



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

In dieser Ausgabe widmen wir den Begegnungszonen den Schwerpunkt. Die Begegnungszone ist eine Erfolgsgeschichte. Es gilt die Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h, und die FussgängerInnen haben auf der ganzen Fläche Vortritt. Gleichzeitig sind (sofern nicht anders geregelt) Fahrzeuge zugelassen. Es gilt das Motto «Leben und leben lassen», und die Stärkeren müssen sich den Schwächeren anpassen.

Begegnungszonen erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. «Fussverkehr Schweiz» betreibt die Website www.begegnungszonen.ch, auf welcher ein grosser Teil der in der Schweiz bestehenden Begegnungszonen erfasst ist. Die Seite liefert zahlreiche Informationen und soll sowohl Fachleuten dienen, die sich mit Verkehrsfragen beschäftigen, als auch denjenigen Bevölkerungskreisen, die an der Erarbeitung von Verbesserungsmöglichkeiten im Verkehrsbereich interessiert sind.

Im Gemeindeportrait stellen wir St. Gallen vor. Die Ostschweizer Stadt löste bereits verschiedene Verkehrskonflikte mit der Errichtung von Begegnungszonen. Zur Innenstadtbelebung soll die neue Zone «Bleicheli» beitragen.

Erfreuliche Begegnungen wünscht Ihnen

*Marlène Butz
Redaktion fussverkehr.ch*

Begegnungszonen sind auf dem Vormarsch

Von Marlène Butz, Andreas Bernhardsgrütter und Raphael Dischl

Die Begegnungszone ist seit dem 1. Januar 2002 zugelassen. Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen die Verkehrsfläche zum Flanieren und Einkaufen, für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und die Fussgängerinnen und Fussgänger haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt. Sie können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Begegnungszonen dürfen auf Nebenstrassen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden.



Von der Wohnstrasse zur Begegnungszone

Mit dem Bestreben nach mehr Sicherheit, Bewegungsfreiraum und Lebensqualität in dicht bebauten Wohnquartieren wurde in der Schweiz Anfang der 80er-Jahre nach niederländischem Vorbild die «Wohnstrasse» eingeführt. Ziel der Einrichtung von Wohnstrassen war es, einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Strassenraum zu schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten aufhebt und dem Fussverkehr Priorität einräumt. Die gesamte Verkehrsfläche sollte als Mischverkehrsfläche besonders ge-

staltet und dem Fussverkehr für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden.

Trotz der grundsätzlich positiven Einstellung gegenüber Wohnstrassen und einem anfänglichen Boom konnte sich diese Art der Verkehrsberuhigung nur unzureichend durchsetzen. Der langwierige Prozess bis zur Bewilligung wirkte abschreckend, und die aufwendigen baulichen Massnahmen zur Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohngebieten erwiesen sich als zu kostenintensiv.

Im Rahmen des Schweizer Energiesparprogramms Energie 2000 und der Umsetzung der lokalen Agenda 21 wurde im Jahr 1995 Burgdorf als Fussgänger- und Velomodellstadt der Deutschschweiz auserkoren. Im Bahnhofquartier richtete die Gemeinde daraufhin eine «Flanierzone» als Pilotprojekt ein. Ziel war es, zur Fussgängerzone eine Alternative zu entwickeln, die den FussgängerInnen unter angepasster Zulassung des motorisierten Verkehrs das «Flanieren» in attraktiver Geschäftsumgebung ermöglicht. Nach anfänglicher Skepsis und Kontroversen stiess der Versuch bei den Verkehrsteilnehmenden und den Gewerbetreibenden auf eine positive Resonanz. Er zeigte, dass nicht nur in Wohngebieten, sondern auch in stark durchmischten, innerörtlichen Gebieten sichere und attraktive Verhältnisse für den Fussverkehr geschaffen und gleichzeitig der Fahrverkehr zugelassen werden können. Mit der Änderung der Signalisationsverordnung Ende 2001 wurden die früheren Wohnstrassen aufgehoben und die Burgdorfer «Flanierzone» zur ersten Begegnungszone in der Schweiz umbenannt. Seit dem 1. Januar 2002 sind Begegnungszonen in der Schweiz zugelassen.

