

«Fussverkehr»

4/07



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

In Bern wird gebaut. Seit Frühling 2007 ist der Bahnhofplatz eine Grossebaustelle, die Christoffelunterführung wird umgebaut, und auch die angrenzenden Strassen sind vom Grossebau betroffen. Anschliessend wird das Grosseprojekt Tram Bern West folgen, mit welchem die Buslinien 13 und 14 durch eine Tramlinie ersetzt werden. Was für die FussgängerInnen gegenwärtig ein Hindernislauf ist, dürfte sie künftig freuen – mehr Verbindungen, mehr Platz, direktere Wege. Unsere diesjährige Ministudienreise führte uns am 11. September 2007 nach Bern. Den Bericht finden Sie auf den Seiten 2–3.

Wird über das Thema Fussverkehr gesprochen, sind die Fussgängerstreifen immer wieder ein wichtiges Thema. Für ein Mal befassen wir uns nicht mit der aktuellen Diskussion und der Notwendigkeit von sicheren Querungsmöglichkeiten für FussgängerInnen, sondern mit der Geschichte des Fussgängerstreifens (Seiten 4–5).

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

*Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»*



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Bern baut und entwickelt sich – gegen Innen und Aussen

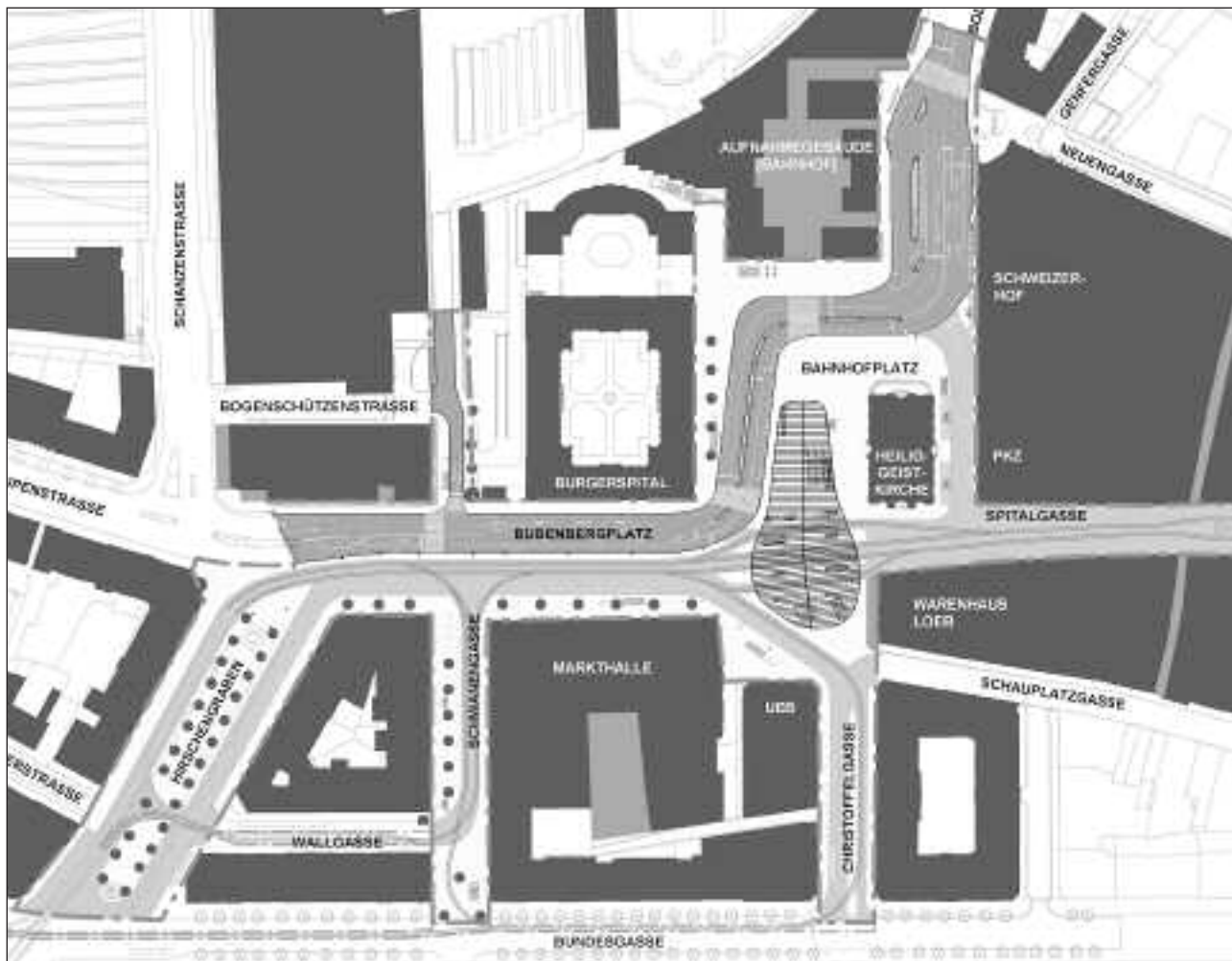
Von Pascal Regli

«Die Stadt ist gebaut» meinte einst eine bekannte Politikerin aus Zürich. Diese Aussage trifft auf Bern momentan nicht zu. Das Gelände rund um den Bahnhof ist eine einzige Grossbaustelle mit Auswirkungen auf das ganze Verkehrssystem. Kaum fertig gestellt, geht es mit einem Grossprojekt weiter. Das Tram «goes west»: Der sich dynamisch entwickelnde Westen der Stadt soll bis ins Jahr 2011 durch das Tram Bern West erschlossen werden.

Die diesjährige Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» führte uns am 11. September 2007 nach Bern. Die Teilnehmenden waren beeindruckt: Seit Frühling 2007 werden mitten im Zentrum der Stadt Bern der Bahnhofplatz inklusive die darunterliegende Christoffelunterführung und die angrenzenden Strassen umgebaut. In der Hauptbauphase bleibt der gesamte Bahnhofplatz ein Jahr für den motorisierten Verkehr sowie ein halbes Jahr für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Der Bahnhofplatz wird aufgewertet – auch für die Fussgängerbeziehungen

Das Projekt des neuen Bahnhofplatzes entspricht einem langjährig ausgehandelten Kompromiss, mit dem versucht wird, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufzunehmen. Künftig genügt in beiden Zufahrtsrichtungen je eine Spur für den Motorfahrzeugverkehr; die zweite Fahrspur wird als Umweltspur reserviert für Busse, Taxis und Velos. Für die Wegfahrt vom Bahnhofplatz gilt dagegen auf beiden Fahrspuren Mischverkehr, zusätzlich werden Radstreifen markiert. Die Fahrbahnen verlaufen nicht mehr quer über den Bahnhofplatz son-



