



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Fussverkehr beginnt dort, wo wir wohnen, wo wir leben. Die Förderung des zu Fuss Gehens ist daher auch eine Aufgabe der Gemeinden. Wertvoll für die mit dem Thema Beauftragten ist der Austausch von Erfahrungen und Informationen. Im Juni fand in Thun die dritte Fachstellentagung für die Fussverkehrsbeauftragten der Kantone und grösseren Gemeinden statt. «Fussverkehr Schweiz» organisiert diese Tagung einmal pro Jahr im Auftrag des ASTRA, Bereich Langsamverkehr. Die Tagung stand unter dem Motto «Zu Fuss unterwegs in der Agglomeration – Die Rolle des Fussverkehrs in den Agglomerationsprogrammen». Gegen 70 Personen diskutierten über die Bedeutung des Zufussgehens bei der Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Diese Ausgabe von fussverkehr.ch fasst die Resultate zusammen.

Am kommenden 11. September 2006 finden in Basel unsere jährliche Ministudienreise und die Generalversammlung statt. Sie finden auf den Seiten 7 und 8 das Programm und den Anmeldeplan. Wir würden uns freuen, Sie an diesen Anlässen begrüssen zu dürfen.

Herzlich

*Marlène Butz
Redaktion fussverkehr.ch*

Thun: In Schritten zu mehr Fussgängerfreundlichkeit

Von Andreas Bernhardsgrütter

Die Stadt Thun wird durch ihre Lage am See und die beiden Aare-Läufe geprägt. Schloss und Altstadt wurden an einem strategisch wichtigen Verkehrsweg angelegt, was heute Probleme verursacht. Die Stadt hat deshalb in verschiedenen Schritten die Situation in der Innenstadt baulich aufgewertet, möchte den Zugang zu den Fluss- und Seeufern verbessern und strebt in den Wohnquartieren eine flächendeckende Verkehrsberuhigung an. Es bleibt aber noch einiges zu tun.



*Der Mittelbereich in Form einer langgezogenen Insel mit Pollern erleichtert die Querung auf der gesamten Länge.
Bild: Ch. Thomas*

Richtplan Stadtentwicklung Thun

Im Richtplan Stadtentwicklung Thun postuliert die Stadt eine konsequente Förderung des Fussverkehrs durch ein dichtes, zusammenhängendes, attraktives und sicheres Netz öffentlicher Fussgängerverbindungen. Basis für die Umsetzung von Massnahmen bilden ein Fussweginventar und der im Entwurf vorliegende Fusswegrichtplan. In der Innenstadt erleichtert ein durchgängiges Fussweg-Leitsystem die Orientierung. Nebst der Einführung von Tempo 30 in den Quartieren und im Bahnhofgebiet konnten aber erst wenige neue Wegverbindungen erstellt werden. Aufwertungsbedarf besteht weiter bei den beiden für den Fussverkehr wenig attraktiven Aareübergängen beim Freihof und zwischen Marktgasse und Guisanplatz.

Titelbild:

*Der neu gestaltete Bahnhofplatz in Thun
Bild: Marlène Butz*

Neugestaltung Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse

Mit der Neugestaltung von Bahnhofplatz und -strasse konnte die gesamte Situation als Um-

steigeknoten des öffentlichen Verkehrs mit einem Bushof, aber auch als Hauptzugang vom Bahnhof zur Innenstadt verbessert werden. Die Sanierung wurde als städtebauliche Aufgabe verstanden, welche neben einer Neugestaltung der Platz- und Strassenräume (Titelbild) auch eine Bebauung der anliegenden Grundstücke auf der nördlichen Seite umfasste. Auf der Bahnhofstrasse erleichtern eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 sowie die Gestaltung mit einem Mittelbereich den FussgängerInnen die Querung. Allerdings fehlt hier die durchaus mögliche Zuordnung des gesamten Bereiches in eine Begegnungszone.

