

«Fussverkehr»

3/08



Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Gemäss den Absichten des Bundes soll sich der Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler des Personenverkehrs entwickeln. Damit werden auch die Anliegen des Fussverkehrs gestärkt. Die von Fussverkehr Schweiz organisierte Fachstellentagung vom 12. Juni 2008 in Baden widmete sich deshalb dem Schwerpunktthema Fusswegnetzplanung. Rund 80 Fachleute hatten Gelegenheit, sich mit den aktuellen Standards der Fusswegnetzplanung auseinanderzusetzen. Sie trugen durch ihre aktive Teilnahme zum Gelingen der Tagung bei. Auf den Seiten 4–7 finden Sie Beiträge von der Tagung. Ausserdem portraituren wir auf den Seiten 2 und 3 die «gastgebende» Stadt Baden.

Am 29. Oktober 2008 finden in Winterthur unsere jährliche Ministudienreise und die Generalversammlung statt. Sie finden auf den Seiten 7 und 8 das Programm und den Anmeldetalon. Wir würden uns freuen, Sie an diesen Anlässen begrüessen zu dürfen.

Vielleicht haben Sie es gemerkt. Sie halten die erste farbige Ausgabe des Bulletins von «Fussverkehr Schweiz» in Ihren Händen. Wir wünschen Ihnen anregende Lektüre.

*Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»*



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Baden (AG): Bäder- und Industriestadt – neuerdings auch Fussgängerstadt

Von Pascal Regli

Mit einer langfristig angelegten Planung sollen in der Stadt Baden die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sukzessive verbessert werden. Das Velokonzept stammt aus dem Jahr 1999 und ist bereits in weiten Teilen umgesetzt. Anfang 2008 wurde nun auch das Fusswegkonzept genehmigt. Der Fussverkehr erhält somit einen gewichtigeren Platz im Mobilitätssystem der Stadt im Osten des Aargaus.

In Baden boten Geologie und Topographie seit jeher gute Voraussetzungen für die Anlage einer Stadt. Am Limmatknie fliesst Thermalwasser, das schon die Römer nutzten, und flussaufwärts verengt sich das Limmattal zu einer schmalen Klus, die sich als Zollschanke nutzen liess. Durch die im 13. Jahrhundert gebaute Holzbrücke über die Limmat wurde die Stadt zum regionalen Verkehrsknotenpunkt. Die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt lässt sich auch daran ablesen, dass 1847 die erste schweizerische Eisenbahnlinie («Spanischbrötlibahn») von Zürich nach Baden gebaut wurde. Mit der Gründung der BBC (der heutigen ABB) Ende des 19. Jahrhunderts brach die Industrialisierung des Ortes an, die für viele Jahre das Bild der Stadt prägte. Die Industrie auf dem Haselfeld ergänzte die Zweipoligkeit von Altstadt und Thermalbädern. Sie übertrifft an räumlicher Ausdehnung die historischen Siedlungsräume. Die weitere Siedlungsentwicklung fand vor allem in den umliegenden Gemeinden und den Satelliten Rütihof und Dättwil statt. Da in den letzten Jahrzehnten viele Industrienutzungen in der ehemals «geschlossenen Stadt» wegfielen, wurde das Quartier Baden Nord zu einem grossen Umnutzungsprojekt. In den letzten Jahren wandelt sich die Bäder- und Industriestadt langsam auch zu einer Dienstleistungsstadt, in der die Anforderungen an den Fuss- und Veloverkehr neu interpretiert werden müssen.

Die Bedingungen des Langsamverkehrs werden schrittweise verbessert

Wie in anderen Städten ist das übergeordnete Strassennetz bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Der hohe Anteil des motorisierten Verkehrs beeinträchtigt die Lebens- und Standortqualität. Diese Erkenntnis führte zu einem

Umdenken und zu einer stärkeren Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Eine erste Etappe war die Erarbeitung eines Velokonzepts. Mit dieser Grundlage aus dem Jahr 1999 werden laufend Velomassnahmen umgesetzt, mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern und ein durchgehendes Radroutennetz anzubieten. Als nächste Etappe wurde Anfang 2007 die Erarbeitung eines Fusswegkonzepts in Auftrag gegeben, das Anfang 2008 vom Einwohnerrat der Stadt Baden genehmigt wurde.