Titelbild:

Bahnhofplatz Bern vorher und während des Umbaus

Bild: © documenta natura, Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Bern

Der Bahnhofplatz Bern mit neuer Verkehrsführung und dem Baldachin
Bild: Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Bern

dern rechteckig. Die Zufussgehenden erhalten dadurch mehr Platz und attraktivere Strassenübergänge. Zudem wird eine leichte Verlangsamung des Motorfahrzeugverkehrs erreicht, was wiederum die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Die neue Tramhaltestelle verfügt neu über je zwei Haltekanten in beide Fahrtrichtungen und wird auch von den Bussen der Linie 12 bedient. Für die Trams wird eine neue Wendeschleife via Bundesgasse angelegt, welche die bisherige um die Heiliggeistkirche ersetzt. Der zentrale Teil des Bahnhofplatzes wird von einer leichten Glaskonstruktion überdacht – dem Baldachin. Dieses markante Gestaltungselement gab aus städtebaulichen Gründen auf der politischen Ebene viel zu diskutieren.

Die Sperrung des Bahnhofplatzes ermöglicht die markante Verkürzung der Bauzeit aber auch die Senkung der Kosten, die auf rund 97 Mio. Franken veranschlagt werden. Ein Umleitungskonzept für den motorisierten Verkehr sorgt dafür, dass weiterhin alle Verkehrsbeziehungen möglich sind. Der Umleitungsverkehr wird in westlicher Richtung über die kleine Westtangente und die Stadtbachstrasse zum Inselplatz geführt – in der Gegenrichtung via Laupenstrasse, Schanzenbrücke und kleine Westtangente zum Henkerbrünnli. Für den öffentlichen Verkehr hat Bernmobil ein Betriebskonzept entwickelt, so dass Tram- und BuspassagierInnen weiterhin den Bahnhof und die Altstadt erreichen können und die Umsteigemöglichkeiten gewährleistet bleiben. Natürlich müssen auch die öV-Passagiere Komforteinbussen in Kauf nehmen, zumal die Standorte der Haltestellen wechseln können. Am stärksten werden aber während der Bauzeit die FussgängerInnen tangiert. Obwohl sich alle Beteiligten sehr Mühe geben, werden die sehr intensiven Fussgängerströme notgedrungen an den Rändern der Baustelle bei teilweise prekären Platzverhältnissen herumgeführt. Es müssen Umwege, unklare Wegleitungen und Holperbeläge in Kauf genommen werden, die insbesondere an behinderte und ältere Personen grosse Herausforderungen stellen. Besser hat es da der Veloverkehr. Er kann den Bahnhofplatz in West-Ost-Richtung über die sowieso notwendige Notfallspur passieren.

