

# «Fussverkehr»

3/07



*Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger*

*Konflikte zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden sind immer wieder ein Thema in den Medien. Auch auf der Geschäftsstelle von «Fussverkehr Schweiz» melden sich regelmässig Personen zu diesem Thema. «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz haben nun eine Broschüre erarbeitet, die aufzeigt, wie eine fussgänger- und velogerechte Planung aussieht, und wie Konflikte so weit als möglich reduziert werden können. Die Broschüre mit dem Titel «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen – Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen» haben wir an der Fachstellentagung vom 21. Juni 2007 in Biel vor über 100 Fachpersonen aus der ganzen Schweiz vorgestellt. Die grosse Anzahl Teilnehmender sowie die angeregten Diskussionen zeigten, wie aktuell das Thema ist. Ab Seite 4 finden Sie einen ausführlichen Bericht über die Tagung. Ausserdem portraituren wir auf Seiten 2 und 3 die «gastgebende» Stadt Biel.*

*Köbi Hirzel, Spezialist für Sehbehinderte, stellt in seinem Artikel auf Seite 10 dar, mit welchen Schwierigkeiten sehbehinderte und blinde Menschen im öffentlichen Raum kämpfen.*

*Am 11. September 2007 finden in Bern unsere jährliche Ministudienreise und die Generalversammlung statt. Sie finden auf den Seiten 11 und 12 das Programm und den Anmeldetalon. Wir würden uns freuen, Sie an diesen Anlässen begrüessen zu dürfen.*

*Marlène Butz  
Redaktion «Fussverkehr»*



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Schritt für Schritt zur Fussgängerstadt Biel

Von Christian Thomas (mit Beiträgen der Stadtplanung Biel)

**Die Stadt Biel hat sich in den letzten Jahren dank der vielseitigen Förderung des Zufussgehens ein neues Profil von Lebensqualität und Entwicklung gegeben. Sie hat die Gelegenheiten, welche die Durchführung der Expo.02 boten, gepackt, in einen neuen Alltag übergeführt und geht diesen Weg weiter. Die Zielstrebigkeit, mit der die Stadt die historische Bausubstanz pflegt und gleichzeitig für FussgängerInnen attraktiver wird, hat ihr 2004 den Wakker-Preis des Schweizer Heimatschutzes eingetragen.**



*Willkommen in Biel: Der Robert-Walser-Platz auf der Südseite des Bahnhofs  
Bild: Stadtplanung Biel*

**Titelbild:**  
*Das kombinierte Fussgänger-/Velo-piktogramm wirbt für gegenseitige Rücksichtnahme.  
Bild: Thomas Schweizer*

Im Zusammenhang mit der Expo.02 konnte die Fussgänger Verbindung zwischen Stadt und See verkürzt und verbessert werden. Während die Eisenbahngleise früher einen Riegel bildeten, welcher das Gebiet zwischen Bahn und See als minderwertig erscheinen liess, haben die breitere Unterführung und der neue hintere Bahnhofplatz, der Robert-Walser-Platz, einen städtebaulichen Impuls gesetzt. Jetzt kann die Nähe zum Bahnhof auch auf der Hinterseite genutzt werden und es steht so viel mehr Fläche in Fussdistanz zum Bahnhof zur Verfügung. Gleichzeitig wurde der Bahnhof mit einer Park-and-Rail-Anlage und mit einer Velogarage als Knotenpunkt aufgewertet.

Mit der Verbesserung der Gestaltung des Quais und der Sanierung des Kleinboothafens hat die

Naherholung zu Fuss an Bedeutung gewonnen, und Biel kann als Stadt am See den hochwertigen Standort besser nutzen.

Die Stadt hat aber schon zur Zeit der Expo.02 nicht nur das Ausstellungsgelände und seine Umgebung einer Aufwertung zugeführt, sondern auch einen wichtigen städtebaulichen Knoten neu gestaltet: Der Zentralplatz in der Mitte zwischen Altstadt und Bahnhof war früher ein langweiliger Verkehrsverteiler mit dem ganzen Strassenmobiliar, das solche Plätze verunstaltet: Pfosten, Ketten, Parkingmeter und Reklametafeln. Der grösste Teil des Platzes konnte nicht betreten werden, weil Fahrbahnen, Einspurstrecken und Parkplätze die FussgängerInnen auf die Restflächen zurückdrängten. Das Umdenken setzte an der Wurzel an. Statt Verkehrsingenieure mit einer Neuorganisation zu beauftragen wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben und ein neuer Platz realisiert, der diesen Namen verdient. Mit dem Einrichten einer Begegnungszone und der Vereinfachung der Verkehrsbeziehungen konnte ein grosser Gewinn für die Fussgängerachse Bahnhof – Altstadt erzielt werden. Der Platz ist jetzt auch ein Aufenthaltsort und ein Treffpunkt, und der Fahrverkehr funktioniert trotzdem noch – eine echte Begegnungszone.

### Impuls weitertragen

Der Impuls, den die Expo.02 ausgelöst hatte, ist seither nicht erlahmt, sondern setzt sich mit einer Reihe von Projekten fort, die noch längst nicht abgeschlossen ist. Das zeigt, dass eine Stadt, die sich neu positionieren will, nicht nur eine einmalige Aktion lancieren kann, sondern es braucht eine kohärente Vision und einen kontinuierlichen politischen Willen. Im Unterschied zu anderen Städten, die noch auf eine Umfahrung warten und nur jammern, hat Biel schon jetzt die Richtung vorgegeben: Die Lebensqualität der Zufussgehenden wird laufend erhöht.

Mit der Neugestaltung der Alleestrasse (2006) wurde eine neue Hauptverbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen, die einen Schulhof und einen Spielplatz optimal erschliesst. Mit der Verlängerung der Gartenstrasse wird in naher Zukunft eine direkte Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Stadtzentrum und den südlichen Quartieren geschaffen.

