

«Fussverkehr»

2/08



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

In Hünenberg ist das Zufussgehen nicht eine Sache der armen Leute, die sich kein Fahrzeug leisten können. Im Dorfzentrum der Zuger Gemeinde leistet man sich den Luxus, die meisten Autos in Tiefgaragen zu versorgen und die Oberfläche mit hoher Lebensqualität zu Gunsten der Zufussgehenden zu gestalten. Die Kinder können am Dorfbrunnen spielen. Autos sind auf der Oberfläche nur geduldet. Im Portrait ab Seite 2 stellen wir Ihnen die Gemeinde näher vor. Gebaute Fussgängerschutzinseln sind ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Sicherheit beim Queren von viel befahrenen Strassen. Aufgrund der Platzverhältnisse sind jedoch baulich gesicherte Mittelinseln nicht überall realisierbar. Der Kanton Aargau testete in einem Versuch eine neue Form der Mittelinsel: die markierte Fussgängerschutzinsel. Die Auswertung der Erfahrungen zeigt, dass markierte Inseln zu Verhaltensänderungen im Verkehr führen. Was eine markierte Fussgängerschutzinsel ist und wie das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst wird, erfahren Sie ab Seite 4.

Die Anmeldung zur diesjährigen Fachstellentagung, die am 12. Juni 2008 in Baden zum Thema Fusswegnetzplanung stattfindet, ist noch für kurze Zeit möglich. Näheres dazu auf Seite 8. Wir wünschen Ihnen einen schönen, erlebnisreichen Frühling.

Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»

Hünenberg (ZG): Für Fussgänger geplant

von Christian Thomas

Das Dorfzentrum von Hünenberg ist ein Schweizer Unikum: Es wurde 1979 unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Zufussgehenden neu geplant und ab 1980 realisiert, wobei das damals neu geschaffene Konzept der «Wohnstrasse» ins Zentrum der Bebauung eines grösseren Neubaugebietes gestellt wurde.



Die Erschliessungsstrassen haben Tempo-30-Regime und die Wege zu den Häusern sind Wohngassen (Begegnungszonen).
 Bild: Christian Thomas

Titelbild:

Im Dorfzentrum von Hünenberg sind die Autos in den Gassen zwischen den Häusern geduldet und Kinderspiele erwünscht.

Bild:

Urs Felix, Gemeinde Hünenberg

Die Gemeinde Hünenberg war ursprünglich eine Gruppe von Weilern ohne Dorfkern. In den 70er-Jahren zeichnete sich ab, dass der Bau-boom ein Konglomerat von Überbauungen bringt, wenn nicht besondere Planungsvorschriften erlassen werden. Deshalb beauftragte der Gemeinderat im Jahr 1979 den Architekten René Haubensak, ein neues Dorfzentrum zu planen. Sein Konzept bestand darin, die neuen Gebäude so anzuordnen, dass die Räume zwischen den Häusern nicht wie üblich einen möglichst geraden Strassenraum für die Fahrzeuge definieren, sondern zu Wohngassen für die Anwohner geformt werden.

Gehraum statt Trottoirs

Die Wohnstrassen oder besser Wohngassen sind räumlich so geplant, dass eine Vielfalt von Aussenraumformen wie Plätze, Engpässe und Durchgänge möglich ist. Es entsteht so eine für das Wohnen angemessene Intimität der Freiräume und in den verwinkelten Gassen ist das schnelle Fahren unmöglich. Statt der sonst landesweit üblichen Trottoirs weist der Gehraum hohe Aufenthaltsqualität auf. Um trotz der Vielfalt der räumlichen Formen eine Einheit zu erhalten, sind alle Wege in gleicher Weise asphaltiert. Alle Wege sind mit einem öffentlichen Wegrecht belegt und die Gemeinde hat das Recht, Marktstände aufstellen zu lassen. So kann der Weg zu Fuss kreuz und quer durch das Dorfzentrum frei gewählt werden. Die Baulinien sind so gelegt, dass ein schmaler Abstand zwischen den Häusern verbleibt, was dazu führt, dass man die Räume zwischen den Gebäuden als Volumen wie in einem alten Dorf wahrnimmt.