Der Anteil des Fussverkehrs am städtischen Gesamtverkehr soll deutlich gesteigert werden

Das Fusswegkonzept soll die Voraussetzungen für die kontinuierliche Optimierung und Verbesserung der Situation für die Zufussgehenden schaffen. Es ist ein Planungsinstrument für die Stadtverwaltung und soll koordinierend die Grundlage für die weitere Projektierung und Realisierung der Massnahmen bilden.

Bei der Fusswegnetzplanung sollen die folgenden Qualitätsanforderungen berücksichtigt werden:

- Sicher (Minimierung von Konflikten und Unfallschwerpunkten; sichere Querungen; Vermeidung von Angststräumen)
- Direkt / durchlässig / vernetzt (engmaschiges Netz; Lücken vermeiden; Trennwirkungen und Wartezeiten minimieren)
- Übersichtlich (begreifbar; überschaubar; Orientierungsmöglichkeiten; einheitliche Gestaltung; Informationssysteme)
- Attraktiv / nutzbar (abwechslungsreich; Sitz- und Ruhemöglichkeiten; Witterungsschutz; genügend Raum; behindertengerecht)

Erarbeitung eines Katasters mit den Schwachstellen im Fusswegnetz

Für das Konzept wurden die Schwachstellen des Fusswegnetzes mit örtlichen Erhebungen systematisch erfasst und in einem detaillierten Kataster zusammengetragen. Ergänzend wurden mit den Mitgliedern der Begleitgruppe Augenscheine durchgeführt und die konkreten Probleme direkt vor Ort diskutiert. Die Resultate sind in Analyse- und Problemlänen darge-



Der 2007 eröffnete Limmatsteg und der dazugehörige Promenadenlift stellen auf schnellstem Weg die Verbindung zwischen Ennetbaden und dem Bahnhofplatz Baden sicher. Bild: Leupi und Schafroth

Titelbild:

Beispiele aus Baden
Bilder: «Fussverkehr
Schweiz»

stellt. Als positive Qualitäten können die zentrale Fussgängerzone und die Altstadt sowie die guten Bezüge zur nahen Natur hervorgehoben werden. Zudem ist ein grosser Teil der Quartiere verkehrsberuhigt. Problematisch ist die Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen, die zu Querungsproblemen führen. Als Relikt vergangener Planungsphilosophien der Verkehrstrennung finden sich noch mehrere Fussgängerunterführungen. Sie werden als unattraktiv wahrgenommen und stellen für Mobilitätsbehinderte ein Hindernis dar.

Durchgehende, sichere, attraktive und direkte Fussgängerverbindungen

Fusswegverbindungen weisen unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Komfort, Ausstattung, Mindestbreiten auf. Je nach Wichtigkeit und den Bedürfnissen wird deshalb zwischen drei Kategorien unterschieden, wobei Netzlücken nach Möglichkeit geschlossen werden sollen:

- Haupttrouten müssen eine grosse Menge an Zufussgehenden bewältigen können und erschliessen publikumsorientierte Nutzungen. Sie sollten durchgängig und sicher sein, keine Trennwirkung und Angsträume aufweisen sowie mit einem Fussgänger-Wegleitsystem und einer guten Beleuchtung ausgestattet sein.
- Nebenrouten sind eine Ergänzung zum übergeordneten Netz. Sie sollten keine Netzlücken aufweisen und nicht mit Fahrzeugen zaparkiert werden. Wichtig sind sichere Strassenquerungen und eine der Situation angepasste Beleuchtung.
- Das Netz der Feinerschliessung sollte dicht und abwechslungsreich sein. Es steht im Bezug zu den angrenzenden Gebäuden und sollte mit Grün- und Freiflächen ausgestattet sein. Diese Gebiete sollten verkehrsberuhigt sein und der motorisierte Individualverkehr sollte auf tiefem Geschwindigkeitsniveau zirkulieren.

Als Ergänzung dazu bestimmten die Verantwortlichen das Netz der Flanier- und Wanderwege mit den zu schliessenden Lücken. Sie klärten zudem ab, ob die Grundsatzanforderungen an die Beleuchtung entlang des übergeordneten Netzes eingehalten werden.