Die positiven Erfahrungen mit der Begegnungszone Zentralplatz legten nahe, auch die Verkehrsprobleme in der Altstadt mittels einer Begegnungszone zu lösen. Zwischen 2006 und 2007 wurde die Begegnungszone Obergasse realisiert. Bei der Neugestaltung wurde eng mit der Denkmalpflege zusammengearbeitet und die Bedürfnisse der Anwohnenden einbezogen. Die verkehrsorganisatorischen Massnahmen zeigen eine unmittelbare Wirkung. Der Durchgangsverkehr in der Obergasse hat massiv abgenommen, weil sie nun als Schleichweg unattraktiv ist und es sich nicht mehr lohnt, das Auto für einen minimalen Zeitgewinn durch die

engen Gassen zu zwingen. Die Lebensqualität der Anwohnenden und die Attraktivität für BesucherInnen hat stark zugenommen. Die Funktion der Obergasse als nördlicher Eingang in die idyllische Altstadt wurde aufgewertet.

### **Biel schaut voraus**

Die von der Stadt Biel eingeschlagene Richtung hat noch erhebliches Potential: Das grosse Areal Gaswerk/Kongresshaus – heute ein Niemandsland mit Parkplatz – kann zu einem modernen urbanen Zentrum werden. Die Wege dorthin werden für das Zufussgehen attraktiver gestaltet (Gartenstrasse), und das Areal selbst wird für FussgängerInnen interessant und angenehm zum Verweilen. Dazu soll auf der Höhe der Zentralstrasse eine weitere Begegnungszone geschaffen werden, die als Verbindungsglied zwischen dem Kongresshaus und der «Esplanade» auf dem Gaswerkareal fungieren wird.

Das Jahr 2018, in dem voraussichtlich die Autobahnumfahrung eröffnet wird und die Stadt vom Durchgangsverkehr befreit wird, soll auch für den Fussverkehr zum Meilenstein werden: Die frei werdenden Kapazitäten sollen nicht einfach wieder mit Autoverkehr aufgefüllt werden, sondern das für die FussgängerInnen reservierte Gebiet soll vergrössert werden, so dass Biel für längere Aufenthalte noch attraktiver wird.

Das Ufer des Bieler Seebeckens ist für FussgängerInnen noch nicht komplett durchgängig. Die Realisierung eines lückenlosen Fussweges erfordert die Zusammenarbeit mit verschiedenen Gemeinden und GrundbesitzerInnen. Die attraktive Verbindung zwischen Strandbad und Kleinboothafen stellt ein erstes Resultat dieser Bemühungen dar. Der Zugang und die Routen entlang dem See spielen eine wichtige Rolle im Gestaltungskonzept der Uferzone des Bieler Agglomerationsprogrammes.

Biel ist ein Technologiestandort. Das will man auch im öffentlichen Raum zeigen. Die rote Leuchtschrift auf dem Zentralplatz ist schon fast antik, aber die Leuchtdioden-Anzeigen an allen Busstationen, welche mitteilen, wann der nächste Bus kommt, ist eine längst etablierte Neuerung: Wer auf den Bus wartet, weiss in Biel, ob noch schnell ein kleiner Einkauf gemacht werden kann, oder ob man bald zum Einsteigen bereit stehen muss.

Ein umfassendes Fussgänger-Leitsystem soll die Orientierung in der Stadt Biel zukünftig vereinfachen und das Stadtbild aufwerten. Das System setzt sich aus zwei verschiedenen Elementen zusammen. Es beinhaltet einerseits Stelen, die den Weg zu wichtigen und zentralen Orten weisen. Andererseits ist die Realisierung von interaktiven Stelen geplant, die über einen Touchscreen verfügen. Über diesen wird man in einem interaktiven Stadtplan navigieren und Informationen zu Velo- und Fussverkehrsverbindungen und zum öffentlichen Verkehr abrufen können. Das System wird so konzipiert,



*Die neu gestaltete Alleestrasse stellt eine sichere und attraktive Route für zu Fuss Gehende und Velofahrende dar.  
Bild: Stadtplanung Biel*



*Aufwertung der Bieler Altstadt: Die neue Begegnungszone in der Obergasse  
Bild: Stadtplanung Biel*

dass nachträglich jede erdenkliche Art von Information integriert werden kann (z.B. Informationen zum Schulbetrieb, Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen, Angaben zu Veranstaltungen usw.). Die wegweisenden Stelen kommen in einem ersten Schritt auf den Hauptachsen im Zentrum zur Anwendung. Im Sinne einer Dezentralisation der Information sollen die interaktiven Stelen zudem auch in den Ausenquartieren realisiert werden. Neben der Funktion als Orientierungshilfe und Informationsquelle wird das Leitsystem auf die Bedeutung der Stadt Biel als «Weltmetropole der Uhrenindustrie» aufmerksam machen. Im Rahmen einer Versuchsphase soll das System auf der Achse Bahnhofstrasse-Nidaustrasse getestet werden.

# Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen: Fachstellentagung Fussverkehr und Veloverkehr

Von Marlène Butz

**«Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» (vormals IG Velo Schweiz) stellten am 21. Juni in Biel eine neue Broschüre vor, die dem Thema «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen – Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen» gewidmet ist.**

Die Broschüre erklärt die Bedürfnisse der FussgängerInnen und Velofahrenden und zeigt auf, wie die Probleme des Fuss- und Veloverkehrs gelöst werden können. Über 100 Fachpersonen aus Kantonen, Gemeinden und Planungsbüros trafen sich an einer Fachtagung, um sich über den aktuellen Stand des Themas informieren zu lassen und angeregt zu diskutieren.

Hubert Klopfenstein, Baudirektor der Stadt Biel eröffnete die Tagung mit Grussworten an die TeilnehmerInnen. Neben den Referaten, über die im Folgenden ein Überblick gegeben wird, gab es drei Workshops und einen Rundgang, wo die Fragen und Probleme anhand konkreter Beispiele diskutiert werden konnten. Der Tag wurde mit einem Ausblick nach Frankreich abgerundet: Nicolas Nuyttens aus Lyon zeigte auf, wie das Thema in Frankreich diskutiert wird.