Die Wege müssen laut René Haubensak «verzorgelt» sein (Innerschweizer Ausdruck für verrenkt, verwinkelt). Jedes Haus soll ein Individuum sein, damit es keine Monotonie gibt. Dies gilt auch für die Farbgebung: Jede Farbe ist erlaubt, nur nicht die des Nachbargebäudes. Mit der unregelmässigen Anordnung werden die Architekten der einzelnen Liegenschaften gezwungen, sich für jedes Haus etwas Individuelles einfallen zu lassen; sie können nicht immer wieder die gleichen Grundrisse aus der Schublade nehmen.

Kein Ort der Autofeinde

Die steuergünstige Zuger Gemeinde wird zwar von der Autobahn durchquert und entzweit, aber hier ist trotzdem keine Heimat für Autofeinde, denn auch in Hünenberg sind ungefähr zwei Autos pro Haushalt die Regel. Für die Autos ist gesorgt, aber unter der Erde. Nach dem Bau der Tiefgaragen wurde die Oberfläche zum grössten Teil wieder für die Menschen hergestellt. Anlieferung und die Zufahrt in Notfällen ist aber auch in der Kernzone bis zu den Hauseingängen möglich, aber sonst fahren die Autos separat vom Fussweg-System durch Quartierstrassen im Tempo-30-Regime und von dort direkt in grosse Tiefgaragen.

Dorfharmonie

Der Bebauungsplan wurde 1980 an der Gemeindeversammlung nach intensiver Diskussion

über alle Details mit aller gegen eine Stimme beschlossen und traf damit den damaligen Zeitgeist: Eher konservativ Gestimmte waren zufrieden, weil ein dörflicher Charakter mit schrägen Ziegeldächern geplant wurde und die progressive Sicht wurde berücksichtigt, indem öffentlich zugängliche, kinderfreundliche Freiräume mit angemessener Durchgrünung geschaffen wurden.

Verkehrsplanung

Auch verkehrstechnisch hat sich die Anordnung bewährt: Es kann zwar vorkommen, dass zu viele Autos in den engen Gassen parkieren. Aber es wird dafür gesorgt, dass dies nicht zur Regel wird. Wer im Gebiet des Dorfkerns wohnt, wird kaum auf die Idee kommen, mit dem Auto zur Post, zur Gemeindeverwaltung oder zur Bibliothek zu fahren, denn kurze Wege durch die öffentlichen Gassen sind auch bei Regenwetter attraktiver als der Gang in die Tiefgarage. Mit dieser gezielten Einladung, das Dorf zu Fuss zu begehen, übernimmt der Dorfkern auch eine soziale Funktion der Begegnungen mit den anderen Bewohnern. So sind die Wohnstrassen von Hünenberg nicht nur juristisch zu Begegnungszonen geworden. Sie sind vielmehr Bestandteil eines Konzepts, das der Vereinzelung der Bewohner entgegen wirken soll. Die Gemeinde hat zwar eine Durchgangsstrasse mit Tempo 50, aber sonst wurde fast überall Tempo 30 eingeführt. An den Knotenpunkten der erschliessenden Tempo-30-Strassen und dort wo die Wege aus den Begegnungszonen queren, sind Fahrbahnverengungen mit Fussgängerstreifen angeordnet. Mit grünen Seitenstreifen wird eine optische Verengung der Strassenflächen mit Tempo 30 erzielt, denn 1980 als die Strassen gebaut wurden, mussten die Erschliessungsstrassen noch für Tempo 50 ausgelegt werden.

Das Engagement für die Fussgänger kommt von bestimmten Personen

Die Umsetzung von vorbildlichen Lösungen für Fussgänger hängt oftmals vom Engagement einzelner Personen ab. In Hünenberg war dies nicht nur der Architekt, sondern auch der frühere Bauverwalter Othmar Hofmann, der mittlerweile pensioniert ist. Er sorgte damals massgeblich dafür, dass der ungewöhnliche Entwurf in der kürzest möglichen Zeit von der ersten Idee (1979) über die praktisch einstimmige Gemeindeversammlung (1980) bis zur Überbauung geführt wurde.