Trotzdem funktioniert der Verkehr insgesamt problemlos. Das von vielen vorausgesagte Verkehrschaos ist ausgeblieben. Wegen der geringeren Strassenkapazität hat der Strassenverkehr gesamthaft abgenommen. Rund ein Drittel fährt neu über die Westtangente, ein weiteres Drittel über die Autobahn, und das dritte Drittel – das wird noch gesucht. Die in der sogenannten Mobilitätskonferenz organisierten linken Stadtparteien und Verbände erwägen deshalb, einen Schritt weiter zu gehen und eine Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz zu lancieren.

Tram Bern West soll die Passagierkapazitäten entscheidend erhöhen

Im Westen der Stadt Bern liegen die zwei grossen Entwicklungsgebiete Brünnen und Ausser-



Grossbaustelle Bahnhofplatz Bern
(Bubenbergrplatz Blickrichtung Loeb)
Bild: Christian Thomas



Neue Strassenraumgestaltung im Bereich der Haltestelle Schlossmatte
Bild: Projekt Tram Bern West

Vergleich der Platzkapazitäten

Fahrzeug	Länge	Plätze (2 Pers./m ²)
Gelenkbus 	18,5 m	70 (heute)
Megabus 	24,7 m	95
Tram 	31 m	120
Tram 	42-45 m	170 (künftig)

Vergleich der Platzkapazitäten eines Busses und eines Tramzuges

Bild: Projekt Tram Bern West

holligen / Weyermannshaus. Das neue Freizeit- und Einkaufszentrum Westside, das im Oktober 2008 eröffnet wird, erwartet pro Tag 10'000 Besuchende. Rund 1'000 Arbeitsplätze entstehen hier. Gleichzeitig werden in der Nachbarschaft Wohnungen für 2'500 Personen gebaut. Ein Grossteil dieser Menschen ist auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Die beiden in den Spitzenzeiten bereits überlasteten Trolleybuslinien sind dieser dynamischen Entwicklung nicht mehr gewachsen.

Mit den neuen Tramlinien als Basiserschliessung kann das erwartete Verkehrsaufkommen bewältigt werden. In einer 42 bis 45 Meter langen Tramkomposition haben zweieinhalbmal so viele Fahrgäste Platz wie in einem Gelenkbus. Weil es deutlich mehr Personen befördern kann, ist das Tram im Betrieb günstiger. Im Vergleich zum grössten heute auf dem Markt verfügbaren Bus, dem Doppelgelenk- oder Megabus, kostet das Tram rund eine Million Franken weniger pro Jahr.

Nachdem im Jahr 2004 die Stimmberechtigten des Kantons Bern ein erstes Projekt Tram Bern West ganz knapp abgelehnt hatten, wurden die Lehren aus der teilweise berechtigten Kritik gezogen. Es wurde ein zweites, kostengünstigeres Projekt mit optimierter Linienführung und weniger Konfliktpotential zwischen motorisiertem und öffentlichem Verkehr (mehr Überholmöglichkeiten für den Motorfahrzeugverkehr) ausgearbeitet. Die Bevölkerung und lokalen Quartierorganisationen wurden diesmal besser in den Planungsprozess miteinbezogen und hatten Gelegenheit ihre Anliegen einzubringen. Nach der Verabschiedung des Infrastrukturfondsgesetz im Jahr 2006 konnte zudem ein namhafter Bundesbeitrag an die Finanzierung gesichert werden. Den grössten Teil der Kosten übernehmen mit je 52,75 Millionen Franken Bund und Kanton. Am Kantonsanteil von 52,75 Millionen Franken beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel. Die Stadt Bern leistet einen Beitrag von 26 Millionen Franken. Sie übernimmt namentlich die Kosten für den Strassenbau sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums.