Marlène Butz, «Fussverkehr Schweiz» und  
Christoph Merkli, Pro Velo Schweiz

## Kernbotschaften der Broschüre

**Velofahrende flüchten vor dem aggressiven Strassenverkehr auf das Trottoir und in die Fussgängerzone, die FussgängerInnen fühlen sich dadurch verunsichert und bedroht.**

Wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, gehört zu den schwächeren Verkehrsteilnehmenden: Kein Blech schützt den Körper, und schon Bagatellunfälle können zu Verletzungen führen. Ausgerechnet die Schwachen behindern sich auf Trottoirs, in der Fussgängerzone oder auf Uferwegen gegenseitig. «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» wollen den täglichen Kampf auf dem Trottoir beenden. Sie sind sich einig, dass die Probleme des Veloverkehrs auf der Strasse gelöst werden müssen und nicht zu Lasten der FussgängerInnen auf dem Trottoir. Hierzu haben sie eine Broschüre ausgearbeitet.

## Hintergrund

Bereits 2002 haben die beiden Verbände in einem gemeinsamen Positionspapier betont, dass sie miteinander den Fussverkehr und den Veloverkehr fördern wollen, und dass diese gesunden, umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsarten nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Beide Verbände setzen sich mit Nachdruck dafür ein, dass das Velo als Fahrzeug seinen ihm zustehenden Platz auf der Fahrbahn bekommt. Leider wird diese Forderung in der Praxis noch zu wenig umgesetzt. Die Broschüre hat zum Ziel, Konflikte zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden zu vermindern und gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme zu fördern. Den PlanerInnen und den Zuständigen in Gemeinden und Kantonen werden Problematik und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Folgende Fragen werden in der Broschüre beleuchtet:

- Wo soll Veloverkehr separat geführt oder nur mit Einschränkungen zugelassen werden?
- Welche Fragen sollen abgeklärt werden, bevor eine gemeinsame Führung in Betracht gezogen wird?
- Unter welchen Umständen können der Fuss- und der Veloverkehr auf einer gemeinsamen Fläche geführt werden?
- Wie können die der Betriebsform «gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr» zugewiesenen Flächen optimal organisiert werden?

Das Projekt wurde vom Bundesamt für Strassen ASTRA, dem Fonds für Verkehrssicherheit und der Stadt Zürich finanziell unterstützt. Im Laufe der Arbeiten wurden Interviews und Begehungen mit Fachleuten durchgeführt und Beispiele analysiert. Der Prozess wurde von einer Begleitgruppe unterstützt.

## Netzplanung

Sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr braucht es eine sorgfältige und fundierte Netzplanung, mittels welcher alle potenziell möglichen Verbindungen abgeklärt werden.

Für FussgängerInnen ist nicht nur die Fortbewegung von A nach B von Bedeutung. Oft ist der Weg das Ziel. FussgängerInnen brauchen daher nicht bloss die Möglichkeit, rasch und ungehindert vorwärts zu kommen, sondern auch Flächen, auf denen sie sich ungestört von Fahrverkehr aufhalten, erholen, schwatzen oder spielen können.

Velos gehören auf die Fahrbahn. Ein dichtes Netz gut zu befahrender strassengeführter Veloanlagen ist eine Voraussetzung für die Veloförderung. Die Fahrbahnen müssen daher so organisiert und gestaltet werden, dass es attraktiv und sicher ist, dort mit dem Velo zu fahren. Velofahrende, die möglichst schnell von A nach B wollen, sollen nicht durch Fussverkehrsflächen geführt werden. Die Schaffung gemeinsamer Flächen hat für Velofahrende zwar den Vorteil einer erhöhten Durchlässigkeit, doch schmälern Konfliktsituationen mit Zufussgehenden die Attraktivität dieser Rou-

ten. Gemeinsame Fuss- und Radwege oder die Freigabe von Gehflächen für Velofahrende sind daher auch aus Sicht eines attraktiven Veloroutennetzes auf Einzelfälle zu beschränken.

## Beurteilungskriterien für und gegen eine gemeinsame Fläche

Verhalten und Bedürfnisse von FussgängerInnen und Velofahrenden sind sehr unterschiedlich. FussgängerInnen brauchen Flächen, wo sie vom Fahrverkehr ungestört sind. Das Velo ist ein Fahrzeug, und es ist ihm daher gebührend Platz auf der Fahrbahn einzuräumen. Velos sollen zügig fahren können – dies ist auf Flächen, wo sich auch FussgängerInnen aufhalten, nicht möglich.

Eine Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf gemeinsamen Flächen kann angezeigt sein, wenn es sich um einen grossen Fussgängerbereich handelt, der für Velos auf bestimmten Routen durchlässig sein soll. Auch in Situationen, wo die Benutzung der Fahrbahn für Velofahrende unzumutbar und das Problem momentan nicht anders lösbar ist, kann über eine gemeinsame Lösung nachgedacht werden. In solchen Fällen ist aber zentral, dass es sich um ein Provisorium handelt. Hier muss das Ziel darin bestehen, für die Velofahrenden ausreichend Platz auf der Fahrbahn zu schaffen – Spurreduktionen zu Lasten des motorisierten Verkehrs dürfen dabei kein Tabu sein.

Als «gemeinsame Flächen» gelten Flächen, die frei von Motorfahrzeugverkehr sind und auf denen neben dem Fussverkehr auch der Veloverkehr zugelassen ist.

Für die Planung gemeinsamer Flächen müssen verschiedene Kriterien berücksichtigt werden:

### – Wegbreiten und Frequenzen

Eine gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs ist nur an Orten sinnvoll, wo die bestehenden Wegbreiten und Frequenzen nicht zu einer übermässigen Zahl von aktiven Interaktionen (Ausweichen, Stoppen) von Zufussgehenden und Velofahrenden führen.