SSV Art. 22b

¹ Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

² Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

³ Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

Eidg. Verordnung vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen.

www.begegnungszonen.ch

Die Begegnungszone darf als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Wurden in der Schweiz innerhalb von 20 Jahren bloss 89 Wohnstrassen (in 10 Gemeinden) gebaut, sind seit 2002 bereits rund 300 Begegnungszonen neu eingerichtet worden. «Fussverkehr Schweiz» dokumentiert die Entwicklung auf der Homepage www.begegnungszonen.ch. Das Ziel ist, die

Titelbild:

Eröffnung der Stadtlounge

Bild: Tourismus

St. Gallen – Bodensee

Begegnungszone weiter bekannt zu machen. Die Dokumentation liefert an der Umsetzung beteiligten Stellen und Personen in anschaulicher Form Grundlagen und Informationen. Die Liste gibt eine Übersicht über die in der Schweiz vorhandenen Begegnungszonen. Sie wird laufend ergänzt.

Gemäss unseren Kenntnissen sind mittlerweile in insgesamt 138 Gemeinden mindestens 280 Begegnungszonen (BGZ) in Kraft und 70 weitere in Planung. Tatsächlich dürften es noch etliche mehr sein – es ist «Fussverkehr Schweiz» aus Ressourcengründen nicht möglich, eine systematische Vollerhebung vorzunehmen.

Von den ca. 354 auf www.begegnungszonen.ch erfassten Zonen liegen

- 178 BGZ oder 50% in Städten mit über 50'000 EinwohnerInnen
- 93 BGZ oder 26% in Städten mit 10'000 – 50'000 EinwohnerInnen
- 59 BGZ oder 17% in Gemeinden mit 3'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- 24 BGZ oder 7% in Dörfern mit weniger als 3'000 EinwohnerInnen

Begegnungszonen werden also v.a. in städtischen Zentren eingerichtet. Doch gibt es zunehmend auch ländliche Gemeinden, die Begegnungszonen signalisieren.

Spitzenreiterinnen sind die Städte Zürich, Bern, Lausanne, Basel, St.Gallen und Genf:

| | BGZ total | davon BGZ bis 2002 (ehemals Wohnstrassen) | BGZ seit 2002, geplant oder in Kraft |
|-----------|-----------|---|--------------------------------------|
| Zürich | 51 | 22* | 29 |
| Bern | 38 | | |
| Lausanne | 33 | 30 | 3 |
| Basel | 31 | 10 | 21 |
| St.Gallen | 26 | 12 | 14 |
| Genf | 13 | | |

* In Zürich wurden aus 34 ehemaligen Wohnstrassen 22 Begegnungszonen

Rund die Hälfte der erhobenen Begegnungszonen sind mit weiteren Angaben dokumentiert, wobei der Detaillierungsgrad je nach Zone unterschiedlich ist. Mittels einer Suchfunktion kann die Liste nach verschiedenen Kriterien durchsucht werden.

Bei der Erfassung werden die Begegnungszonen einem oder mehreren Quartiertyp(en) zugeordnet (es sind also Mehrfachnennungen möglich).

- 100 BGZ liegen in Wohnquartieren
- 23 BGZ liegen in Geschäftsquartieren
- 6 BGZ liegen bei Schulen
- 12 BGZ liegen an Bahnhöfen (Bahnhofplätze/ Bahnhofstrassen)
- 16 BGZ liegen in Altstadtssituationen

In 15 Begegnungszonen ist öffentlicher Verkehr vorhanden: Baar, Baden, Bern, Biel, Brugg, Burgdorf, Delémont, Grenchen, Lyss, Männedorf, Romanshorn, Sursee, Yverdon.