Insgesamt wurden 197 Schwachstellen identifiziert und anschliessend die dazugehörigen Massnahmenvorschläge formuliert. Die Massnahmen sind eingeteilt nach Priorität und Realisierungskosten. Weil nicht alle Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden können, zeigt eine Matrix den Realisierungshorizont.

Die Umsetzung der Massnahmen organisiert die Stadt Baden so:

- Umsetzung initiieren / moderieren: Es soll eine verantwortliche Abteilung / Person bestimmt, ein Budget festgelegt und spezifische Realisierungsprogramme erstellt werden.
- Umsetzung «step by step»: Viele kleine kostengünstige Verbesserungen lassen sich in Unterhaltsarbeiten einbinden. Eine erste



Tranche von Massnahmen genehmigte der Einwohnerrat als Rahmenkredit. Für eine erste Phase von 2008 bis 2011 sind 23 prioritäre Massnahmen für die Umsetzung bestimmt.

- Kataster bewirtschaften: Die Lücken im Kataster müssen nachgetragen und behobene Probleme als erledigt markiert werden.
- Einbettung in die Mobilitätskultur: Damit dem Fussverkehr genügend Gewicht beigegeben wird, sollen die Anstrengungen im Marketing und mit partizipativen Prozessen verstärkt werden.
- Leitsystem für Fussgängerinnen und Fussgänger: Parallel dazu beginnt die Umsetzung eines Signaletikkonzepts für die Innenstadt.

Das Fusswegkonzept kann bei der Entwicklungsplanung Baden (entwicklungsplanung@baden.ag.ch) bestellt oder auf www.baden.ch heruntergeladen werden.

*Fusswegnetzkarte der Stadt Baden
Bild: Fusswegkonzept Stadt Baden*

Wien: Stadt fair teilen – Gender Mainstreaming im Pilotbezirk Mariahilf

Elisabeth Irschik, Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen, Stadtbaudirektion Wien

Die Stadt Wien stellt einen neuen Qualitätsanspruch an die Stadtplanung: Der öffentliche Raum hat den Interessen aller zu dienen, Frauen und Männern, Mädchen und Jungen; denn gute und effiziente Planung orientiert sich an den unterschiedlichen Bedürfnissen der Menschen – je nach Lebenssituation, Alter, Geschlecht oder Tätigkeit.

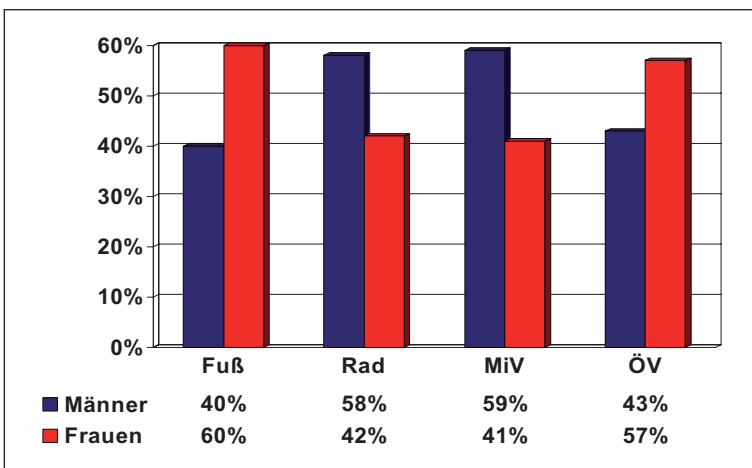
Die Anforderungen an den öffentlichen Raum sind verschiedenartig. Sie hängen davon ab, wie der Alltag der Menschen abläuft, welche sozialen Rollen sie erfüllen und über welche Möglichkeiten sie verfügen. Während die Mobilitätsanforderungen in unserer hektischen Zeit rasant steigen, wird die Kluft zwischen den Mobilen und den nicht oder weniger Mobilen immer grösser. Die Politik, aber auch die Planung hat darauf zu reagieren. Denn in der lokalen Welt der Stadtquartiere verhaftet, sind vor allem die Kinder, die Betagten und all diejenigen, die gesellschaftlich wichtige Versorgungs- und Betreuungsarbeit leisten. In der Regel sind das immer noch die Frauen.