### – Neigung und Geschwindigkeit

Auf gemeinsamen Flächen muss die Geschwindigkeit der Velos niedrig gehalten werden können (Schrittempo). Deshalb sollen sie kein Längsgefälle aufweisen.

### – Besondere Gefahrenstellen

Unübersichtliche Stellen, enge Gassen, Hauseingänge oder Einmündungen von Treppen und Nebenwegen sowie Stellen, wo nicht mit Velos gerechnet wird, bergen ein Gefahrenpotenzial und sind mit geeigneten Mitteln zu sichern. Aus Sicht der Verkehrssicherheit besonders wichtig ist die sorgfältige Rückführung der Velos von gemeinsamen Flächen auf die Fahrbahn.

### – Kreuzungsbereiche von Gehflächen mit Velorouten

Kreuzungsbereiche müssen sowohl für die FussgängerInnen wie auch für die Velofahrenden als solche erkennbar sein.



## Empfehlungen

Wenn in Ausnahmefällen Velos auf Gehflächen zugelassen werden, muss mit baulichen und gestalterischen Massnahmen erreicht werden, dass ein Klima gegenseitigen Respekts entsteht. Zudem müssen sowohl die FussgängerInnen wie die Velofahrenden wissen, dass sie sich auf einer gemeinsamen Fläche befinden. Oft braucht es zusätzlich zur Signalisation Piktogramme auf dem Boden. Nötig sind zudem Informationskampagnen und Kontrollen.

## Betriebsform / Regime

Zur Signalisation einer «gemeinsamen Fläche» wird die Kombination der Signale 2.59.3 Fussgängerzone oder 2.61 Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet» empfohlen. Diese bringt folgende Vorteile:

- Die Signalisierung ist positiv und zeigt, was man darf.
- Sie regelt das Vortrittsrecht zu Gunsten der FussgängerInnen sowie im Falle der Fussgängerzone die Geschwindigkeit aller zugelassenen Fahrzeuge auf Schrittempo.
- Für Fahrräder besteht keine Benutzungspflicht.
- Das Signal verhindert das Befahren mit Mofas.

FussgängerInnen und Velofahrende schenken Signaltafeln oft wenig Beachtung. Ihr Blick ist eher auf den Boden gerichtet. Es empfiehlt sich daher, das Regime innerhalb der Zone mit Bodenmarkierungen in Erinnerung zu rufen.

## Gestaltung und Infrastruktur

Die Gestaltung der gemeinsamen Verkehrsfläche ist mitentscheidend dafür, dass das Mit- und Nebeneinander funktioniert. Die Verkehrsteilnehmenden sollen erkennen, wo sie mit Begrenzungen zu rechnen haben.

- Mittels einer Torsituation wird der Regimewechsel sicht- und spürbar gemacht.
- Belag und Belagswechsel haben verschiedene Wirkungen. Rauhe Beläge, insbesondere Kiesflächen bremsen Fahrzeuge und machen sie besser hörbar.
- Möblierungselemente definieren Aufenthaltsbereiche und machen diese attraktiver. Sie schützen Ausgänge und Nebenwege,

*Konflikträchtiger Kreuzungspunkt: An dieser schmalen und stark frequentierten Stelle ist das Anbringen eines Radweges auf dem Trottoir keine geeignete Massnahme. (Bürkliplatz, Zürich)  
Bild: Christian Thomas*

Wil: Einmündende Querstrasse zur Fussgängerzone mit komfortabler Veloabstellanlage.  
Bild: Marlène Butz



Zürich, Quaianlagen: Verdeutlichung des Fahrverbotes  
Bild: Marlène Butz



Lausanne: Mit Augenzwinkern werden die Velofahrenden auf den Fussgängervortritt hingewiesen.  
Bild: Mathilde Geiges, Pro Velo Schweiz



trennen Bereiche verschiedener Nutzungsintensität ab und definieren Flächen, die für Velofahrende ungeeignet oder gesperrt sind.

- Hindernisse müssen aus Sicherheitsgründen gut sichtbar sein. Schmale Elemente wie Pfosten sind gefährlicher als breite und haben zudem wenig Wirkung auf den Veloverkehr.
- An allen wichtigen Zielen sollen sichere Veloabstellanlagen zur Verfügung stehen. So können gleichzeitig geordnetes Abstellen gefördert und das wilde Parkieren vermindert werden. Dort, wo für Velos gesperrte Gebiete beginnen, können Abstellanlagen dazu beitragen, dass das Fahrverbot besser eingehalten wird.

### Öffentlichkeitsarbeit

Gemeinsame Flächen sind auch bei bester Gestaltung und Signalisierung nicht völlig selbsterklärend. Die Informationen über die Einrichtung einer gemeinsamen Fläche ebenso wie die periodische Kommunikation der geltenden Regeln und die Sensibilisierung für deren Einhaltung sind somit eine wichtige Aufgabe des Gemeinwesens.

### Kontrollen und Erfolgskontrolle

Zur Durchsetzung des Regimes sind nebst der Öffentlichkeitsarbeit Kontrollen unerlässlich. Auch Aufklärung über das richtige Verhalten zeigt oftmals Wirkung. Umgekehrt führt die Duldung von Velos in gesperrten Bereichen zu einer Verwilderung.

Sehr empfohlen ist die Durchführung einer Erfolgskontrolle eines neuen Regimes. Es geht darum abzuklären, wie die Regeln eingehalten werden und wie die Befindlichkeit der Verkehrsteilnehmergruppen ist. Die Ergebnisse sind die Grundlage für allfällige Verbesserungen im baulichen oder kommunikativen Bereich.