Die Geschichte des Fussgängerstreifens in der Schweiz

Von Thomas Schweizer

Wie gelangte man früher über die Fahrbahn? Wann gab es die ersten Fussgängerstreifen? Solche Fragen werden regelmässig an uns herangetragen. Im Folgenden wird die Geschichte des Fussgängerstreifens dargestellt.

Schon während der römischen Antike wurden für die FussgängerInnen Bereiche reserviert, Gehsteige, die eineinhalb Fuss über der Fahrbahnfläche lagen. Der Niveauunterschied verhinderte, dass Wagen versehentlich auf den Gehsteig rollten. Zum Überqueren der Strassen konnten die Römer ebenfalls erhöhte Trittsteine benützen, gewissermassen plastische Zebra-streifen, welche die Tiere und Wagen auch dazu zwangen, ihre Geschwindigkeit zu drosseln. Im Mittelalter und bis in die Neuzeit hinein gab es solche Einrichtungen nicht mehr. Erst nach dem grossen Brand von 1666 begann man in London Bürgersteige anzulegen. In Paris erhielten vornehme Strassen um die Mitte des 18. Jahrhunderts Gehsteige. Nach wie vor wurde aber die gesamte Strasse als Geh- und Aufenthaltsfläche von allen benutzt.

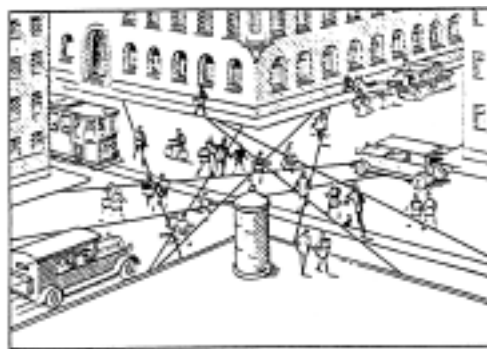
Mit der zunehmenden Verbreitung des motorisierten Individualverkehrs wurden die FussgängerInnen von der Fahrbahn verdrängt. Dies geschah in einem schleichenden Prozess. Die

*«Passage clouté» hiessen die frühen, mit Nägeln markierten Fussgängerstreifen (Luzern, 1938)
Bild: © bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern*

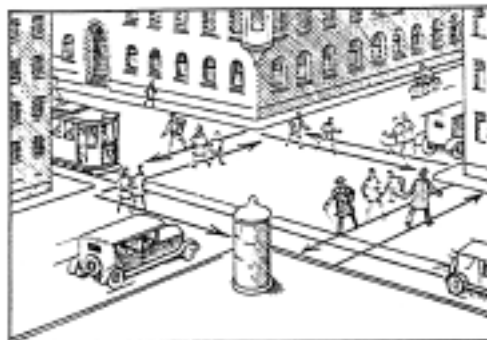


Schritte hin zur Verkehrstrennung von Fuss- und Fahrverkehr wurden in der Zwischenkriegszeit eingeleitet. Während die ersten Automobilisten den FussgängerInnen noch den Vortritt gewähren mussten (siehe Kasten) wurden Aktivitäten, die den Fahrverkehr störten zunehmend eingeschränkt oder verboten: So durfte z.B. Vieh nicht mehr auf offener Strasse ins Schlachthaus getrieben werden, Strassenfotografen wurden in ihrer Tätigkeit eingeschränkt, Leichenzüge durften den Fahrverkehr nicht mehr blockieren usw. Erst später traten Sicherheitsaspekte in den Vordergrund und die FussgängerInnen wurden zunehmend auf das Trottoir verwiesen oder mussten am Rand gehen. Dadurch rückte auch die Problematik der Querung ins Blickfeld.

Ende 1932 trat das neue Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) in Kraft. Es verpflichtete die FussgängerInnen «Trottoirs zu benutzen» und «die Strasse vorsichtig zu überqueren». Im Artikel 35 waren ausserdem markierte Stellen definiert, die den FussgängerInnen für das Überschreiten der Fahrbahn zugewiesen wurden. Damit wurde die Verkehrstrennung gesetzlich festgeschrieben.



Gehe nie quer über eine Strassenkreuzung, sondern um diese herum.



In den Anfängen der Verkehrserziehung stand das richtige Queren – rechtwinklig statt diagonal – im Vordergrund.