*Einzelne Wohngassen sind mit Nachtfahrverbot belegt.
Bild: Christian Thomas*



*Dort, wo sich im Kernbereich zwei Tempo-30 Strassen treffen, sorgt ein Fussgängerstreifen dafür, dass die Fusswege nicht unterbrochen werden.
Bild: Christian Thomas*

*Der Architekt des Bebauungsplanes René Haubensak hat nicht nur die räumliche Erscheinung des Dorfes geprägt, sondern auch die Fussgängerfreundlichkeit vorgegeben.
Bild: Christian Thomas*

Mehr Sicherheit am Fussgängerstreifen: Pilotprojekt mit markierten Fussgängerschutzinseln führt zu erfreulichen Resultaten

von Thomas Schweizer

Schutzinseln erhöhen erwiesenermassen die Sicherheit auf Fussgängerstreifen. Bei Platzmangel lassen sich allerdings keine normgerechten Mittelinseln bauen. Der Kanton Aargau testete daher in einem Pilotprojekt eine neue Form der Mittelinsel: die «markierte Fussgängerschutzinsel». Das Fazit des in der Schweiz einzigartigen Verkehrsversuchs ist positiv: Die markierten Fussgängerschutzinseln machen das Überqueren von Strassen sicherer und komfortabler.

Nach wie vor verunfallen viele FussgängerInnen beim Queren am Fussgängerstreifen. Baulich gesicherte Mittelinseln mit einer Breite von mindestens 1.5m wären wünschenswert, sind jedoch nicht überall realisierbar. Der Kanton Aargau testete daher in einem Verkehrsversuch eine neue Form der Mittelinsel, welche auf 7.5m breiten Strassen realisiert werden kann. Sie wird im Folgenden als «markierte Fussgängerschutzinsel» bezeichnet. Diese Schutzinsel ist 1.5m breit, die bauliche Sicherung besteht aus zwei Inselschutzpfosten, dem Signal 4.11 «Standort eines Fussgängerstreifens» und

einer markierten Sperrfläche. Der Inselbereich ist dunkel eingefärbt und mit einer weissen Randlinie gefasst. Die Fahrbahnbreite beträgt je 3m.

Im Auftrag des Kt. Aargau haben «Fussverkehr Schweiz» und das Berner Planungsbüro «verkehrsteiner» die Situationen vor und nach der Markierung untersucht. Für das Pilotprojekt ausgewählt wurden Fussgängerstreifen in Wettingen, Seon und Teufenthal. In Wettingen liegt der Fussgängerstreifen zentral, die Fussgängerdichte ist hoch. Seon ist vom Durchgangsverkehr geprägt, in Teufenthal wiederum wird der Fussgängerstreifen auf der Ortsdurchfahrt vor allem von Schülerinnen und Schülern frequentiert.

An diesen drei Standorten wurde anhand von Video-Aufnahmen eine Vorher-Nachher-Untersuchung durchgeführt, also die Situation ohne und mit markierter Mittelinsel analysiert. Insgesamt wurden 1210 Querungsfälle ausgewertet sowie auf die Veränderung im Verhalten von Fussgängerinnen und Fussgängern und Auto-lenkenden hin überprüft.

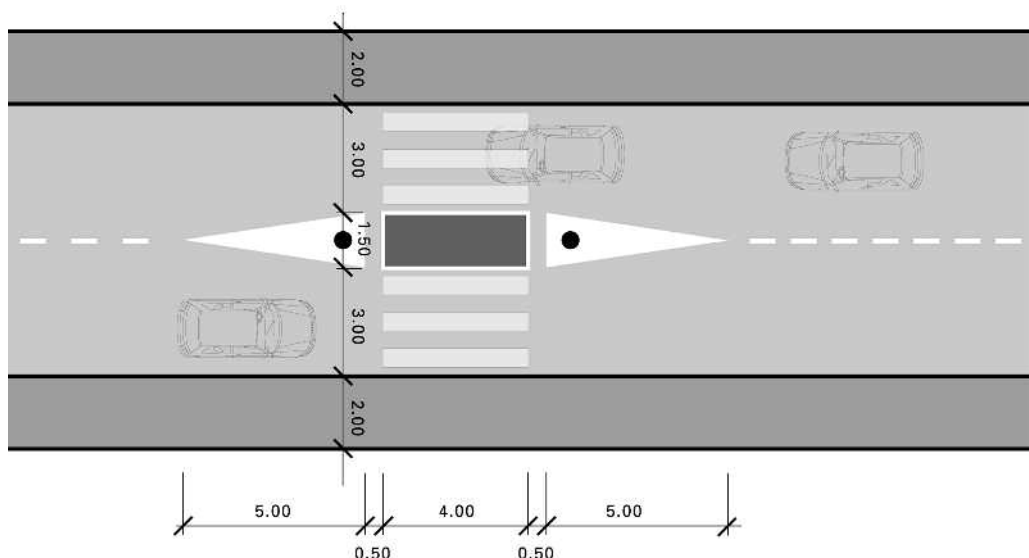
Verhalten insgesamt

Markierte Fussgängerschutzinseln führen zu einer deutlichen Verhaltensänderung sowohl bei den FussgängerInnen als auch bei den Fahrzeuglenkenden. Die neue Verhaltensweise entspricht im Wesentlichen demjenigen Verhalten, das auch bei gebauten Inseln zu beobachten ist.