Neugestaltung Oberes Bälliz

Das Bälliz bildet neben der oberen und der unteren Hauptgasse eine der beiden Hauptachsen, welche die Altstadt in ihrer Längsausdehnung queren. Mit der Neugestaltung des oberen und des unteren Bälliz' wurden die Strassenränder entfernt und der gesamte Strassenraum als eine Fläche gestaltet. Dadurch bestehen die baulichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Begegnungszone, die demnächst auch signalisiert werden soll. Im unteren Bälliz ist bereits ein Fahrverbot mit eingeschränkten Zufahrtmöglichkeiten (Anlieferung bis 11.00 Uhr) signalisiert.

Uferweg verbessert See- und Flusszugang

Die Stadt Thun grenzt auf einer Länge von gegen 20 km an die Ufer des Thunersees und der Aare. Der Kanton Bern hat 1982 das See- und Flussufergesetz erlassen, in welchem grundsätzlich der öffentliche Zugang zum See- und Flussufer mit einer durchgehenden Wegverbindung vorgeschrieben wird. Die geforderte Wegführung ist in Thun zu etwa 80 Prozent realisiert. Die Wegführung der noch fehlenden Abschnitte unmittelbar an den Ufern hat bei der Erarbeitung der Uferschutzpläne zu Konflikten geführt: Einerseits, weil Schutzgebiete von Zugvögeln nationaler Bedeutung tangiert würden, andererseits aufgrund von Widerständen betroffener GrundeigentümerInnen. Im Rahmen einer Neuauflage wird der Uferweg am westlichen Seeufer im Bereich Schadau bis Lachen wegen der Schutzinteressen 50 m abseits des Ufers geführt, während südlich davon im Abschnitt Pfaffenbühl eine ufernahe Variante vorgezogen wird. Die Auflage der Pläne ist für dieses Jahr vorgesehen.

Tempo-30 in Wohnquartieren

Die Situation in den Wohnquartieren wurde dank einer praktisch flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen verbessert. Mit Ausnahme des Quartiers Lerchenfeld, in welchem Tempo-30 von der Bevölkerung zuerst abgelehnt und nachträglich dann doch verlangt wurde, ist nun das Zonenregime in sämtlichen Wohnquartieren beschlossen und mehrheitlich auch umgesetzt. Die Wohnqualität der Quartiere wurde dank gesteigerter Verkehrssicherheit und Fussgängerfreundlichkeit erhöht, wodurch sich die Stadt als Wohnstandort besser positionieren kann.

Zu Fuss unterwegs in der Agglomeration: Fachstellentagung Fussverkehr vom 13. Juni 2006 in Thun – Schlussbericht

Von Marlène Butz und Thomas Schweizer

Am 13. Juni 2006 führte Fussverkehr Schweiz im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), Bereich Langsamverkehr, die dritte Fachstellentagung Fussverkehr durch. Diese Informations- und Austauschveranstaltung richtete sich an die Fachleute der Fachstellen Fussverkehr der Kantone und der grösseren Schweizer Gemeinden. Neben den Verwaltungsstellen wurden dieses Jahr erstmals auch private Planungsbüros, die im Rahmen der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme den Bereich Fussverkehr bearbeiten, eingeladen. Es nahmen gegen 70 Personen aus allen Landesteilen der Schweiz teil. Diskutiert wurde die Rolle des Fussverkehrs in den Agglomerationsprogrammen.

Ursula Haller, Vorsteherin der Direktion Bildung und Entwicklung der Stadt Thun und Nationalrätin eröffnete die Tagung mit Grussworten an die TagungsteilnehmerInnen.

Neben Referaten gab es Workshops und einen Rundgang in Thun. Der Anlass ist Informations- und Weiterbildungsveranstaltung in einem mit dem Ziel, das Zufussgehen als «Verkehrsmittel» besser zu verankern und zu stärken und die Schwierigkeiten bei der konkreten Umsetzung von Fördermassnahmen zu diskutieren. Im Zentrum steht der Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten.



Überblick über die Agglomerationsprogramme, Stand Mai 2006
Bild: ARE (Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo)

Rolf Geiger, Bundesamt für Raumentwicklung
ARE, Agglomerationspolitik

Ausgestaltung der Agglomerationsprogramme – Aktueller Stand

Die bisher mangelnde Verknüpfung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führt zu Verkehrswachstum. Die daraus entstandenen Umweltprobleme und die Staus auf den Strassen, welche die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigen, gefährden die Lebensqualität und die Standortgunst.