Bild: St. Galler Verkehrsbüchlein, 1930, zitiert in Diego Hätenschwiler, 1990, Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde. Seminararbeit Historisches Institut, Universität Bern

Noch im Jahr 1922 entschied das aargauische Obergericht, «dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit schweren Holzschuhen die Strasse betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, das mit bedeutend grösserer Schnelligkeit als der Fussgänger sich fortbewegt».

Quelle: Vierteljahresschrift für aargauische Rechtsprechung, Bd. 22, S. 103

Verdrängung der FussgängerInnen

Die Vollziehungsverordnung zum MFG beschrieb die Fussgängerstreifen als «durch gelbe Linien oder Nägel gekennzeichnete Übergänge über die Strasse» und sprach im Artikel 45 den Benützern das Vortrittsrecht zu: «Vor Fussgängerstreifen haben die Motorfahrzeugführer die Geschwindigkeit zu mässigen und nötigenfalls anzuhalten, um den sich schon darauf befindenden Fussgängern die ungehinderte Überquerung der Fahrbahn zu ermöglichen». Damit wurde der Vortritt der FussgängerInnen definitiv auf die bezeichneten Querungsstellen reduziert. Gleichzeitig musste den FussgängerInnen beigebracht werden, dass sie die Strasse fortan möglichst nur dort und im rechten Winkel zur Strasse zu queren haben. Niemand sollte mehr auf die Idee kommen, auf dem direkten Weg, also diagonal über die Kreuzung zu gehen. Die Verkehrserziehung der FussgängerInnen nahm damit ihren Anfang.

Im Jahr 1936 empfahl der Bundesrat die Verwendung der gelben Farbe für die Fussgängerstreifen. Denn die anderen Farben wurden bereits für den Motorfahrzeugverkehr gebraucht.

Ausserdem kam die Farbe gelb schon bei der 1934 gegründeten Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) bei der Beschilderung zur Anwendung. Aus heutiger Sicht muss man von einem Glücksfall reden, denn gelb ist die am besten sichtbare Farbe.

1950 trat eine neue internationale Signalordnung in Kraft, welche unter der Federführung der UNO entstanden war. Durch sie wurden auch dreieckige Signaltafeln eingeführt, auf denen ein Mann zu sehen ist, der die Strasse zwischen zwei gestrichelten Streifen im Schnellschritt passiert. Die Idee dazu stammte aus Schweden, wo solche Tafeln seit 1939 vor Fussgängerstreifen aufgestellt werden.

1958 wurde das «Bundesgesetz über den Strassenverkehr» (SVG) von National- und Ständerat angenommen. Mit diesem im wesentlichen immer noch unverändert gültigen Gesetz wurden auch die FussgängerInnen verstärkt in die gesetzlichen Pflichten miteinbezogen, und das Verhalten von Fahrzeuglenkenden und FussgängerInnen wurde präzisiert. Insbesondere mussten «die Fussgänger, die den Vortritt beanspruchen, dies dem Fahrzeugführer an(zu)zeigen, indem sie den Streifen mit einem Fuss betreten oder ein deutliches Handzeichen geben».

1994 wurde dieser Passus in der Verkehrsregelnverordnung VRV gestrichen und damit das Handzeichen am Fussgängerstreifen abgeschafft. Die Lenkerin oder der Lenker muss seitdem dem Fussgänger am Streifen den Vortritt auch ohne Handzeichen gewähren. Ein Teil der Verantwortung für das sichere Queren ging mit der Revision von den FussgängerInnen auf die Autofahrenden über. Im gesellschaftlichen Bewusstsein wurde mit dieser Änderung der Fussgängervortritt am Fussgängerstreifen in der Schweiz erst eingeführt.

Quelle: Kaspar Birkhäuser, 1986, Die Entstehung und Bedeutung des Fussgängerstreifens in der Schweiz. In: «Unsere Strasse», Dokumentation Fussgängerfreundlich, VCS

Walk21 in Toronto (Kanada)

Von Thomas Schweizer und Marlène Butz

Vom 1. bis 4. Oktober 2007 fand in Toronto die 8. internationale FussgängerInnenkonferenz unter dem Motto «Putting Pedestrians First» statt. Die Gastgeberstadt dokumentierte die eigenen Anstrengungen zu Gunsten der FussgängerInnen und bot die Plattform für den fachlichen Austausch. Die hohe Präsenz der Tagung in den lokalen Medien hat das Thema des Zufussgehens positiv verankert und führt lokal und hoffentlich auch international zu einer verstärkten Berücksichtigung der Anliegen der FussgängerInnen.