Begegnungszonen eignen sich für Gebiete mit schwachem, mittlerem und hohem Verkehrsaufkommen. Gerade an verkehrsreichen Orten kann dank der Einrichtung einer Begegnungszone die Fläche für die FussgängerInnen erhöht werden, ohne die Kapazitäten für den Fahrverkehr zu verringern. Ein Beispiel hierfür ist der Zentralplatz in Biel.

| Ort | DTV* | Spitzenstunde |
|--|--------|---------------|
| Aarberg, Stedtli | 7000 | 680 |
| Altstätten, Altstadt | 1600 | 70 |
| Biel Zentralplatz | 12'000 | |
| Burgdorf Bahnhofquartier | 6000 | |
| Cossonay Bourg ancien | 1000 | 270 |
| Giubiasco | 2000 | |
| Grenchen Bahnhof Süd | 1000 | 150 |
| Grenchen Zentrum | 4850 | |
| Herisau Obstmarkt - Kirche - Platz | 1540 | 120 |
| Herisau, Schmiedgasse bis Neue Steig, äussere Schmiedgasse | 1600 | 120 |
| Köniz, Mittelhäusern | 80 | |
| Köniz, Niederwangen | 200 | 25 |
| Laufenburg | 1000 | |
| Münchwilen | 500 | 50 |
| Romanshorn, Alleestrasse | 4000 | |
| Romanshorn, Zentrum | 4000 | |
| Sion, Place du Midi | 4200 | |
| Sursee Stadthof / Bahnhofstrasse | 4500 | 320 |
| Zürich Lerchenberg | 150 | 20 |

*DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr (Fahrzeuge/Tag)

Fazit

In einer Begegnungszone ist (fast) alles möglich. Durch das tiefe Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge und den Fussgängervortritt wird es möglich, den Strassenraum wieder als Aufenthaltsraum zu nutzen. In Innenstädten kommt dies den BesucherInnen zu Gute, die in Ruhe flanieren, einkaufen oder die Umgebung betrachten können. In Wohnquartieren können die NachbarInnen miteinander schwatzen und – ganz im Sinne der ursprünglichen Wohnstrasse – die Kinder wieder im Freien spielen. Voraussetzung ist allerdings eine gute Gestaltung.

St.Gallen setzt auf die Begegnungszone

Von Andreas Bernhardsgrütter

Bereits in den Achtziger- und Neunziger-Jahren richtete die Stadt St.Gallen in Wohnquartieren 12 Wohnstrassen ein. Mit der Änderung des Verkehrsrechtes und der Schaffung der Begegnungszone konnte das Verkehrsregime Tempo 20 und Fussgängervortritt auch auf innerstädtische Situationen übertragen werden. St.Gallen nutzte diese Möglichkeit, einerseits um in städtischen Neubauquartieren einer flächenhaften Aussenraumgestaltung ein adäquates Verkehrsregime zuzuweisen, andererseits um die Interessenkonflikte in der Altstadt zu entschärfen. Weitere Begegnungszonen in Geschäftsvierteln sind geplant.



Die Bänke laden zum Verweilen ein.

Roter Teppich für das Miteinander im Verkehr

Es ist ein eigen- und neuartiges Raumgefühl, das sich in der «Stadtlounge» im Bankenviertel St.Gallens einstellt: Ein roter Teppich aus Gummigranulat legt sich über Strassen, Plätze, Autos und die amorph modellierte Möblierung. Autos, Velos und FussgängerInnen bewegen sich auf der gleichen Fläche, teilen sich den Raum. Wer das Bleicheli-Quartier noch vor ein paar Jahren gekannt hat, reibt sich verdutzt die Augen. An Stelle der kleinstrukturierten Wohn- und Gewerbebauten prägen nun grossvolumige Verwaltungsbauten der Raiffeisen-Bank das Quartier und reihen sich neben die Synagoge und Verwaltungsbauten aus der Stickereiblüte St.Gallens. Das Quartier wurde also gehörig umgekrempelt. Die Künstlerin Pipilotti Rist und der Architekt Carlos Martinez machten dazu mit ihrem Projekt «Stadtlounge» den Aussenraum zum Innenraum und setzten ein prägnantes Zeichen für mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt. Die Idee einer öffentlich betretbaren «Lounge» bildet das Leitthema. Das Konzept wurde konsequent umgesetzt. Der weiche rote Teppich wirkt als Klammer in einem vorher dispersen Raum, Tische und Bänke laden zum Verweilen ein, amöbenhafte «Hubbles» schweben als grosse Lichtkörper zwischen den Bauten, sie verändern ihre Farbe im Verlauf der Nacht.