Der Handlungsbedarf im Bereich Siedlung und Verkehr in den 50 Schweizer Agglomerationen ist gross. Deshalb soll der geplante Infrastrukturfonds Bundesbeiträge an Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs ermöglichen. Diese werden nicht an isolierte Projekte entrichtet, sondern erfolgen auf der Basis von Programmen. Bereits über 30 Agglomerationen aus allen Regionen sind daran, ein Agglomerationsprogramm (AP) zu erarbeiten.

Was ist ein Agglomerationsprogramm Siedlung & Verkehr?

Ein Agglomerationsprogramm ist ein **Massnahmenplan**, der periodisch erneuert wird. Es umfasst aufeinander abgestimmte infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen für alle Verkehrsmittel sowie Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung. Verantwortlich für die Erstellung des AP sind die Kantone und Gemeinden der Agglomeration. Sie organisieren sich zu diesem Zweck in einer bestehenden oder neu zu schaffenden Trägerschaft.

Agglomerationsprogramme haben bestimmte **Grundanforderungen** bezüglich Partizipation, Trägerschaft, Zustandsanalysen Siedlung und Verkehr, Massnahmenbreite, finanzieller Tragbarkeit sowie Umsetzung und Controlling zu erfüllen. Zusätzlich müssen die Massnahmen bezüglich folgender Kriterien eine positive **Wirksamkeit** erzielen:

- Qualität des Verkehrssystems verbessern
- Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- Verkehrssicherheit erhöhen
- Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern
- Investitions- und Betriebskosten tragbar erhalten.

Auf der Basis eines Agglomerationsprogramms, welches die Anforderungen erfüllt, sollen **Programmvereinbarungen** zwischen Bund und Trägerschaft abgeschlossen werden. Diese regeln die Beitragszahlung durch den Bund und stellen die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Periode sicher.

Beurteilung des heutigen Standes der Agglomerationsprogramme

Die Kantone und Gemeinden verfolgen im

Rahmen ihrer AP viel versprechende und innovative Ansätze, um die Verkehrsprobleme mit einer besseren Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung langfristig bewältigen zu können. Das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis muss aber noch optimiert werden. In den meisten Entwürfen bestehen zudem Defizite bei betrieblichen, nicht-infrastrukturellen Massnahmen (Verkehrssystemmanagement, Mobilitätsmanagement) sowie bei den Massnahmen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Es konnten noch nicht alle Entwürfe den Nachweis erbringen, dass sämtliche nachfrageseitigen Massnahmen ausgeschöpft sind, bevor neue Infrastrukturen gebaut werden. Schliesslich versuchen noch nicht alle Agglomerationen das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs konsequent auszuschöpfen. Insbesondere fehlen bei einigen AP konkrete Massnahmen zur Optimierung des Fussverkehrsnetzes. Eine entsprechende Priorisierung der Massnahmen ist vielerorts noch vorzunehmen, gerade auch um die Infrastrukturkosten langfristig zu minimieren.

*Gottlieb Witzig, Bundesamt für Strassen
ASTRA, Bereich Langsamverkehr*

Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen – Grundanforderungen aus Bundessicht

Die Verkehrssysteme in den Agglomerationen stossen an Kapazitätsgrenzen und beeinträchtigen Bevölkerung und Umwelt. Alle Prognosen rechnen mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs, die öffentlichen Finanzen und der Verkehrsraum sind aber knapp. Daher wird dem Langsamverkehr (LV) eine wichtige Rolle bei der Problemlösung zukommen.

Kantone, Städte und Agglomerationen können die Probleme nicht allein lösen. Nachhaltige Mobilitätsbewältigung ist für den Standort Schweiz (Wirtschaft und Gesellschaft) von nationaler Bedeutung. Sie ist eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Im Rahmen von Programmvereinbarungen können Bundesbeiträge an die Verkehrsinfrastrukturen des öV, MIV und LV (Fuss-, Veloverkehr, Wandern usw.) geleistet werden, sofern gewisse gesetzliche Anforderungen erfüllt sind (→ Art. 17c E-MinVG; Art. 3a E-IFG).