Als Fazit der Tagung sind insbesondere folgende Punkte zu nennen:

- Die «International Charter for Walking», welche 2006 an der Konferenz in Melbourne lanciert wurde, stösst auf gute Resonanz und wird zunehmend von Städten, Organisationen und Einzelpersonen als Richtlinie für die Förderung des Gehens unterstützt.
- Die Planung von fussgängerfreundlicher Infrastruktur darf sich nicht auf wenige attraktive Gebiete beschränken. Notwendig ist eine flächendeckende Berücksichtigung der FussgängerInnen. Mehr Raum auch in Quartieren und Lösungen mit Mischverkehrsflächen auf tiefem Geschwindigkeitsniveau sind gefordert.
- Für die Förderung des Zufussgehens müssen Kampagnen gestartet werden, welche mit positiven Botschaften die Attraktivität des Zufussgehens stärken und insbesondere die

Strassenszene in Kensington Market, Toronto, ein attraktives multikulturelles Quartier. Regelmässig werden sonntags die Strassen für den motorisierten Verkehr gesperrt und für die Quartierbevölkerung geöffnet. Strassenfeste beleben das Quartier.

Bild: T. Schweizer



gesundheitlichen Wirkungen in den Vordergrund rücken.

- Im weiteren ist auf die gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen, auf soziale und emotionale Aspekte sowie auf das erhöhte Wohlbefinden hinzuweisen, welche durch die Förderung des Gehens ausgelöst werden können.
- Die Förderung des Gehens muss auch unter dem Aspekt des Klimawandels als sinnvolle und zielführende Strategie ihren Platz finden.

Der überwiegende Teil der KonferenzteilnehmerInnen kam aus Kanada und den USA. In den Workshops dominierten die Themenkreise Gehen & Gesundheit sowie Sichere Schulwege. Dabei zeigte sich immer wieder, dass die Probleme in Nordamerika viel grundlegender sind als bei uns, da diese Länder noch viel mehr vom Motorfahrzeugverkehr dominiert werden.

«Fussverkehr Schweiz» beteiligte sich mit zwei Workshopbeiträgen. Im Workshop zum Thema «Nutzungsmix» stellten zwei Referenten geglückte und weniger geglückte Planungen zur Fussverkehrsförderung in Kanada und Paris vor. Dabei standen sich monofunktionale und multifunktionale Gestaltungen gegenüber. Das Fazit: Nur wenn es gelingt mehrere Funktionen wie Flanieren, Spiel, Treffpunkt, zielgerichtete Fortbewegung, Aufenthalt (Essen, Ausruhen, Sonne geniessen usw.) miteinander zu verbinden, beginnen sich die Räume mit Leben zu füllen. Ästhetisch perfekte Parkanlagen ergeben zwar schöne Fotografien, sind aber für die Bevölkerung kaum nutzbar. Der von Thomas Schweizer präsentierte Film zum Thema Begegnungszonen (vgl. Artikel unten) fügte sich gut in diese Sammlung ein: Auch Begegnungszonen funktionieren vor allem dank einem grossen Nutzungsmix.

Marlène Butz stellte im Workshop «Verhaltensänderungen bewirken» den Innovationspreis Fussverkehr vor. Sie zeigte auf, dass Massnahmen zu Gunsten der FussgängerInnen mindestens so breit kommuniziert und gross gefeiert werden sollten wie die Eröffnung neuer Strassen. Gerade weil Massnahmen, die zu grossen Verbesserungen für die FussgängerInnen führen oft unscheinbar sind ist es wichtig, diese zu kommunizieren.

Impressionen aus Toronto

Toronto ist eine lebhaftes, multikulturelle und mit 2.5 Millionen EinwohnerInnen die fünftgrösste Stadt Nordamerikas. Obschon die Distanzen recht gross sind, ist die Innenstadt mehrheitlich fussgängerfreundlich. Ausserdem gibt es zwei Metrolinien, mit denen man zügig vorwärts kommt. Allerdings besteht ein grosser Nachholbedarf bezüglich deren Behindertentauglichkeit – es gibt kaum Rolltreppen oder Lifte, so dass man als gehbehinderte Person oder als TouristIn mit viel Gepäck mühsam zahllose Treppen hinunter- und wieder hinaufsteigen muss. Zusätzlich zu den zwei U-Bahnlinien besteht ein dichtes Netz von Bus- und Trambahnlinien. Dieses System ist für Aussenstehende aber schwer durchschaubar. Ausserdem sind die meisten Haltestellen Fahrbahnhaltestellen mit