Südliche Altstadt: Konsens dank Begegnungszone

Die südliche Altstadt wiederum wird geprägt von der kleinteiligen Struktur der mittelalterlichen Altstadt in der Nahtstelle zur barocken Klosteranlage. Die reformierte Stadt war gegenüber dem katholischen Kirchenstaat des Klosters St.Gallen über Jahrhunderte mit einer Schiedsmauer getrennt. Die unterschiedlichen Interessen der Anwohnenden, Gewerbetreibenden, der Umwelt- und Verkehrsverbände sowie der Denkmalpflege prallen auch heute noch im



Eröffnung der Stadtlounge
 Bilder: Tourismus
 St.Gallen – Bodensee



Begegnungszone Bleicheli.
Bild: A. Bernhardsgrütter



Die heutige Gestaltung der Strassenräume mit Parkplatzreihen und Trottoirs entspricht noch nicht dem Verkehrsregime einer Begegnungszone. Mit der vorgesehenen Pflasterung und Einebnung des Belages soll das Mischverkehrsregime unterstützt werden.

Bild Mitte: A. Bernhardsgrütter

Bild unten: Büro Koller /Koster Architekten, Appenzell

Quartier aufeinander. Die Lösung möchte aber nicht mehr trennen, sondern zusammenführen. Nach dem Beschluss, eine Begegnungszone einzuführen, konnten die unterschiedlichen Meinungen im Rahmen eines Moderationsverfahrens unter einen Hut gebracht werden. Der Durchgangsverkehr in der Altstadt sollte zwar stark eingeschränkt werden, die Zufahrt zu den Geschäften aber weiterhin möglich bleiben. Inzwischen wurde die Begegnungszone mit provisorischen Massnahmen eingeführt. Das Resultat befriedigt aber noch nicht ganz, da die bestehende Gestaltung der Strassenräume mit Trottoirs, Parkplatzreihen und Fahrbahnen das Verkehrsverhalten mitbestimmt. Für die definitive Umgestaltung erarbeiteten Fachleute Lösungsvorschläge. Es ist vorgesehen, Parkplätze in ein nahe gelegenes neues Parkhaus zu verlagern. Die Gassen und Platzräume werden etappenweise eingeebnet und gepflastert. Damit wird ein der mittelalterlichen Stadt und der unter Unesco-Weltkulturerbeschutz stehenden Klosteranlage adäquates Umfeld geschaffen. Die entsprechende Botschaft mit den erforderlichen Kreditbeschlüssen soll noch in diesem Jahr dem Stadtrat und dem Gemeinderat vorgelegt werden. Zudem soll mit weiteren in der Altstadttrunde festgelegten Massnahmen der Durchgangsverkehr weiter reduziert werden.

Weitere Begegnungszonen in Planung

Die positiven Erfahrungen der Stadt mit der Begegnungszone sollen auch in weiteren Quartieren umgesetzt werden.

- Eine weitere Begegnungszone ist im geplanten Kongresszentrum Einstein vorgesehen.
- Im geplanten städtischen Wohn- und Geschäftsquartier beim Güterbahnhof ist ein grosszügiger Platz geplant, welcher unter dem Regime einer Begegnungszone nur von FussgängerInnen, Velos und Bussen benutzt werden kann.
- Der Einsatz von Begegnungszonen bei der Neuerschliessung von Wohnquartieren wird geprüft.

Aktuelle Projekte bei «Fussverkehr Schweiz»

«**Augenschein Fussverkehr**» bewährt sich Basis für eine Verbesserung des Fusswegnetzes ist die Kenntnis der Schwachstellen. Mit dem «Augenschein Fussverkehr» wurde von «Fussverkehr Schweiz» ein Instrument entwickelt, mit welchem sich die vorhandenen Qualitäten und bestehenden Schwachstellen im Rahmen eines vorstrukturierten Verfahrens erheben lassen. In einem Dialog mit betroffenen Nutzergruppen beschäftigen sich die zuständigen Personen der Verwaltung während eines halben Tages mit dem Fusswegnetz einer Ortschaft oder eines Quartiers. Die während einem Workshop und einer anschliessenden Begehung erfassten Stärken und Schwächen des Netzes werden auf einem Plan festgehalten und in einem Bericht beschrieben. Sie bilden so die Grundlage für kurz- und mittelfristig umsetzbare Verbesserungen.