Verhalten der FussgängerInnen

- Die Zahl der FussgängerInnen, die im Wartebereich verlangsamen oder anhalten, nimmt bei markierten Mittelinseln ab. Sie können häufiger ohne Verzögerung die Strasse queren.
- Die meisten FussgängerInnen blicken sowohl mit als auch ohne markierte Mittelinsel vor der Querung nach links und nach rechts.
- Die Zahl der Personen, die mehrmals beidseitig schauen, nimmt von 20% (ohne Mittelinsel) auf 11% (mit markierter Mittelinsel) ab. Bei der gebauten Insel liegt dieser Prozentsatz mit 3% nochmals tiefer.

Prinzipskizze einer markierten Fussgängerschutzinsel
Bild: Thomas Belloli,
Fachstelle Sicherheit
des BVU, Kt. AG



- Nach der Markierung reduziert sich der Anteil der beidseits Schauenden zugunsten der Personen, die auf der ersten Fahrbahnhälfte nur nach links und auf der zweiten nur nach rechts schauen.
- Der Anteil der Personen, die sich bei den Fahrzeuglenkenden für das korrekte Anhalten bedanken, stieg mit der Markierung von 10% auf 19% und hat sich damit praktisch verdoppelt. Kinder, alte Personen und Behinderte bedanken besonders häufig (25% - 40%).
- Mit der Markierung der Fussgängerschutzinsel nimmt die Zahl der FussgängerInnen, die neben dem Streifen queren, von 7% auf 2% ab. Zudem queren sie häufiger rechtwinklig zur Fahrbahn.
- Bei den Fussgängerstreifen mit den markierten Mittelinseln machte kaum jemand auf der Insel halt.



Verhalten der Fahrzeuglenkenden:

- Die markierten Fussgängerschutzinseln führen zu einer signifikanten Erhöhung der Anhaltequoten. Diese erhöhte sich von 71% auf 89%. Für die Betrachtung von Sicherheitsaspekten ist vor allem die Vortrittsverweigerungsquote relevant. Sie reduzierte sich entsprechend von 29% auf 11%. Für das Referenz-Beispiel mit gebauter Insel (Wettingen) liegen noch bessere Werte vor.
- Die Anhaltequote auf der zweiten Fahrbahnhälfte stieg durch die Markierung der Insel über die Quote auf der ersten Fahrbahnhälfte.
- Ohne Insel hielten 15% der Fahrzeuglenkenden auch für Velofahrende, die auf dem Fussgängerstreifen (fahrend) querten, an. Mit der markierten Mittelinsel stieg diese Quote auf 83%.
- 18% aller Fahrzeuglenkenden auf der zweiten Fahrbahnhälfte gewährten den Vortritt vorausschauend, bevor sie dazu verpflichtet gewesen wären.



Seetalstrasse in Seon vorher und nachher: Die Fussgängerschutzinsel unterteilt die Fahrbahn. Dadurch kann die Strasse in zwei Etappen gequert werden.

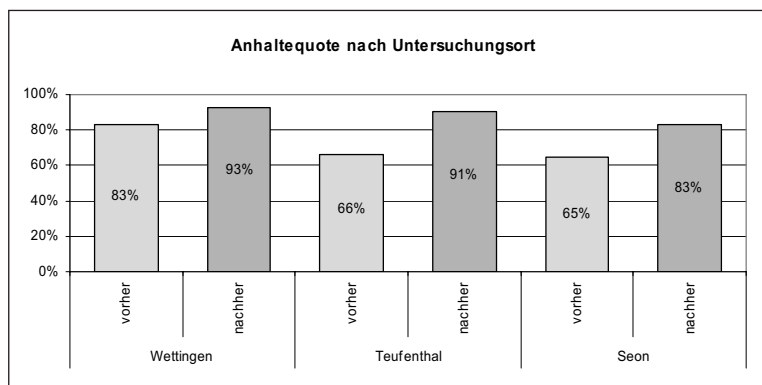
Bilder: Thomas Schweizer

Anhaltequote

Die Anhaltequote beschreibt den Anteil der Fahrzeuglenkenden, die den Vortritt gewähren, bezogen auf die Gesamtheit der Fahrzeuglenkenden, die dazu verpflichtet wären. Die Ergänzung dazu ist die Übertretungs- oder Verweigerungsquote. Anhalte- und Übertretungsquote ergeben zusammen 100%.