ungeschütztem Ausstieg auf die Fahrbahn und ohne gut sichtbaren Fahrplan sowie Sitz- und Unterstandsgelegenheiten, so dass sie nicht schon von weitem erkennbar sind. Dennoch, und obwohl der Autoverkehr sehr dicht ist, läuft der Verkehr insgesamt wesentlich friedlicher und gelassener ab als man in einer solchen Grossstadt erwarten würde. Toronto zeichnet sich zudem dadurch aus, dass man sich (zumindest in der Innenstadt) jederzeit sehr sicher fühlt und Vandalismus ein weniger grosses Problem zu sein scheint als hierzulande. Eine Spezialität Torontos ist «PATH», ein 27 Kilometer langes unterirdisches Gehwegnetz, das einem erlaubt, auch bei grosser Kälte, Regen oder Schnee angenehm und trockenen Fusses unterwegs zu sein.

Weitere Informationen zur Konferenz gibt es unter: http://www.walk21.com/conferences/toronto_conclusion.asp



Die Aussteigenden werden darauf hingewiesen, dass der Ausstieg aus Bus bzw. Tram auf die ungesicherte Fahrbahn erfolgt.
Bild: Marlène Butz



Film zum Thema «Begegnungszonen»

Von Christian Thomas

Das Potential für die 2002 neu geschaffenen Begegnungszonen ist gross, ihre Bekanntheit aber immer noch relativ gering. Ein neues Verkehrsregime kann sich langfristig nur durchsetzen, wenn es vielerorts Anwendung findet. Daher hat «Fussverkehr Schweiz» einen Film realisiert, der das Prinzip und die Funktionsweise von Begegnungszonen einer breiten Öffentlichkeit namentlich aber auch VerkehrsingenieurInnen und Verantwortlichen in den Gemeinden (Politik, Verwaltung) besser bekannt machen soll.

Es zeigte sich, dass es relativ schwierig ist, mittels Vorträgen die Funktionsweise einer Begegnungszone überzeugend darzustellen, weil es schwierig ist, auf statischen Bildern (Dias, Plänen) zu demonstrieren, wie die Rücksichtnahme im zeitlichen Ablauf wirklich funktioniert. Demgegenüber waren bzw. sind Exkursionen immer sehr erfolgreich, weil die Teilnehmenden – namentlich auch die ausländischen Gäste, für welche eine Fussgängervortrittszone mit viel Verkehr absolut neu ist – vor Ort live erleben können, wie eine solche Zone funktioniert.

«Fussverkehr Schweiz» sah daher den Bedarf nach einem Film, der Prinzip und Funktionsweise der Begegnungszonen anschaulich darstellt. Der Film wurde im Sommer 2007 erstellt. Es werden die drei Begegnungszonen Bahnhofquartier Burgdorf, Zentralplatz Biel und Bleicheli St. Gallen portraitiert. Der Film dauert ca. 12 Minuten und übermittelt folgende Botschaften:

- Die neu gestalteten Begegnungszonen sind erfolgreich und beliebt
- Das Prinzip der Rücksichtnahme im Verkehr ist ein zukunftsweisendes Prinzip
- Es gibt eine breite Palette von Gestaltungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes, und die Attraktivität eines Ortes kann deutlich gesteigert werden (belebte und beliebte Begegnungszonen als Standortfaktor)

Ausserdem werden zu den häufigsten Fragen Antworten geliefert:

- Wie funktioniert die Begegnungszone – ingenieurmässig und verkehrspsychologisch?
- Warum gibt es auch bei höheren Frequenzen keinen Verkehrszusammenbruch?
- Wie steht es mit der Verkehrssicherheit?
- Wie funktioniert eine Begegnungszone mit öffentlichem Verkehr (Busse in Biel, in Genf auch Trams)?
- Welches ist die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmenden, Gewerbetreibenden und Buschauffeure?

Ausserdem soll der Film dazu dienen, die in einer Begegnungszone geltenden Regeln besser bekannt zu machen.

Der Film «Vortritt zu Fuss – Das neue Regime der Begegnungszone setzt sich durch» wurde an der Walk21 in Toronto zum ersten Mal gezeigt. Er liegt in deutscher, französischer und englischer Fassung vor.