Die Langsamverkehrs-Kernfunktionen im Personenverkehrssystem der Städte und Agglomerationen

Generell:

- Konsequente materielle und formelle Integration der 3. Säule LV in alle Elemente der Agglomerationsprogramme (z.B. Ausgangslage; Synthesebericht; Partizipation / Mitwirkung LV-Fachstellen; Finanzierung usw.)
- Datengrundlagen zur Evaluation der Entwicklungsmaßnahmen

Feinerschliessung im Siedlungsgebiet (vorab Fuss- und Veloverkehr):

- sicheres, dichtes, attraktives und zusammenhängendes Wegnetz
- gute Signalisation
- Anlagen für den ruhenden LV wie Sitzgelegenheiten, Abstellmöglichkeiten für Gepäck und Velos (teilweise wettergeschützt)

Zugang zu anderen Verkehrsmitteln / kombinierter Personenverkehr:

- sichere, attraktive Schnittstellen und Transportketten (z.B. direkter Zugang zum Bahnhof aus verschiedenen Richtungen; Bus-/Tramhäuschen ...)
- einfacher und kostenloser Zugang zu Informationen (inkl. Karten) über den kombinierten Personenverkehr

Naherholung:

- Attraktive und sichere Wegnetze für Spazieren, Wandern, Velowandern, Skating usw.
- gute Signalisation
- Anfang und Ende der Routen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Fazit: Bedeutung des neuen Bundesinstruments Agglomerationsprogramm für die Entwicklung des Langsamverkehrs

- Die Bundesgesetzgebung anerkennt den LV (Fuss-, Veloverkehr, Wandern usw.) als Grundelement des Personenverkehrsystems (3. Säule).
- Die Bundesgesetzgebung enthält erstmals Grundlagen für die Ausrichtung von Bundesbeiträgen an LV-Infrastrukturen.
- Aufgabenteilung gemäss Subsidiaritätsprinzip: Der Bund schafft Rahmenbedingungen für Bundesbeiträge; die Kantone, Agglomerationen und Städte sollen entsprechend ihren regionalen und lokalen Gegebenheiten umsetzen können.
- Der LV wird mit der Gesetzgebung zum Agglomerationsprogramm (definitiv) ein zwingendes Element der kantonalen Richtplanung.
- Das Instrument AP zwingt planende und finanzierende Behörden, aber auch die Kantons-, Stadt- und Gemeindepolitik (indirekt) dazu, den LV als gleichberechtigte 3. Säule des Verkehrs wahrzunehmen.
- Positive Auswirkungen auf der institutionellen, personellen, organisatorischen und finanziellen Ebene sind zu erwarten (wir stehen am Beginn einer Entwicklung).

Die Rolle des Fussverkehrs in den Agglomerationsprogrammen

Bis Mai 2006 wurden 22 Agglomerationsprogramme (AP) beim ARE eingereicht und auf der Webseite zugänglich gemacht. «Fussverkehr Schweiz» hat diese AP gesichtet und die Perlen herausgesucht. Unser Fokus galt dem Fussverkehr. Wir haben analysiert, in welcher Art hier das Thema aufgegriffen und behandelt wurde.

Ein gutes Zeugnis ist den Agglomerationsprogrammen bei der Formulierung der generellen Zielsetzungen auszustellen. Die Vorgaben des Bundes wurden weitgehend umgesetzt. Der Fuss- und Veloverkehr hat sich als dritte Säule neben dem MIV und dem ÖV als Verkehrsmittel etabliert und in allen Programmen «Fuss gefasst». Auch wenn diese Feststellung banal klingt, so muss doch darauf hingewiesen werden, dass eine Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs auf diesem «Abstraktionsniveau» nicht üblich war. Viele kantonale Richtpläne und Gesamtverkehrskonzepte haben die Behandlung des Fuss- und Veloverkehrs bisher den Gemeinden delegiert und sich nicht mehr darum gekümmert.