Grundsätzlich kann die Anhaltequote mit Beobachtung zufällig querender Personen ermittelt werden oder mit Probanden und einem standardisierten Verhalten. Bei den vorliegenden Videoanalysen wurde mit Beobachtung zufällig querender Personen gearbeitet.

In verschiedenen Studien wird der Begriff «Anhaltebereitschaft» verwendet, ein Begriff, welcher sprachlich falsch ist. Das Gewähren des Vortritts am Fussgängerstreifen ist obligatorisch und somit keine (freiwillige) Bereitschaft. Korrekter ist es deshalb, von der Anhaltequote zu sprechen.



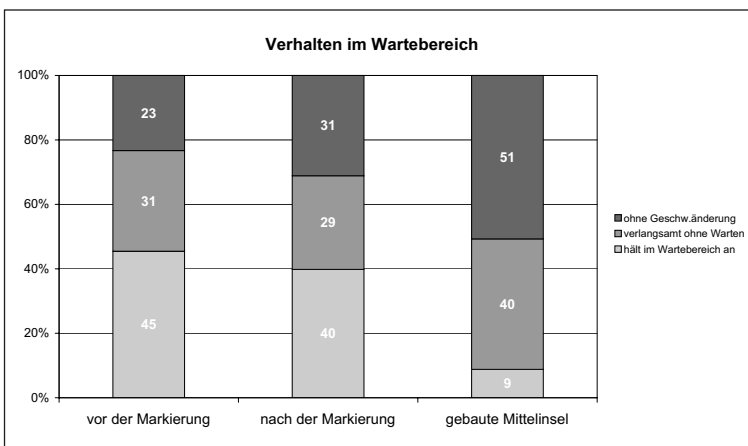
Nach der Markierung der Mittelinseln lässt sich an jedem Standort eine deutliche Verbesserung der Anhaltequoten feststellen: in Wettingen + 10%, in Teufenthal + 25% und in Seon + 18%.

Quelle: Fussverkehr Schweiz



Landstrasse in Wettingen vorher und nachher: Die zwei Inselchutzpfosten und der markierte weisse Streifen werden als «Bauwerk» wahrgenommen.

Bilder: Thomas Schweizer



Bei einem Fussgängerstreifen ohne Insel traten 23% ohne Geschwindigkeitsänderung auf den Fussgängerstreifen. Mit der Markierung der Mittelinseln stieg dieser Prozentsatz auf 31%, mit der gebaueten Mittelinsel 51%.

Quelle: Fussverkehr Schweiz

Interpretation der Verhaltensänderungen

Zusammenfassend führen markierte Mittelinseln zu folgenden Effekten:

- **Mehr Komfort für die Zufussgehenden**
Am markierten Fussgängerstreifen muss weniger angehalten oder verlangsamt werden, zudem ist die Anhaltequote der Autofahrer deutlich höher.

- **Erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden**

Ein mehrmals beidseitiges Schauen zeigt eine gewisse Verunsicherung. Mit markierten Mittelinseln hat der Anteil derjenigen zugenommen, die ein einmaliges Schauen in jede Richtung als ausreichend erachten.

- **Verbesserte objektive Sicherheit**

Fussgängerstreifen ohne Insel bieten einen symbolischen und rechtlichen Schutz. Es kommt daher nicht so stark darauf an, ob die Strasse direkt auf den Balken des Streifens oder knapp daneben überquert wird. Wer den physischen Schutz, den eine Insel bietet, nutzen will, muss hingegen auf dem Streifen queren. Genau dieses Verhalten wurde vermehrt beobachtet. Markierte Inseln werden also besser akzeptiert und führen zu einer Bündelung der Querungen (Kanalisierungseffekt).