## Rechtliche Rahmenbedingungen

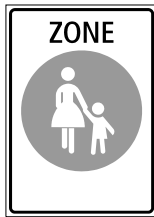
Die Strassensignalisation besteht aus der Gesamtheit der Signale und Markierungen, welche der Regelung, Führung und Information der Verkehrsteilnehmenden dienen und den Verkehrsablauf erleichtern. Signalisation muss konkrete, präzise und verlässliche Informationen enthalten und so platziert sein, dass sie von den Strassenbenützenden optimal wahrgenommen wird. Das geltende Recht weist eine Vielzahl von Möglichkeiten auf, um die Zulassung bzw. den Ausschluss des Veloverkehrs in Fussgängerbereichen anzuzeigen.

Fussgängerbereiche ohne Zulassung des Veloverkehrs können entweder mit einem allgemeinen Fahrverbot (Signal 2.01) oder mit den Signalen Fussgängerzone oder Fussweg (Signale 2.59.3 bzw. 2.61) angezeigt werden.

Signal 2.01:  
Allgemeines Fahrverbot



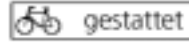
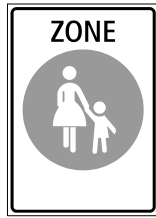
Signal 2.59.3:  
Fussgängerzone



Signal 2.61:  
Fussweg



Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen sollen mit den Signalen Fussgängerzone oder Fussweg (Signale 2.59.3 bzw. 2.61) und der Zusatztafel «Velo gestattet» angezeigt werden. In Fussgängerzonen gilt Fussgängervortritt und Schritttempo für den zugelassenen Verkehr (Art. 22c SSV). Auch auf Fusswegen mit Zusatztafel «Velo gestattet» haben Radfahrende «auf Fussgänger Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten» (SSV Art. 33 Abs. 4).



Signal 2.59.3: Fussgängerzone mit Zusatztafel «Velo gestattet»

Signal 2.61: Fussweg mit Zusatztafel «Velo gestattet»

### Empfehlung von «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz:

Wo keine anderen Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, sind die Signale 2.59.3 Fussgängerzone und 2.61 Fussweg jeweils mit Zusatztafel «Velo gestattet» die zweckmässige Signalisation für gemeinsame Flächen.

Das Signal 2.14 Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrzeuge wird oft verwendet, um eine «Pseudo-Fussgängerzone» oder eine Fusswegverbindung mit Velozulassung anzuzeigen. Rechtlich bleibt die Verkehrsfläche aber eine Fahrbahn, was bedeutet, dass die Velos und allfälliger weiterer zugelassener Verkehr (Anlieferung usw.) Vortritt haben. Ohne spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung gilt zudem Tempo 50, doch «haben die Fahrzeugführer besonders vorsichtig und rücksichtsvoll zu fahren» (Art. 41a VRV).

Es wird empfohlen, für die Signalisation einer gemeinsamen Fläche für den Fuss- und Veloverkehr Signal 2.14 nicht zu verwenden.

Signal 2.14:  
Verbot für Motorwagen,  
Motorräder und  
Motorfahrzeuge



Art. 74 SSV regelt die Anwendung von Piktogrammen. Auf Wegen für zwei Benützerkategorien, auf Radstreifen und Radwegen können zur Verdeutlichung die entsprechenden Symbole in gelber Farbe aufgemalt werden. Bei gemeinsamen Flächen sollen das Fussgängerpiktogramm (5.34) und das Velopiktogramm (5.31) übereinander angeordnet werden, um nicht den Eindruck zu erwecken, es seien Flächen zugewiesen.

Piktogramm 5.34  
Fussgänger und  
Piktogramm 5.31  
Fahrrad



Eva Schmidt, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und Mathilde Geiges, Pro Velo Schweiz

## Strassenraum für alle sicher gestalten

### Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger unter Berücksichtigung aller Benutzergruppen inklusive Menschen mit Mobilitätsbehinderungen

Am 1. Januar 2004 sind das «Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen» (Behindertengleichstellungsgesetz BehiG) sowie die dazugehörige Verordnung in Kraft getreten. Sie konkretisieren die Bundesverfassung (Art. 8), wonach die Diskriminierung von Menschen wegen einer Behinderung verboten ist.

*Menschen mit Sehbehinderung haben keine Übersicht über das Verkehrsgeschehen, und sie können Markierungen und Signale nicht wahrnehmen.*

*Bild: Eva Schmidt*



*Basel, Wettsteinbrücke: Damit auch Sehbehinderte selbstständig unterwegs sein können, muss die Abgrenzung zwischen Geh- und Fahrflächen mit dem weissen Stock ertastbar sein.*

*Bild: Eva Schmidt*



Bei Neu- oder Umbau von öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen sind Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Der Strassenraum muss so gestaltet werden, dass er auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sicher ist. Deren Bedürfnisse müssen am Ausgangspunkt von Verkehrsplanungen stehen und dürfen nicht unter ferner liefen abgehandelt werden. Bezüglich Fussverkehr bedeutet dies, dass Fusswege für alle sicher benutzbar sein müssen. Die Fusswegplanung muss daher miteinbeziehen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger je nach Alter und persönlichen körperlichen und geistigen Eigenheiten unterschiedliche Fähigkeiten mitbringen:

- Das Blickfeld von Kindern ist noch nicht voll entwickelt. Kinder können Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht einschätzen, und sie können sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren.
- Menschen mit Gehbehinderung sind weniger schnell, weniger wendig und weniger ausdauernd (keine Umwege). Oft sind sie in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt.
- Menschen mit Sehbehinderung haben keine Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Sie können Markierungen und Signale nicht wahrnehmen, und sie können mit anderen Verkehrsteilnehmenden nicht visuell kommunizieren. Sie sind in erhöhtem Masse darauf angewiesen, dass unerwartete Hindernisse und Störungen auf den Gehflächen minimiert werden.
- Die Wahrnehmung von Menschen mit Hörbehinderung ist auf ihr Blickfeld eingeschränkt; Klingeln oder Rufen können sie nicht hören. Ihre Behinderung ist nicht sichtbar, weshalb andere Verkehrsteilnehmende sich der Gefahr nicht bewusst sind.
- Ältere Menschen sind häufig von einer oder mehreren der genannten Einschränkungen betroffen. Ausserdem sind ihr Orientierungssinn und ihr Reaktionsvermögen oft eingeschränkt beziehungsweise verlangsamt. Unerwartete Ereignisse führen zu Unentschlossenheit und Unsicherheit.