Nicht alle AP haben dann aber – kongruent mit den Zielen – auch die dafür notwendigen Massnahmen formuliert. Viele AP haben den Fuss- und Veloverkehr unter dem Titel Langsamverkehr zusammengefasst und dann nur noch vom Veloverkehr gesprochen. Hier ist noch Nachholbedarf. Der Fussverkehr muss als eigenständige Mobilitätsform auch eigenständige Massnahmen aufweisen.

Wirksamkeitskriterien (WK)

Der Bund hat in seiner «Arbeitshilfe Agglomerationsprogramme» (Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien; Anwendungshandbuch UVEK / ARE Juni 2004) sechs Grundanforderungen und fünf Wirksamkeitskriterien formuliert. Den fünf Wirksamkeitskriterien sind insgesamt 21 Indikatoren zugewiesen. Bezüglich Fussverkehr sind folgende Indikatoren relevant:

Qualität im Fussverkehr verbessert

Gemessen wird z.B.:

- der Anteil der Wege im Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr
- die Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten
- die Verfeinerung der Maschenweite des Fusswegnetzes

Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten vermindert

- Abnahme der Streckenlänge von Verkehrsachsen mit Trennwirkung
- Verkürzung von Umwegen und Wartezeiten (z.B. LSA Steuerung)
- Abnahme MIV im Querschnitt

- Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum

Verkehrssicherheit erhöht

- Abnahme von Unfällen, Toten, Verletzten

Grundanforderungen

Analyse

Ausgangspunkt sind eine Analyse von Istzustand sowie eine Abschätzung des zukünftigen Zustandes, differenziert bezüglich Verkehrsaufkommen (Distanzen und Modal Split), der Qualität der Verkehrssysteme (Erreichbarkeit), Siedlungsentwicklung, Verkehrssicherheit und Umweltbelastung. Der Bund fordert eine fundierte Schwachstellenanalyse und damit auch eine konsistente Fusswegplanung. In der Schwachstellenanalyse sind folgende Probleme zu behandeln:

Netzlücken: Netzlücken sind einerseits grossräumige Verbesserungen wie Brücken über Flüsse, Autobahnen und Bahnlinien, andererseits kleine Netzverbindungen, z.B. direkte Wege entlang von Bahnlinien (zum Bahnhof) oder Wegnetzergänzungen, damit die Maschenweite des Fusswegnetzes den Anforderungen der Bevölkerung entspricht.



Punktuelle und lineare Schwachstellen: Häufigste (punktuelle) Schwachstellen im Fusswegnetz sind Querungen über stark befahrene Strassen ohne genügende Querungshilfen einerseits bei Kreuzungen, andererseits auf freier Strecke. Auch im Längsverkehr sind Schwachstellen zu erheben: Unattraktive Verbindungen entlang stark befahrener Strassen, Abschnitte mit erheblichen ortsbaulichen Mängeln oder hoher Trennwirkung, schmale Trottoirs, Abschnitte mit ungenügenden Sichtverhältnissen, Orte mit Mängeln bezüglich subjektiver Sicherheit oder fehlende Beleuchtung und fehlende Behindertengerechtigkeit usw.

Verbesserungspotenziale: Eine hohe Aufenthaltsqualität in den Quartieren und auch entlang Hauptstrassen ist für den Fussverkehr von zentraler Bedeutung. Dabei geht es nicht nur darum, Schwachstellen zu minimieren, sondern Potenziale auszuschöpfen und neue attraktive Bereiche zu schaffen, wie z.B. Fussgänger- oder Begegnungszonen. Sie sollen neue Kristallisati-

Agglomerationsprogramm Bern: Vorgesehene Schliessung von Netzlücken für den Fussverkehr.

- 1 Breitenrain – Länggasse
 - 2 Bollwerk – Grosse Schanze
 - 3 Matte – Kirchenfeld
 - 4 Wabern – Elfenau
 - 5 Grosse Allmend – Schermen, Auto bahnüberführung
 - 6 Wankdorfplatz – Stauffacherstrasse, Bahnüberführung (Ast Thun)
 - 7 Köniz, Neuhausplatz – Wabersackerstr. (ESP)
 - 8 Köniz, Muhlernstr. – Stapfenstrasse
- Darstellung: Planum/ Kanton Bern*