- **Freundlichere Stimmung**

Die Interaktion zwischen den Fahrzeuglenkenden und den FussgängerInnen wird mit Mittelinsel häufiger und auch deutlicher. Durch den erhöhten Anteil der FussgängerInnen, die sich bedanken, stellt sich eine freundlichere Mobilitätskultur mit mehr Rücksichtnahme ein.

- **Markant höhere Anhaltequote der Lenkenden auf der zweiten Fahrbahnhälfte**

Mit Insel können Zufussgehende den Fussgängerstreifen bereits betreten, wenn die erste Fahrbahn gesichert ist. Da der Blick der Fahrzeuglenkenden eher auf die Fahrbahn als auf den Fahrbahnrand gerichtet ist, sind sie dadurch besser sichtbar. Zudem bewirkt Bewegung mehr Aufmerksamkeit als eine stillstehende Person. Dadurch resultiert eine vorausschauendere Verhaltensweise.

- **Gebaute Inseln wirken noch stärker als markierte**

Offenbar fühlen sich die Zufussgehenden auf gebaueten etwas besser geschützt als bei markierten Inseln. Bei markierten Inseln betreten sie die Strasse mit etwas grösserer Vorsicht, insbesondere wenn auf der gegenüberliegenden Fahrbahnhälfte ein Fahrzeug naht. Nachteilig bei markierten Mittelinseln ist der fehlende Absatz, welcher den Sehbehinderten anzeigt, dass sie sich auf der Insel befinden.

Fazit

Es zeigte sich, dass die markierten Fussgänger-schutzinseln zu einer deutlichen Verbesserung in Richtung mehr Sicherheit und Komfort bei den Verkehrsteilnehmenden führen:

Durch die Markierung der Fussgängerschutzinsel wird der Fussgängervortritt häufiger respektiert. Die Kommunikation zwischen querenden Personen und Fahrzeuglenkenden wird verbessert und freundlicher. Querende Personen bedanken sich häufiger. Fahrzeuglenkende halten eher vorausschauend an.

Im Vergleich zur gebauten Fussgängerschutzinsel schneidet die markierte Insel jedoch etwas schlechter ab. Die Anhaltequoten sind bei der gebauten Insel auch etwas höher. Das Blickverhalten lässt ebenfalls darauf schliessen, dass FussgängerInnen gebaute Inseln als sicherer empfinden als markierte.

Die Auswirkungen von markierten Mittelinseln auf den Verkehrsfluss bzw. die Störungshäufigkeit wurden nicht untersucht. Aufgrund der Beobachtungen ist zu vermuten, dass eher positive Effekte resultieren.

Insgesamt sind markierte Fussgängerschutzinseln geeignete Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Sie sind Fussgängerstreifen ohne Inseln vorzuziehen. Da gebaute Inseln eine noch höhere Sicherheit bringen, sind allerdings gebaute Inseln – wo es die räumliche Situation erlaubt – den markierten Inseln vorzuziehen.

Die Einsatzgrenzen von markierten Inseln können aufgrund der vorliegenden exemplarischen Untersuchung nicht abschliessend definiert werden. Eine Anwendung auf 7.5m breiten Strassen erscheint jedoch sinnvoll.

Die Studie kann auf www.fussverkehr.ch als Papierversion bestellt oder heruntergeladen werden.

Begegnungszonen – ein Exportprodukt

Das Regime der Begegnungszone wurde in der Schweiz im Jahr 2002 eingeführt. In Begegnungszonen gilt Tempo 20, die Fussgänger haben auf der ganzen Fläche Vortritt. Die Parkierung ist nur auf den markierten Flächen erlaubt. «Fussverkehr Schweiz» hat im Rahmen des Interregprojektes «Spatial Metro» das Modell der Begegnungszonen verschiedentlich vorgestellt. Auch an der internationalen Fussgängerkonferenz Walk21 stiess dieses Regime auf reges Interesse.

Zu diesem Zweck hat «Fussverkehr Schweiz» einen 15minütigen Film erstellen lassen: «Priorität zu Fuss!». Anhand dreier Beispiele aus Burgdorf, Biel und St. Gallen werden Entstehung und Funktionsweise der Begegnungszonen dargestellt. Fachleute und Politiker kommen zu Wort und gehen auf Erfolge, Schwierigkeiten und Widerstände ein.

