zustand	– Temporär oder dauernd nur teilweise begehbar
	– Behinderung durch parkierte Autos	– Umwegzwang, Sichtbehinderung
Knoten: Sicherheit	– Fehlende Querungshilfe	– Fehlende, ungünstig angeordnete oder ungenügende Querungshilfe, einzelne oder mehrere Stellen
	– Ungünstige Sichtverhältnisse	– Minimale Sichtweiten nicht eingehalten
	– Sehr lange Wartezeiten LSA	– Wartezeit > 60sec, häufige Missachtung Rotlicht
	– Umwegzwang	– Mehr als 10m von Wunschlinie
Knoten: Attraktivität und Komfort	– Lange Wartezeiten LSA	– Wartezeit > 30sec
	– Nicht abgesenkte Randsteine	– an potentiellen Querungsstellen

Tabelle 1: Einschränkungen der Benutzbarkeit des Fusswegnetzes



Ein neues Gesicht in der Geschäftsstelle Zürich

Kürzlich hat die Geschäftsstelle Eugen Odermatt verabschiedet. Er hat bis Ende 2005 mit grossem Engagement unsere Administration geführt. Seine Nachfolgerin heisst Luci Klecak. Sie ist als Tschechin in der Nähe von Basel aufgewachsen und lebt seit fünfzehn Jahren in Zürich. Nach einer kaufmännischen Schule besuchte sie die Kunstgewerbeschule und studierte später Kunstgeschichte. Luci Klecak arbeitete als Sekretärin in einem Architekturbüro und als Dokumentalistin in einem Verlag. Zu «Fussverkehr Schweiz» kommt sie auch dank einer Leidenschaft: Gemeinsam mit ihrem Mann wandert sie durch Graubünden, durch die Schweiz, durch Spanien und wo auch immer. Und sie ist eine überzeugte Fussgängerin in der Stadt und freut sich, dass sie sich so für ihre und ihresgleichen Interessen engagieren können. Sie sagt: «Ich will mithelfen, dass die Qualität und Sicherheit, welche die Wanderwege über Land den Fussgängerinnen schenken, auch in der Stadt selbstverständlich werden.» (Bz/lk)

Einladung zum Fussverkehrs-Apéro

Am **6. April 2006** lädt das Team von «Fussverkehr Schweiz» zu einem Tag der offenen Tür in der Geschäftsstelle in Zürich ein.

Donnerstag, 6. April 2006

15.00 bis ca. 20.00 Uhr

Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

(Tramlinie 15, Haltestelle Englischviertelstrasse)

Seit über 30 Jahren engagiert sich «Fussverkehr Schweiz» für das Grundrecht, sich unter guten Bedingungen in unseren Städten und Dörfern zu Fuss bewegen zu können. Die Geschäftsstelle an der Klosbachstrasse in Zürich ist unsere Basis. Ein Tag der offenen Tür dient dazu, ins Gespräch zu kommen. Wir hoffen auf anregende Begegnungen mit Ihnen und mit Euch und freuen uns, möglichst viele Mitglieder, Interessierte und Bekannte in unserer Geschäftsstelle willkommen zu heissen.

Eine Anmeldung ist nicht erforderlich, sie erleichtert uns aber die Planung. 043 488 40 30 oder info@fussverkehr.ch

Ministudienreise und GV

Die diesjährige Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am Montag, **11. September 2006, ab ca. 13.00 in Basel** statt.

Diverses

Die Post verrechnet uns für jedes falsch adressierte Info fussverkehr.ch CHF 2.–. Im Jahr kostet uns das CHF 1000.–. Diese Kosten liessen sich vermeiden. Wir bitten daher unsere Mitglieder und AbonnentInnen, uns allfällige Adressänderungen jeweils möglichst rasch mitzuteilen. (Bz)

Vorstand

Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli

Team

Thomas Schweizer (TS), Andreas Bernhardsgrütter (abg), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Christian Thomas (cTh)

Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Verena Häberli, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken

Der Beirat von «Fussverkehr Schweiz» verbindet Personen aus verschiedenen Regionen und Fachgebieten, die sich beruflich oder privat mit dem Thema des zu Fuss Gehens beschäftigen. Sie stellen «Fussverkehr Schweiz» ihr Wissen für bestimmte Projekte zur Verfügung. Die Mitglieder des Beirates dokumentieren die Breite und Tiefe des Themas.

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: Luci Klecak, David Strohm

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich

Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Auflage: 1576 (WEMF beglaubigt 2005)

Aktuelle Auflage: 2300 Exemplare

Ausgabe 1/06 März 2006