Workshops

In drei verschiedenen Workshops wurden Erfahrungen ausgetauscht. Beispielfähig wurden die sechs Agglomerationsprogramme des Kantons Bern, insbesondere aber das AP Thun näher erläutert. In Thun gab es eine breite Bevölkerungsbeteiligung mit mehreren Foren. Damit konnte eine gute Akzeptanz erreicht werden. Der Kanton macht klare Vorgaben, unterstützt und fördert die Regionen bei der Erarbeitung. Die AP im Kanton Bern sind beispielhaft und haben einen hohen Stand. In Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr sind aber auch die zu gering dotierten Stellen in den Regionen zur Sprache gekommen, welche eine Umsetzung von Massnahmen erschweren. Die Agglomeration Solothurn hat mit der Kampagne SO-Los (www.so-los.ch) eine Öffentlichkeitskampagne gestartet, welche einerseits den Fuss- und den Veloverkehr stärker ins Zentrum rückt und andererseits die Grundlage für eine breitere Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden schaffen soll. In der Romandie wurde ein Nachholbedarf gegenüber der Deutschschweiz geortet. Insbesondere der Fuss- und Veloverkehr müssen noch stärker in die erst anlaufenden Programme integriert werden.

Logo der Kampagne
«Langsamverkehrs-Offensive
in der Region Solothurn»
Bild: Region Solothurn



Fussverkehrsförderung in den Niederlanden

Dr. Stefan van der Spek von der Delft University of Technology befasst sich mit dem Thema «Personenzugang zu Bahnhöfen». Er fordert einen direkten Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und den Veloverkehr ohne Hindernisse, wie verkehrsbelastete Strassen, aber auch eine Entflechtung der Busvorfahrten und der Fussgängerströme zur Innenstadt. Die Stadtplanung sollte die Bedürfnisse der Zufussgehenden zum Ausgangspunkt einer Planung nehmen anstatt sie, wie meistens üblich, erst am Schluss einzubeziehen. Der Fussverkehr kann bezüglich Verkehrsströme analysiert und Konfliktpunkte können visualisiert werden. Die Analyse setzt auf drei Massstabsebenen an: Der Organisation des Bahnhofs selber, dem näheren Bahnhofsbereich sowie der Umgebung bis ca. 600m. Auf allen Ebenen sind vertiefte Planungen nötig. Bei der Betrachtung eines Bahnhofes kann zudem eine Alpha-, eine Beta- und eine Gamma-Seite unterschieden werden. Die Alpha-Seite ist die repräsentative Seite und die Hauptausrichtung. Hier sind in der Regel grosse Fussgängerströme zu bewältigen. Die Beta-Seite ist die Rückseite des Bahnhofs, die in den letzten Jahren vielerorts durch Umnutzungen oder Neuplanungen eine neue Bedeutung erhalten hat. Sie bietet auch Chancen für eine Entflechtung von gewissen Funktionen, wie z.B. Zufahrt, Anlieferung oder Busbahnhof. Als Gamma-Seite werden die kleineren Nebeneingänge bezeichnet, die entlang der Geleise zum Bahnhof direkt auf die Bahnsteige führen und die Wege für regelmässige BenutzerInnen verkürzen. Beim Einsatz der Analyse als Entwurfsmethode wird deutlich, dass durch eine bessere Organisation der Flächen mit wenig Aufwand deutliche Verbesserungen erreicht werden können, so dass der Bahnhof Teil des Hauptfussgänger- und Hauptvelonetzes oder die direkte Verbindung zu diesen wird.



Bahnhof Delft: Schwieriger, konflikträchtiger Zugang für FussgängerInnen.
Bilder: Marlène Butz

onspunkte für die Siedlungsentwicklung bilden. Darüber hinaus ist die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren sowohl aus Sicht der Verkehrssicherheit als auch bezüglich Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Umweltaspekte nahe liegend.

Massnahmen

Viele Massnahmen lassen sich direkt aus der Analyse ableiten. In Bezug auf den Fussverkehr ist es wichtig, dass die in den AP erfassten Schwachstellen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst werden, denn der Bund zahlt nicht an einzelne Kleinmassnahmen, sondern beteiligt sich z.B. an einem Programm zur Verbesserung von Querungen. Das Programm muss – in der Logik der AP – gemeindeübergreifend organisiert sein und in der Regel mehrere Millionen Franken umfassen. Zielführend ist es, Massnahmen mit gleicher Zuständigkeit zusammenzufassen.