Ein «Augenschein Fussverkehr» wurde im Rahmen eines Pilotdurchganges der Stadt Zürich im Quartier Schwamendingen durchgeführt. Es hat sich gezeigt, dass sich das Verfahren grundsätzlich bewährt und erste Erkenntnisse rasch und kostengünstig erfasst werden können. Wichtig ist, dass Personen aus unterschiedlichen Bevölkerungsschichten, welche das Gebiet täglich als Fussgängerin oder Fussgänger erleben, ihre Erfahrungen einbringen können. (abg)

Weitere Informationen zum «Augenschein Fussverkehr»:
www.fussverkehr.ch/augenschein.php



Der Augenschein Fussverkehr bringt FussgängerInnen mit den verantwortlichen Behörden zusammen.

Bild: Marlène Butz

Die Mitgliederpresse von Nonprofit-Organisationen in der Schweiz

In einer Studie der Universität Bern wurde die Mitgliederpresse in der Schweiz wissenschaftlich untersucht. Fazit: Die Verbandsorgane erfüllen eine wichtige, aber bisher wenig beachtete Funktion in unserer Gesellschaft.

Vielfalt der Mitgliederpresse

Zur Mitgliederpresse zählen die Zeitschriften, mit denen Vereine, z.B. Nichtregierungsorganisationen und Fachverbände ihre Mitglieder informieren. Die Mitgliederzeitschriften und ihre herausgebenden Organisationen zeichnen sich durch eine enorme Vielfalt aus. Es gibt grosse, finanzstarke Nonprofit-Organisationen (NPO), die professionell aufgemachte Zeitschriften herausgeben. Dominiert wird die Mitgliederpresse aber von Zeitschriften kleiner NPO, die über begrenzte personelle und finanzielle Ressourcen verfügen. Hierzu gehört auch «fussverkehr.ch» von «Fussverkehr Schweiz».

Welche Funktionen haben Mitgliederzeitschriften?

Mitgliederzeitschriften informieren über die jeweilige Organisation und deren Tätigkeit, sie leisten einen Beitrag an die Vielfalt der Schweizer Medienlandschaft, sie dienen der öffentlichen Meinungsbildung und sie verbinden die verschiedenen Sprachregionen der Schweiz. Sie haben eine wichtige Integrationsfunktion in unserer Gesellschaft: Dank ihrer Nähe zur Basis helfen sie mit, die vielgestaltige Schweiz zusammen zu halten.

Bedrohte Mitgliederpresse

Jeder Verband informiert seine Mitglieder. Regelmässig erscheinende Zeitschriften profitieren von verbilligten Zustelltarifen (AZB-Versand). Doch genau diese vergünstigte Zustellung läuft Ende 2007 aus. Kurz vor Weihnachten hat der Bundesrat entschieden, den Auftrag des Parlaments zur Weiterführung der Presseförderung nicht auszuführen und die entsprechende Motion ans Parlament zurückzusenden. Als Konsequenz davon drohen in weniger als zwei Jahren drastische Preiserhöhungen für den Versand von Zeitungen und Zeitschriften. Dies hätte einen starken Rückgang der Medienvielfalt zur Folge.

Warum ermässigte Zustelltarife für Mitgliederzeitschriften?

Zahlreiche Organisationen in der Schweiz arbeiten mit einem sehr engen Budget – und die Publikation einer Zeitschrift ist teuer. Ohne ermässigte Zustelltarife im Rahmen der Presseförderung würden die Preise stark ansteigen. Ein Wegfall der vergünstigten Beförderungstaxen würde die Realisierungskosten vervielfachen, womit zahlreiche Publikationen – und ihr Beitrag zur demokratischen Meinungsbildung – verschwinden würden. Dadurch aber verlieren die NPO die enge Beziehung zu ihren Mitgliedern und Unterstützenden, und der Informationsaustausch würde reduziert. Vor allem kleinere Verbände und Organisationen würden unter der Abschaffung der Presseförderung leiden, weil mit einer geringeren Periodizität die Verbindungen zu den Mitgliedern weniger eng sind. Das finanzielle Gleichgewicht von Non-profit-Organisationen würde gesprengt.