Der Film kann herunter geladen werden:
www.fussverkehr.ch/news.php



Vorankündigung Fachstellentagung 2008 in Baden

Die nächste Fachstellentagung Fussverkehr findet am 12. Juni 2008 in Baden zum Thema «Aktuelle Standards für die Fusswegplanung» statt. Bitte reservieren Sie sich diesen Termin schon heute. (Bz)

Fahren ohne Licht am Tag: Besser für die Sicherheit

«Fussverkehr Schweiz» wehrt sich seit Jahren gegen die Empfehlung, dass die Abblendscheinwerfer auch am Tag und bei Sonnenschein eingeschaltet sein sollen. Die negativen Effekte für die FussgängerInnen sind nun durch eine wissenschaftliche Studie bestätigt worden. Der österreichische Verkehrssicherheitsfonds hat das «Institut für ganzheitliche Unfall- und Sicherheitsforschung» EPIGUS unter der Leitung von Prof. Ernst Pfleger beauftragt, die Effekte von «Licht am Tag» zu untersuchen. Dafür wurde neueste Technologie eingesetzt: Mit gleichzeitigen Kameras wurden die Augenbewegungen und die Verweildauer auf bestimmten Punkten sowie das Blickfeld gefilmt. Dann wurden die beiden Ergebnisse übereinander gelegt, so dass genau festgestellt werden konnte, was die Testpersonen wie lange beachtet haben. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt, dass Autos durch «Licht am Tag» zwar früher erkannt werden. Bei guten Sichtverhältnissen führt es jedoch zu viel zu langem Hinschauen auf die Autos mit Licht. Diese Ablenkung kann dazu führen, dass andere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger, Radfahrerinnen und Kinder übersehen werden.

Diese neue Untersuchung könnte die Politik der EU beeinflussen, welche zur Zeit noch in der Schwebe ist. Es scheint die Meinung Oberhand zu gewinnen, dass Fahren mit Licht am Tag nicht mit den blendenden Scheinwerfern eingeführt werden soll, sondern mit neuen, speziellen Tageslicht-Lampen mit niedrigerer Lichtintensität. Damit wäre wenigstens das Ärgernis der blendenden Scheinwerfer beseitigt, aber das Problem der erhöhten Aufmerksamkeit für andere Fahrzeuge, welche die Aufmerksamkeit für die FussgängerInnen reduziert, bliebe bestehen. (cTh)

Neu im Vorstand von «Fussverkehr Schweiz»

Gisela Vollmer

Als Architektin / Raumplanerin ETH/NDS beschäftigt sich Gisela Vollmer seit mehr als zehn Jahren mit der Sicherheit, der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes. Zu ihren ersten Projekten gehörten die Untersuchung der «Frauenwege in Zollikofen» und die Mitarbeit im NFP 41 «Investitionen in Zukunft». Zudem war sie Mitinitiantin der Frauenbegleitgruppe «Masterplan Bahnhof Bern». In den verschiedenen Projekten zum öffentlichem Raum war das Thema die Gestaltung von Wegbeziehungen: Leitfaden «Sicherheit und Wohlbefinden auf Regionalbahnhöfen» im Rahmen des SBB-Projektes «RV05 Facelifting Stationen» und Zugang zur Bahn; Ausstellung BlickMal – öffentliche Räume am öffentlichen Verkehr in der Region Bern; Sicherheit im Alltagsumfeld von Frauen, Kindern und Betagen von Biel, Leitfaden für Pro Senectute «Alltagswege».

Seit 2005 ist sie Stadträtin in Bern und seit 2006 Koordinatorin der ersten Regionalgruppe von «Fussverkehr Schweiz» – Fussverkehr Bern. In diesem ersten Jahr beteiligte sich die Regionalgruppe Bern im Initiativkomitee Tram Bern West, nahm Stellung zum neuen Strassengesetz im Kanton Bern, zur Umgestaltung des Wankdorfplatzes, führte diverse Gespräche mit der Verwaltung zu Strassenbauprojekten sowie Schulwegen und besichtigte neue Projekte in der Region Bern.

Gisela Vollmer lebt mit ihrer Familie in Bern und führt dort ein Büro für Raum- und Sozialplanung. Als Stadt- und Bergwanderin ist sie oft auf Architekturexkursionen.

gisela.vollmer@raumplanerin.ch; www.raumplanerin.ch

Team: Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), 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, Gisela Vollmer

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; 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 4/07 November 2007