#### Was verunsichert?

- Hohe Fahrgeschwindigkeit
- Hohe Anzahl von Velos, insbesondere im Gegenverkehr
- Mangelnde Platzverhältnisse
- Velostreifen auf Fussgängerflächen (unklare Vortrittsverhältnisse)

Insbesondere für Sehbehinderte ist es wichtig, dass die Abgrenzungen zwischen Geh- und Fahrflächen mit dem weissen Stock ertastbar sind (mindestens 3 cm Höhenunterschied). Aufgemalte Linien sind für sie ungenügend; sie brauchen eine bauliche Trennung zwischen Fuss- und Radweg.

#### Wie kann ein Nebeneinander funktionieren?

Werden die Anforderungen an das behindertengerechte Bauen erfüllt, sind die Gehbereiche für alle FussgängerInnen zugänglich und sicher benutzbar!



## Die Bedürfnisse der Velofahrenden

Das wichtigste Bedürfnis der Velofahrenden ist die Sicherheit. Sicheres Verhalten und korrektes Verhalten sind aber nicht immer widerspruchsfrei. Velofahrende sind ausserdem umwegempfindlich, sie meiden Steigungen und Fahrtunterbrechungen. In einer oft intuitiven Abwägung zwischen Zeitbudget, Energieaufwand, persönlicher Sicherheit und Umfeldqualität auf der einen Seite und Beeinträchtigungen (Interaktionen und Konflikte mit FussgängerInnen), Regelverstössen und Bussenwahrscheinlichkeit auf der anderen Seite wird der Weg subjektiv optimiert.

Das Routennetz muss daher gut geplant werden. Es braucht direkte, durchgängige und hindernisfreie Verbindungen. Eine entscheidende Rolle spielt dabei auch der Wegzweck. PendlerInnen und primär Zielorientierte, wie z.B. Velokuriere, wählen ihre Route eher zeitoptimiert. Erholungssuchende fahren eher sicherheitsoptimiert und bevorzugen ein attraktives Umfeld.

Auf gemeinsamen Flächen ist es zentral, dass die Zu- und Wegfahrten sicher sind und dass das Regime klar signalisiert und markiert ist. Insbesondere am Eingang einer für den Veloverkehr gesperrten Zone braucht es ausreichend Veloabstellplätze.



Luzern,  
Schweizerhofquai:  
Die Rückführung der  
Velofahrenden auf  
die Fahrbahn ist  
logisch und ver-  
ständlich organisiert.  
Bild: Thomas  
Schweizer

Martin Urwyler, Tiefbauamt Luzern

## Netzplanung und Kriterien für bzw. gegen die Schaffung von gemeinsamen Flächen am Beispiel Luzern

**Die Schaffung eines zusammenhängenden Radnetzes ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel der Stadt Luzern. Zur Attraktivität einer Ortschaft und im Speziellen einer Touristenstadt wie Luzern gehören aber auch Flächen, die in erster Linie dem Fussverkehr vorbehalten sind. Veloförderung mit durchgängigen Radroutennetzen und die Schaffung oder Ausdehnung von Fussgängerzonen können dabei zu Konflikten führen. Die Bedürfnisse der FussgängerInnen und jene der Velofahrenden sind sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Die Zulassung des Radverkehrs soll sich auf die Achsen beschränken, welche dem Radverkehr die Umgehung der Hauptverkehrsstrassen ermöglichen und direkte Verbindungen zu den wichtigen Velozielen bieten. Martin Urwyler zeigte anhand von konkreten Beispielen aus Luzern auf, welche Kriterien für oder gegen die Führung von Fuss- und Veloverkehr auf einer gemeinsamen Fläche sprechen.**

### Altstadt von Luzern

In der Fussgängerzone der Altstadt sollen die Einkaufsstrassen und Plätze primär den FussgängerInnen dienen. Nur dort, wo der Nutzen für die Velofahrenden auf wichtigen Veloachsen so gross ist, dass dieser stärker gewichtet werden muss als allfällige Bedenken, wird der Radverkehr zugelassen. Seit 1987 sind einige Achsen für den Radverkehr in beiden Richtungen offen. Auf den anderen Altstadtgassen ist der Nutzen für die Velofahrenden geringer. Die Sicherheits- und Komfortbedürfnisse der FussgängerInnen überwiegen dort, weshalb die Velos nicht zugelassen sind. An den Eingängen zur Fussgängerzone entlang der Radrouten wurden dafür Veloabstellplätze eingerichtet. Die Erfahrungen sind positiv: Die Velofahrverbote werden eingehalten.

### Quaianlagen

Die Quaianlagen von Luzern sind von internationaler touristischer Bedeutung. Als Ort der Ruhe und Erholung wird er insbesondere von älteren Leuten, von Behinderten, von Kindern bei ihren ersten Gehversuchen, von Touristen aus dem In- und Ausland aber auch von der Stadtbevölkerung geschätzt. Verschiedentlich wurde beantragt, den Quai für den Radverkehr freizugeben; letztmals im Frühjahr 2006 nach einem tödlichen Velounfall auf der parallel verlaufenden Haldenstrasse. Der Stadtrat liess daher die Velozulassung prüfen. In einer breiten Vernehmlassung wurden Quartiervereine, Verkehrsverbände und weitere Interessengruppen (z.B. der Seniorenrat) befragt und die Vor-

Nachteile gegeneinander abgewogen. Dabei war allen klar, dass der Quai kein Ersatz für die direkte Veloführung auf der Haldenstrasse wäre, sondern eine attraktive Alternativroute dazu.