Ohne Presseförderung würde die Reichhaltigkeit von Verbänden und Institutionen in diesem Land beeinträchtigt. Mit ihr würde ein Teil der lebendigen Demokratie verschwinden. (Bz)

Weitere Informationen:
www.ecopolitics.ch/mitgliederpresse

Fussweg bleibt Gehfläche

Die Qualität des Zufussgehens setzt sich aus kleinen Mosaiksteinchen zusammen. Daher muss man sich manchmal auch für die kleinen Steinchen einsetzen. Am steilen Balgristweg in Zürich, der das Quartier Witikon mit der Tramstation Balgrist verbindet, ging es bloss um das Zufahrrecht zu einem einzelnen Haus. Trotzdem wurde daraus eine lange Geschichte mit Rekurs an den Stadtrat.

Begonnen hat die Episode damit, dass das Hochbauamt der Stadt Zürich den Bau von Parkplätzen bei einem Haus mitten im Grünen bewilligt hatte, obwohl auf der «Zufahrt» dort ein uneingeschränktes Fahrverbot galt. Zudem wurde auf dem schmalen Weg die Treppe entfernt, damit die Autos besser zufahren können. Die Anwohnenden wurden alarmiert, als die Bauarbeiten begannen. Da sie aber die Ausschreibung nicht gesehen hatten, hatten sie die Rekursfrist verpasst. Auch eine Unterschriftensammlung nützte nichts.

Erst als eine Lockerung des Fahrverbotes ausgeschrieben wurde war es möglich, mehr zu tun, als unverbindliche Briefe und Eingaben zu schreiben. Gegen die Lockerung wurde, unterstützt von «Fussverkehr Schweiz», Einsprache erhoben. Begründung: Wird auf einer Fahrverbotsstrasse die Zufahrt für ein nicht individuell spezifiziertes Publikum mit dem Zusatz «Zubringerdienst gestattet» erlaubt, wird aus einer Gehfläche rechtlich gesehen eine Fahrbahn. Das wäre für diesen asphaltierten Weg mit



einem Gefälle von bis zu 30% in der Kurve schlicht zu gefährlich gewesen.

Es hat genützt, die ursprüngliche Ausschreibung wurde zurückgezogen. In einer Einigungsverhandlung mit dem Ersteller des Parkplatzes, den Anwohnervertretern, «Fussverkehr Schweiz» und der Vertretung der Stadt wurde vereinbart, dass der Weg zu den Parkplätzen nur mit polizeilicher Bewilligung befahren werden darf. Würde das eingeschränkte Zufahrtsrecht missbraucht, wird im Weg unverzüglich ein demontierbarer Pfosten gesetzt. Da das Zufahrtsrecht stark eingeschränkt ist, bleibt der Weg auch rechtlich eine Gehfläche, und die FussgängerInnen behalten den Vortritt. (cTh)

Ein Fussweg ist nur dann eine Gehfläche (und keine Fahrbahn), wenn ein Fahrverbot besteht, das nur für spezifische Ausnahmen durchbrochen werden darf.

Bild: Ch. Thomas

Ordnungsbussen statt Strafverfahren

Seit dem 1. März 2006 können Autolenkende mit Fr. 140.– gebüsst werden, wenn sie den am Fussgängerstreifen wartenden Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt nicht gewähren. Diese Revision im Ordnungsbussen-Katalog ist ein Meilenstein in unseren Bemühungen für bessere Rechte für FussgängerInnen. Bisher war die Strafe für fehlbare Autolenkende zwar einiges höher. Es kam aber nur selten zu einer Verzeigung, weil das Strafverfahren kompliziert war. Zudem verstanden die Autolenkenden nicht, warum sie viel härter angefasst werden, wenn sie an einem wartenden Fussgänger vorbei fahren, als wenn sie ein Rotlicht missachten. Dementsprechend konnten die seltenen Strafverfahren auch kein Unrechtsbewusstsein erzeugen. Mit der standardisierten Busse ist nun zu hoffen, dass sich die Erkenntnis durchsetzt, dass die Verweigerung des Vortritts insbesondere von Kindern und älteren Menschen am Fussgängerstreifen kein Kavaliersdelikt ist. (cTh)