Geschlechtergerechte Sichtweise bei allen Entscheidungen

Hier setzt die Strategie Gender Mainstreaming an: Die Frage, wie sich Entscheidungen auf die Chancen der Geschlechter auswirken, wird zu

Gender Split: 60% aller Wege zu Fuss in Wien werden von Frauen, 59% aller Wege mit dem Auto von Männern zurückgelegt.

Quelle: Socialdata, Mobilitätsstudie Wien 2003



einer Kernfrage in allen Politikbereichen, Verwaltungsabläufen, Programmen und Massnahmen. Mit dieser Strategie sollen jene Rahmenbedingungen und Strukturen geändert werden, die zur Ungleichbehandlung der Geschlechter beitragen. Das Ziel sind gleiche Chancen für beide Geschlechter in allen Lebensbereichen – auch im Alltag des öffentlichen Raumes.

Was bedeutet eine geschlechtersensible Betrachtung für die Verkehrsplanung?

Wegen des unterschiedlichen Verkehrsverhaltens treffen viele Defizite im öffentlichen Raum Frauen stärker als Männer: Eine Verkehrsplanung, die stärker auf Frauenbedürfnisse eingeht, ist nahezu gleichzusetzen mit einer Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Frauen nutzen diese genannten Verkehrsarten häufiger als Männer.

Gerade die Belange der Zufussgehenden werden aber bei Projektierungen oft geringer gewichtet als die Bedürfnisse der anderen Verkehrsarten. Die sich daraus ergebenden Bedürfnisse sollten wieder stärker in die Diskussion gebracht und in Planungen berücksichtigt werden.

«Stadt fair teilen» ...

lautet deshalb das Motto, mit dem Wien neue Massstäbe für die Qualität des öffentlichen Raumes setzt. Den FussgängerInnen als schwächste Gruppe schenkte die Stadt erhöhte Aufmerksamkeit. Neue Qualitätsstandards für den Fussverkehr im Masterplan Verkehr 2003 waren ein wichtiger erster Schritt. Im „Labor“ Mariahilf zu erproben, was Chancengleichheit in der Planung auf Bezirksebene bedeutet, war der konsequente Folgeschritt. Seit dem Jahr 2003 werden konkrete Massnahmen im Bezirk Mariahilf systematisch unter dem Gesichtspunkt von Gender Mainstreaming beurteilt, geplant und umgesetzt. Die Impulsgeberin und Koordinatorin dieses Prozesses ist die Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen. Sie liefert die theoretischen und praktischen Grundlagen, koordiniert, fördert die dienststellenübergreifende Zusammenarbeit, organisiert die Öffentlichkeitsarbeit und evaluiert die Ergebnisse.

Was wurde im Pilotbezirk Mariahilf konkret erreicht?

Fusswegnetz: Systematische Darstellung der Qualitäten und der Defizite des Fusswegnetzes auf EDV-gestützten Karten. Daraus resultierte eine Hierarchisierung des Fusswegnetzes, das Festlegen von Massnahmenbereichen nach Prioritäten.

Sicher und bequem queren: Mit verschiedenen Arten von Querungshilfen werden die Bedingungen für die Querung der Fahrbahnen verbessert. In Österreich heissen die Massnahmen Gehsteigvorziehung (Trottoirnasen), Gehsteigdurchziehung (Trottoirüberfahrten), aufgedoppelter Schutzweg (im Prinzip hervorgehobene Trottoirüberfahrt + Fussgängerstreifen), Fahrbahnteiler (Mittelinseln).

Faire Ampeln: Die Grünzeiten für die FussgängerInnen erlauben auch den Langsamen das sichere Queren. Die Wartezeit wird minimiert. An wichtigen Fusswegverbindungen gilt Alles-Grün für die Zufussgehenden (in alle Richtungen).

Angstfrei Gehen: Subjektiv sichere Gehwege sind übersichtlich und bei Dunkelheit gut und blendfrei ausgeleuchtet.

Breite Gehsteige: Mindestens 2 Meter breite Trottoirs sind notwendig, damit zwei Erwachsene einander begegnen können, ohne ausweichen zu müssen.

Barrierefrei: Die Fusswege werden von Hindernissen befreit (Plakatständer, Müllcontainer, Verkehrsschilder), die Trottoirkanten abgesenkt und Treppenanlagen mit Rampen ausgestattet.