Es zeigte sich, dass durch die Zulassung des Radverkehrs die Attraktivität des Quais eingeschränkt würde. Das unbeschwertere Gehen und das verspielte Herumtollen von Kleinkindern wäre in der heutigen Form nicht mehr möglich. Ausserdem fühlten sich Fussgänger und Fussgängerinnen durch den zirkulierenden Radverkehr belästigt – Unbill und Ärger zwischen flanierenden Personen und Radfahrenden wären die Folge.

Weiter zeigte sich, dass durch die Zu- und Wegfahrten für Velos zum und vom Quai neue Gefährdungen entstanden wären, die den vermeintlichen Sicherheitsgewinn für den Veloverkehr wieder relativiert hätten. Insbesondere konnte die sichere Rückführung des Veloverkehrs vom Quai auf die Fahrbahn im Bereich des Schweizerhofquais nicht gelöst werden. Aus diesen Gründen wurde entschieden, den Quai für den Radverkehr nicht zu öffnen. Dafür werden nun auf der Haldenstrasse die für den Veloverkehr festgestellten Sicherheitsdefizite behoben. Somit ist sowohl den FussgängerInnen als auch den VelofahrerInnen gedient.

### Sentiweg

Obwohl der Sentiweg entlang der Reuss als Verbindung zum Radweg nach Emmen und Rothenburg für den Radverkehr bedeutend ist, war das Radfahren wegen der ungenügenden Breite und dem starken Gefälle lange Zeit nicht erlaubt. Das Velofahrverbot wurde aber oft missachtet. Leider verhielten sich dabei einige Velofahrende gegenüber den FussgängerInnen nicht sehr rücksichtsvoll. Dies führte zu häufigen Beschwerden und zu wiederholten Forderungen, am Sentiweg mehr polizeiliche Kontrollen durchzuführen. Das Einschreiten der Polizei stiess wiederum auf Unverständnis bei den Velofahrenden. Eine Verbreiterung des Weges wurde wegen den hohen Kosten und dem Eingriff ins Abflussprofil der Reuss verworfen. Um den Velofahrenden gerecht zu werden, wurde das Radfahren schliesslich erlaubt. Damit die Velofahrenden die Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen, werden sie aber mit baulichen Massnahmen (Schranken) zu einer rücksichtsvollen Fahrweise gezwungen. So kann die Verträglichkeit des Veloverkehrs mit den FussgängerInnen trotz den engen Verhältnissen sichergestellt werden.

Die 50-seitige Broschüre wurde von «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA und mit Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit und der Stadt Zürich erarbeitet. Sie kann für CHF 25.– bei den beiden Verbänden bezogen oder unter folgenden Adressen heruntergeladen werden:  
[www.fussverkehr.ch/publikationen.php](http://www.fussverkehr.ch/publikationen.php) oder  
[www.pro-velo.ch/brosch/index\\_d.php](http://www.pro-velo.ch/brosch/index_d.php).

*Hier ein Längsband mit Granitplatten statt ganz aussen den Häusern entlang und mitten durch die Hindernisse – und schon wäre diese Begegnungszone auch für blinde Menschen eine freundliche Zone.*

*Bild: Köbi Hirzel*

## Der blinde Mensch in der Begegnungszone

Von Köbi Hirzel\*

**Hochgradige Sehbehinderung oder Blindheit erschwert die Bewegungsfreiheit der Betroffenen in ganz erheblichem Masse. Orientierungsbegriffe wie «gerade aus», «da vorne», «hinten», «links» und «rechts» verlieren ihren Informationswert, weil die visuelle Kontrolle des Bezugspunktes dazu fehlt. Das Navigieren und das Erkennen von Gefahren, welche wir «Sehenden» fast ausschliesslich über das Auge ausführen, müssen sehbehinderte und blinde Menschen über andere Sinneswahrnehmungen, über die Verlässlichkeit der baulichen Umgebungsgestaltung und mit Hilfsmitteln wie dem weissen Stock oder dem Blindenführhund erschliessen – und genau da liegen die Probleme der Orientierung in einer Begegnungszone.**

Im normalen Strassenraum wird der Fussgängerbereich mit dem Trottoir, dem dazugehörenden Trottoirrand von 3–12 cm Höhe und der Abgrenzung zum Privatgrund (Hausmauer, Gartenzaun etc.) klar abgegrenzt. Für den Blinden heisst das: «Hier kann ich mich bewegen ohne in den Gefahrenbereich des Verkehrs zu gelangen» oder: «Wenn ich diese Trottoirkante überschreite betrete ich die Fahrbahn». Zudem wird durch die klare Verkehrs- und Fussgängerführung dem «Lärm» eine Richtung gegeben, die es dem Sehbehinderten ermöglicht, sich über sein Gehör zu orientieren: Die betroffene Person kann so Strassenrichtungen, Querstrassen, Passantenströme, eventuell so-



gar zurückversetzte Eingänge u. Hofeinfahrten hören und sich so zielgerichtet im freien Gehbereich fortbewegen.

Mit der Auflösung dieser klaren Gestaltung des Strassenraumes zur Schaffung von Begegnungszonen, die dem fitten, mobilen Fussgänger mehr Freiheit und Verantwortung übertragen soll, entfernt man den Menschen mit Mobilitätsbehinderungen (also auch alten Menschen, die sich nicht mehr so gewandt fortbewegen können) die sicheren «Leitplanken». Zur Reduktion der Durchfahrts- und Fahrgeschwindigkeit (auch für Velofahrende) werden mit dem Einstreuen von Parkierungsflächen, Sitzbänken, Veloständern u.ä. in die Zirkulationsfläche absichtlich unübersichtliche Situationen geschaffen. Damit werden für blinde Menschen unfallträchtige Hindernisse aufgebaut und die Orientierungsmöglichkeit wird massiv erschwert.