«Fussverkehr Schweiz» betreibt auch die Internetseite www.begegnungszonen.ch. Sie bietet eine Dokumentation über umgesetzte und in Realisierung begriffene Begegnungszonen. Mittlerweile bestehen in der Schweiz ca. 400 Begegnungszonen, wovon ca. 150 dokumentiert sind. Die Anfragen aus dem Ausland zeigen, dass die Webseite auch dort rege benutzt wird und dass die Idee der Begegnungszone auf gute Resonanz stösst. Verschiedene Länder prüfen nun dieses Regime oder haben es bereits eingeführt.

Belgien hat im Oktober 2005 die Begegnungszone in den «Code de la rue» aufgenommen und war damit das erste Land nach der Schweiz, das dieses Regime eingeführt hat.

In Frankreich hat das Komitee für Strassenverkehrssicherheit CISR am 13. Februar 2008 beschlossen, das Regime der Begegnungszone (Zone de rencontre) in das Strassenverkehrsrecht aufzunehmen. Auszug aus dem Entscheid: Einführung des Konzeptes «Begegnungszone» ins Strassenverkehrsrecht: «Die Strassenverkehrsgesetzgebung stellt den Bürgermeistern zwei Werkzeuge zur Verfügung, um beruhigte Verkehrszonen zu planen: die «Fussgängerzone» und die «30er Zone». Keines dieser beiden Mittel erlaubt eine Durchmischung aller Nutzer öffentlicher städtischer Strassen (...). Aufgrund der Erfahrung anderer europäischer Länder und des Vorschlages des Leitausschusses der Überlegungen zum «code de la rue» hat das interministerielle Komitee für Strassensicherheit beschlossen, das Konzept der «Begegnungszone» ins Regelwerk des Strassenverkehrsgesetzes aufzunehmen.» (TS)

DVD-Video «Priorität zu Fuss»: Download für Bildschirmauflösung:

www.fussverkehr.ch/news.php

Bestellung als DVD Fr. 25.-: www.fussverkehr.ch/publikationen.php.

Der Film liegt in drei Sprachversionen vor (deutsch, französisch, englisch).



*Burgdorf:
Begegnungszone
Bahnhofsquartier
Bild: Thomas
Schweizer*

Last-Minute-Anmeldung Fachstellentagung 2008

«Fussverkehr Schweiz» führt im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) jedes Jahr eine Tagung für Fussverkehrsfachleute durch. Die diesjährige Tagung findet am 12. Juni 2008 in **Baden (AG)** über Erfolgsfaktoren von Fusswegnetzplanungen statt. Themen sind unter anderem:

- Analyse der Problemstellen im bestehenden Fusswegnetz und Aufzeigen der Netzlücken
- Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen und Finanzierungsmöglichkeiten
- Berücksichtigung der Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr
- Einbettung in die «Mobilitätsplanung» und attraktive Fusswege als Bestandteil des Stadtmarketings.

Das Programm sieht Referate und Workshops vor, aber auch einen Rundgang durch Baden. Wer sich noch kurzfristig anmelden möchte, kann dies tun unter: info@fussverkehr.ch oder 043 488 40 30. (PR)



Vom 22. April, bis Freitag, 25. April 2008 führte die Stadtpolizei Zürich die Verkehrssicherheitskampagne «Partnerschaft im Strassenverkehr» gemeinsam mit den Partnern «Fussverkehr Schweiz», Pro Velo sowie dem ACS und TCS durch. Ziel der Kampagne war unter anderem die Velofahrenden dazu zu animieren, die offiziellen Velowege anstatt der Fussverkehr-Gehflächen zu benutzen. Grossen Anklang fand insbesondere die Möglichkeit, das Velo am Limmatquai mit einem Gratis-Velo-Check für den Sommer fit zu trimmen.

Bild: Stadtpolizei Zürich

Ministudienreise und GV

Die diesjährige Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am Dienstag, 29. Oktober 2008, ab ca. 14.00 in Winterthur statt. Konkret werden wir der Altstadt – einer der grössten Fussgängerzonen der Schweiz – einen Besuch abstatten. Als Themen vorgesehen sind ausserdem der teilweise umgestaltete Bahnhofplatz und die Aussenräume im Sulzer-Areal. Das genaue Programm folgt im Bulletin 3-2008. (PR)

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, 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: Pascal Regli
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 1455 (WEMF beglaubigt 2007)
Aktuelle Auflage: 2500 Exemplare

Ausgabe 2/08 Mai 2008