Bei der Sichtung der AP zeigte sich, dass in vielen Gemeinden Schwachstellen im Bereich Fussverkehr nicht oder nur ungenügend analysiert sind. Mit ungenügenden Grundlagen können keine Massnahmenpakete geschnürt werden. Hier muss noch nachgebessert werden. Obwohl viele Gemeinden durchaus einen Handlungsbedarf im Bereich Fussverkehr ausweisen, fehlen entsprechende Pläne und Listen. Hier braucht es zusätzliche Analysen bevor auch der Fussverkehr in der gleichen Bearbeitungstiefe erfasst ist, wie die anderen Verkehrsarten.

Alle Massnahmen untersucht: In den Grundanforderungen des Bundes wird ferner verlangt, dass alle raumplanerischen sowie angebots- und nachfrageseitigen Massnahmen auf Strasse und Schiene für alle Verkehrsarten untersucht werden.

Im Bereich Fussverkehr kann die Orientierung der FussgängerInnen durch Signalisation von Fusswegen (Fussgängerleitsysteme oder andere Wegweisungssysteme) verbessert werden. Im weiteren sind so genannte Softmassnahmen, also Kommunikation, Werbung, Kampagnen, Anreize, Mobilitätsmanagement usw. ein wichtiges Element zur Beeinflussung des Modal Splits. Sie dienen einerseits der Erhaltung und



Stärkung des Segmentes das heute schon siedlungsverträglich mobil ist. Darüber hinaus können durchaus auch neue Kreise zu einem Umsteigen motiviert werden, wie dies verschiedenste Beispiele dokumentieren.

Fazit

Der Bund macht zwar in der Arbeitshilfe Agglomerationsprogramme keine konkreten Vorgaben, wie die Schwachstellen aufzuzeigen und die Verbesserungspotenziale auszuschöpfen sind. Die Richtung der Massnahmen ist jedoch abgesteckt. Die Zwischenbeurteilungen, die der Bund an die Agglomerationen verschickt hat, stimmen zuversichtlich, dass namentlich auch im Fussverkehr nicht nur wolkige Aussagen gefragt sind, sondern Massnahmen mit Inhalten erwartet werden. Bis effektiv Geld vom Bund an die Agglomerationen fliesst, wird noch einige Zeit vergehen. Diese ist nun zu nutzen. «Fussverkehr Schweiz» wird in Zusammenarbeit mit dem Bund die Beziehungen zu den Städten und Gemeinden intensivieren und die Einflussmöglichkeiten nutzen, damit die Agglomerationsprogramme auch im Bereich Fussverkehr einen hohen qualitativen Standard erreichen.

Team

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

Vorstand

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

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 «Englischiertelstrasse» (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: 2600 Exemplare

Ausgabe 3/06 August 2006

22^e Journée d'étude Rue de l'Avenir

Traversées piétonnes: vers une suppression des passages piétons?

Am Freitag, 29. September 2006 findet in Köniz die 22. Journée Rue de l'Avenir statt. Im Zentrum von Köniz wurden Tempo-30 signalisiert und gleichzeitig die Fussgängerstreifen entfernt. Ob diese Massnahmen zu einem besseren Mit- und Nebeneinander von FussgängerInnen und Fahrzeuglenkenden führt, wie dies die BefürworterInnen dieser Verkehrsanordnung hoffen, ist umstritten. An der Journée Rue de l'Avenir können die Vor- und Nachteile für FussgängerInnen vor Ort diskutiert werden.

Informationen und Anmeldung bis zum 25. August 2006 unter http://www.rue-avenir.ch/pages/journee_koniz.htm oder bei Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne, Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche, 032 724 32 82, rue.avenir@imaginer.ch.