In der Theorie tönt das Konzept dieser Begegnungszonen wunderbar: Ein rücksichtsvolles Miteinander und Nebeneinander. Aber für blinde und sehbehinderte Menschen sind sie möglichst zu umgehende Territorien – es sei denn, Mischzonen erfüllen nachfolgende Kriterien:

- Es sind für den Fussverkehr reservierte und geschützte Flächen auszuscheiden, welche sichere Längsverbindungen und Gebäudezugänge garantieren.
- Die Abgrenzung der befahrbaren Mischverkehrsfläche von der geschützten, reinen Fussgängerfläche muss auch für sehbehinderte und blinde Personen erkennbar, das heisst z.B. durch niedrige Randabschlüsse erstastbar sein.
- Fahrspuren öffentlicher Verkehrsmittel müssen taktil und visuell von der übrigen Fläche abgegrenzt werden. Bei schienengebundenen Fahrzeugen ist ein Absatz von mindestens 3 cm unerlässlich.
- Die Orientierung und Führung muss auch über grosse Flächen gewährleistet sein.
- Wichtige Querverbindungen und geeignete Querungsstellen sollen taktil und visuell hervorgehoben werden, z.B. durch Leitlinien oder Belagswechsel.
- Werden Kaffees, Parkplätze, Velostände, Warenstände und Werbetafeln im Fussgängerbereich zugelassen, soll die freie Zirkulationsfläche taktil deutlich spürbar von der besetzten Fläche abgegrenzt und die Längsverbindung daneben vorbei geführt werden.

Die Broschüre «Strassen Wege Plätze» der Schweizerischen Fachstelle für Behindertengerechtes Bauen erläutert und illustriert dazu die geltenden Richtlinien. So wäre es schön, wenn die Begegnungszonen wirklich allen positive Begegnungen ermöglichen würden.

*\*Köbi Hirzel*

*Orientierung und Mobilität für Sehbehinderte  
8200 Schaffhausen  
koebi.hirzel@bluewin.ch*

## Einladung zur 31. ordentlichen Generalversammlung

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. Seite 12) findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

**Dienstag, 11. September 2007, 18.30 Uhr  
Restaurant du Théâtre, Bern**

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

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2006 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2006 (mit Ausblick 2008)
4. Jahresrechnung 2006 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Grobbudget 2008
8. Diverses

**Team:** Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (Ik), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

**Vorstand:** Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Urs Bernhardsgrütter, Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, 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» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» 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](http://www.fussverkehr.ch); [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

Redaktion: Marlène Butz  
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm  
Gestaltung: Andreas Rothacher  
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100% Recycling Papier  
Auflage: 1471 (WEMF beglaubigt 2006)  
Aktuelle Auflage: 2600 Exemplare

Ausgabe 3/07 Juli 2007

# Bern im Umbruch – Ministudienreise nach Bern

Dienstag, 11. September 2007,  
14.00 – 18.00 Uhr

## Anmeldung

### Anmeldeschluss:

3. September 2007

### Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz» CHF 30.–

Nichtmitglieder CHF 60.–

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» in Bern vom 11. September 2007 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) 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

Über 140'000 Personen passieren täglich den Berner Bahnhof. Eine noch grössere Anzahl Personen quert das Gelände rund um den Bahnhof. Zur Zeit ist dieses «Rundherum» eine Grossbaustelle, frei von motorisiertem Verkehr und Tram. FussgängerInnen und VelofahrerInnen schlängeln sich in immer neuen Wegangeboten durch die verschiedenen Baustellenabschnitte Bahnhofplatz und Hirschengraben. In Eile oder verweilend, um dem Verlauf der spannenden Bauarbeiten zuzuschauen. Rechtzeitig zur Euro 08 wird Bern sein neues Tor zur Stadt erhalten.

Die Logistik dieser Wegführung durch die sich ständig verändernde Baustelle ist ein Schwerpunktthema der Reise. Ein Blick auf den Bahnhofplatz zeigt die neuen Dimensionen. Die Studienreise bietet auch Ausblicke in den Westen von Bern mit Informationen zum Tram Bern West und schliesst mit einem Rundgang in die Begegnungszone der Unteren Altstadt ab.

### Programm

14.05 Treffpunkt am Bahnhof Bern, Ausgang «Welle»/ Schanzenbrücke

14.10 Saal Burgerspital, Bubenbergrplatz 4, Bern

**Begrüssung durch Nationalrat Ruedi Aeschbacher**  
Präsident «Fussverkehr Schweiz»

14.15 **Information Umbau Bahnhofplatz**

Francis Racine, Emch+Berger AG, Gesamtplanung Hochbau,  
Gesamtprojektleiter Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Bern

Referat: Fussgängerführung während der Sanierung des Bahnhofplatzes: Vorgaben an Totalunternehmer; Fussgängerlogistik während Bauphase; Fussgängerleitsystem auf dem Bahnhofplatz nach dem Umbau

Anschliessend Fragen und Diskussion

15.00 **Besichtigung der Baustelle**

15.45 Saal Burgerspital: Pause; Zeit für Austausch und Getränke

16.15 **Tram West vom Volk angenommen!**

Referate:

Daniel Schwarz, Angebotsplaner, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern: Einbindung ins Tramkonzept  
Ueli Müller, Fachstelle öffentlicher Verkehr, Stadt Bern: Netzoptimierung und kundenfreundliche Haltestellen

Anschliessend Fragen und Diskussion

17.00 **Begegnungszone Untere Altstadt** (Treffpunkt: Hotelgasse)

Rundgang in der Altstadt mit Besichtigung der Begegnungszone Untere Altstadt

Führung: Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung Bern und ein/e VertreterIn Kramgassleist

17.45 Apéro

18.30 Saal im Restaurant du Théâtre, Hotelgasse 10, Bern

**Jahresversammlung von «Fussverkehr Schweiz»** gemäss Traktandenliste  
anschliessend **Jahresversammlung von Fussverkehr Bern**

19.30 Gemeinsames Nachtessen im Restaurant du Théâtre