Aufenthaltsraum Strasse: Lebendige Strassen sollen zum Aufenthalt einladen. Dazu gehören Bänke zum Ausruhen, die gerne von älteren Menschen genutzt werden, und Treffpunkte für Jung und Alt.

Zahlenmässig kann nach rund 4 Jahren Pilotprozess Mariahilf folgende Bilanz gezogen werden:

1.000 Meter Gehsteigverbreiterungen, 40 bauliche Querungshilfen, 26 Beleuchtungsprojekte, 5 barrierefrei gestaltete Gehsteige, ein Aufzug im öffentlichen Raum, 2 Platzgestaltungen und zusätzliche Sitzgelegenheiten an 9 verschiedenen Orten.

Doch dies ist nur die quantitative Seite des Pilotprozesses Mariahilf. Darüber hinaus ist es gelungen, Gender Mainstreaming als eine Strategie der Qualitätssicherung besser zu etablieren:

- Die Gestaltung des öffentlichen Raumes – auch in kleinen Details – rückte in den Vordergrund.
- Soziale und technische Fragestellungen wurden miteinander verknüpft. Die oft komplexen Bedürfnisse des Alltags wurden in technische Planungsaufgaben übersetzt.
- Es wurden handfeste Instrumente entwickelt, die dem Qualitätsanspruch von Gender Mainstreaming gerecht werden.
- Über Schulungen und angeleitete Prozesse wurden die Involvierten sensibilisiert und deren Betrachtungsoptik erweitert.
- Gender Mainstreaming kostet nicht mehr, es bedeutet das bessere Einsetzen der Budgetmittel.

Weitergehende Informationen, z.B. die gut gemachte Broschüre «STADT FAIR TEILEN» sind erhältlich bei:

Elisabeth Irschik, Leitstelle für Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen, Stadtbau-
direktion Wien, Ebendorferstraße 1,
A-1010 Wien, elisabeth.irschik@wien.gv.at



Der aufgedoppelte Schutzweg über die Kopernikusgasse betont die Querungsstelle zusätzlich.
Foto: PlanSinn



Zusätzliche Leuchten im Marischka-Park vermindern die Schattenbildung durch die Bäume.
Foto: PlanSinn



Neben der Amonstiege wurde ein transparenter Lift gebaut.
Foto: PlanSinn



Der Magdalenspitz wurde neu gestaltet und mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.
Foto: PlanSinn

In der Nacht zu Fuss unterwegs – Nachtnetze und was es dabei zu beachten gilt

Jörg Wiederkehr, Wiederkehr und Partner Lichtplanung, Spiez

Die Beleuchtung muss für Zufussgehende in der Nacht Sicherheit und problemlose Orientierung gewährleisten. Eine geschickt angeordnete Beleuchtung kann einen Ort aber auch aufwerten und eine nächtliche Aufenthaltsqualität schaffen.



*Thun Bahnhofplatz:
Zur Gestaltung des öffentlichen Raumes gehört eine attraktive Beleuchtung.
Foto:
Brigitte Wiederkehr*

Öffentliche Beleuchtung einst ...

Bis zur Mitte des siebzehnten Jahrhunderts war die Strassenbeleuchtung so gut wie unbekannt. Wer nach Anbruch der Dunkelheit das Haus verliess, nahm seine eigene Laterne mit. Die Erfindung einer für die Strassenbeleuchtung geeigneten Öllaterne wird dem Holländer Jan van der Heyden zugeschrieben. Amsterdam führte 1669 eine Strassenbeleuchtung auf der Basis von Öllaternen ein. In den folgenden fünfzig Jahren erhielten die meisten grösseren Städte Europas eine Strassenbeleuchtung, die jedoch nach heutigen Massstäben meist sehr bescheiden war. Ausserhalb der Stadt war die eigene Laterne noch lange in Gebrauch, bis auch da die Öllaternen Einzug hielten. Ab ca. 1810 ging man in den Städten zur Gasbeleuchtung über. Sie war hinsichtlich des Brennmaterials und der Wartung wesentlich kostengünstiger. Um 1850 erhielt dann die Kohlenbogenlampe ihre praktische Form, wurde weiter entwickelt

und so zur Konkurrenz der Gasbeleuchtung. Anfangs wurden die Leuchten noch mit Batterien betrieben. Mit dem vermehrten Bau von Elektroverteilnetzen zur Gebäudeerschliessung konnten auch die Leuchten mit Strom versorgt werden. Die Glühlampe wurde ungefähr gleichzeitig mit der Bogenlampe entwickelt, setzte sich aber erst später flächendeckend für die öffentliche Beleuchtung durch.