Einladung zur 30. ordentlichen Generalversammlung

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. Seite 8) findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

Montag, 11. September 2006, 18.30 Uhr
Hotel Bildungszentrum 21, Missionsstrasse 21, 4003 Basel
(Bus 30 ab Basel SBB bis Spalentor)

Vorsitz: Dr. Ruedi Aeschbacher, Präsident «Fussverkehr Schweiz»

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2005 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2005 (mit Ausblick 2007)
4. Jahresrechnung 2005 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Grobbudget 2007
8. Diverses



Strassen als Lebensräume – Ministudienreise nach Basel

Montag, 11. September 2006,
15.00 – 18.15 Uhr

Anmeldung

Anmeldeschluss:

1. September 2006

Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz» CHF 30.–
Nichtmitglieder CHF 60.–

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» in Basel vom 11. September 2006 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 günstigeren 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.

Die Bevölkerung von Basel-Stadt hat am 12. März 2000 mit über 60 Prozent Ja-Stimmen dem «Rahmenkredit für Wohnumfeldaufwertung» zugestimmt. Mit jährlich 5 Millionen Franken konnten von 2001 bis 2006 viele kleine Massnahmen realisiert und damit die Lebensqualität verbessert werden. Die Exkursion führt uns ins Spalenquartier, welches aus Sicht der Fussgänger und Bewohnerinnen als Modellfall gilt.

Ziel der Verkehrsberuhigung war zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum anderen die Aufwertung der einzelnen Strassen und der kleinen neu entstehenden Quartierplätze für die Quartierbevölkerung sowie deren Begrünung. Insgesamt also eine fussgängerfreundliche Gestaltung. Die Ministudienreise bietet einen Einblick in den spannenden Planungsprozess der «Werkstadt Basel» und Gelegenheit, die Umsetzung dieses Prozesses anhand des Spalenquartieres kennen zu lernen.

Programm

- ab 14.10 Ausstellung «Integration und Ausschluss im öffentlichen Raum» (Münsterplatz 11)*
- 15.00 **Treffpunkt: Hochbau- und Planungsamt (HPA) des Kantons Basel-Stadt**, Rittergasse 4, 4001 Basel (neben Münster, Tram 2 ab Basel SBB bis Kunstmuseum)
Begrüssung durch **Nationalrat Ruedi Aeschbacher**, Präsident «Fussverkehr Schweiz»
- 15.10 Einführung zum Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel (APS) durch **Isabelle Rihm**, Baudepartement:
«Mitwirkungsprogramm, Vorgehen und Resultate in Bezug auf Wohnumfeldaufwertung»
- 15.25 «Fussverkehr in der Stadt Basel im Rahmen des APS»: **Barbara Auer**, HPA, Fachstelle Langsamverkehr
- 15.35 «Vorstellung Umgestaltung zur Verkehrsberuhigung im Spalenquartier» **Sonja Krattiger**, HPA und **Franz Bonnetti**, Tiefbauamt
Anschliessend Fragen und Diskussion
- 16.15 Grussworte von Frau **Regierungsrätin Barbara Schneider**, Vorsteherin Baudepartement Basel-Stadt, Regierungspräsidentin 2006
- 16.30 Tramfahrt ins Spalenquartier
- 16.50 Restaurant Caffè.tee.ria Paganini, Birmannsgasse 1
Pause mit Kaffee und Kuchen
- 17.15 Rundgang im Spalenquartier
- 18.15 **Ende der Veranstaltung**, anschliessend Fussweg zum Bildungszentrum 21, Missionsstr. 21 (Bus 30 ab Basel SBB bis Spalentor)
- 18.30 Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» gemäss Traktandenliste
- 19.30 Gemeinsames Nachtessen im Restaurant Rosengarten, Missionsstr. 21

* Im Lichthof des Baudepartements, Münsterplatz 11, findet die Ausstellung «Integration und Ausschluss im öffentlichen Raum» statt. Das Forschungsprojekt untersucht die Integrationspotenziale von öffentlichen und halböffentlichen Räumen im Wohnquartier, insbesondere die Auswirkungen von verkehrsberuhigten Quartierstrassen (Begegnungszonen). Der Verfasser der Studie, Dr. Marco Hüttenmoser, Vorstandsmitglied von «Fussverkehr Schweiz» wird die Ausstellung vorstellen.