Ministudienreise und GV

Wie bereits im letzten fussverkehr.ch angekündigt, finden die diesjährige Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» am Montag, 11. September 2006, ab ca. 13.00 in Basel statt. Wir bitten alle Interessierten, sich diesen Termin bereits heute zu reservieren. Das Programm mit Anmeldetalon folgt im Info 3-2006, das im August erscheint. (Bz)

Bereits 57 Gemeindemitglieder

Seit 2004 besteht die Möglichkeit einer Gemeindemitgliedschaft bei «Fussverkehr Schweiz». Seither konnten bereits 57 Gemeinden für eine Mitgliedschaft gewonnen werden. Folgende Gemeinden unterstützen durch ihre Mitgliedschaft die Arbeit von «Fussverkehr Schweiz» und profitieren von vergünstigten Dienstleistungen:

8134 Adliswil, 8852 Altendorf, 4144 Arlesheim, 6341 Baar, 3000 Bern, 4562 Biberist, 2500 Biel, 8903 Birmensdorf, 3065 Bolligen, 9471 Buchs, 3400 Burgdorf, 6330 Cham, 8305 Dietlikon, 8600 Dübendorf, 8733 Eschenbach, 8117 Fällanden, 8750 Glarus, 9403 Goldach, 2540 Grenchen, 8908 Hedingen, 6331 Hünenberg, I-39038 Innichen (Südtirol), 3800 Interlaken, 8645 Jona, 8802 Kilchberg, 8280 Kreuzlingen, 6010 Kriens, 6403 Küssnacht am Rigi, 6000 Luzern, 3250 Lyss, 8887 Mels, 8706 Meilen, 1724 Le Mouret, 3110 Münsingen, 8212 Neuhausen am Rheinfall, 5415 Nussbaumen, 9463 Oberriet, 4600 Olten, 4153 Reinach, 4125 Riehen, 6343 Risch, 8590 Romanshorn, 8153 Rümlang, 3792 Saanen, 8200 Schaffhausen, 8952 Schlieren, 4500 Solothurn, 6210 Sursee, 6314 Unterägeri, 3322 Urtenen-Schönbühl, 8610 Uster, 9240 Uzwil, 8636 Wald, 8570 Weinfelden, 4610 Wohlen, 3052 Zollikofen, 6300 Zug

In den angeschlossenen Gemeinden leben rund 850'000 Personen. «Fussverkehr Schweiz» freut sich über jedes weitere Gemeindemitglied. Diese stärken durch ihre Mitgliedschaft die Legitimation der Arbeit von «Fussverkehr Schweiz» und signalisieren damit die Wichtigkeit des Fussverkehrs im Alltag einer Gemeinde. (abg)

«fussverkehr.ch» als Beilage zu «Collage»

Diese Nummer von «fussverkehr.ch» wird «Collage», der Zeitschrift für Umwelt, Planung und Städtebau beigelegt. Viele Fachleute werden deshalb zum ersten Mal «fussverkehr.ch» in den Händen halten.

Die Organisation «Fussverkehr Schweiz» besteht seit 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten. «Fussverkehr Schweiz» unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der FussgängerInnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.

Werden Sie Mitglied!

Mehr über die Tätigkeit erfahren Sie auf der Website www.fussverkehr.ch, wo Sie neben Dossiers, Publikationen und Kampagnen unter «Kontakt» auch ein Formular zum Beitritt als Mitglied finden.

Mitglieder aus der Deutschschweiz erhalten viermal jährlich unsere Zeitschrift «fussverkehr.ch», Mitglieder aus der Romandie die Zeitschrift «Rue de l'Avenir», welche von unserer welschen Partnerorganisation herausgegeben wird (siehe auch www.rue-avenir.ch). (cTh)

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

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 Stroh

Gestaltung: Andreas Rothacher

Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 1576 (WEMF beglaubigt 2005)
Aktuelle Auflage: 3600 Exemplare

Ausgabe 2/06 Mai 2006