... und öffentliche Beleuchtung heute

Die öffentliche Beleuchtung dient seit ihren Anfängen in der Hauptsache dazu, die Sicherheit für die Bevölkerung, sowohl auf den Strassen (Verkehrssicherheit) wie auch auf den angrenzenden Plätzen und Verbindungswegen (kriminelle Sicherheit) zu gewährleisten. Heute herrscht aber eine globalere Betrachtungsweise des städtebaulichen Umfelds vor, die die Gesamtheit der Umgebung erfasst. In zunehmendem Masse werden ortsfeste Beleuchtungen auch zur Steigerung der Attraktivität von Kommunikationsbereichen und Begegnungszonen eingesetzt. Sie sollen das allgemeine Wohlbefinden der Verkehrsteilnehmenden fördern und eine behagliche Atmosphäre schaffen. Begriffe wie Lichtmasterplan, Plan Lumière, Stadtlichtkonzept, Lichtverschmutzung, Energieoptimierung und Stadtverschönerung sind heute überall anzutreffen. Das Aktionsfeld der Lichtplanung geht von der einfachen Strassen- über Park- und Cityanlagen bis hin zu Konzepten für ganze Städte.

Sehen und erkennen

Damit wir überhaupt etwas sehen und erkennen können, sind vier Voraussetzungen notwendig:

- Zum Sehen von Objekten ist eine Mindestleuchtdichte notwendig.
- Das zu erkennende Objekt muss eine Mindestgrösse haben.
- Es muss ein Mindestkontrast vorhanden sein.
- Für die Erfassung eines Objektes braucht es eine Mindestzeit.

Durch Veränderungen einer dieser Voraussetzungen lassen sich die Möglichkeiten für das Sehen und Erkennen verbessern. Wird die Leuchtdichte oder der Kontrast erhöht, sind auch kleinere Objekte besser sichtbar. Wird die Geschwindigkeit herabgesetzt, können Details besser erfasst werden. Zuviel Licht kann aber auch störend wirken, indem es den Blick vom Wesentlichen ablenkt oder irritiert. Denn das Auge richtet sich nach dem hellsten Punkt und passt sich der Helligkeit schneller an als der Dunkelheit.

Nicht viel Licht, sondern gutes Licht

Damit sich der Zufussgehende sicher und in seiner Umgebung auch wohl fühlt, muss die Lichtsituation in der Nacht nicht möglichst hell sein, sondern sollte folgende Bedingungen erfüllen:

- möglichst gleichmässig
- möglichst blendfrei
- gute Farbwiedergabe
- gute Gesichtserkennbarkeit.

Kleines A B C für ein mögliches Vorgehen bei der Planung

Bei der Lichtplanung sind Besichtigungen vor Ort unabdingbar. Dabei sind verschiedene Fragen abzuklären:

- Wer sind die Hauptnutzenden?
- Geschwindigkeiten der Hauptnutzenden?
- Wie stark ist das Verkehrsaufkommen?
- Welche Nutzerkreise sind zugelassen?
Parkierende Fahrzeuge? Kriminalitätsrisiko?
- Komplexität des Gesichtsfeldes und der Sehbbedingungen (Kreuzungen, Einmündungen, Querungen, Konfliktzonen, helle Schau- fenster)?
- Ist eine Gesichtserkennung notwendig?

Die Beleuchtung sollte im Gesamtkonzept und über ein möglichst grosses Gebiet betrachtet werden. Grundsätzlich ist die Beleuchtungssituation von Fassade zu Fassade zu konzipieren. Zu berücksichtigen sind dabei nicht nur die Strasse, sondern eben auch der Fuss- oder Radweg. Leuchten sollten in der Nacht für die bestmögliche Wahrnehmung der Kontraste und Farben sorgen. Zufussgehende bevorzugen attraktiv beleuchtete Wege und nehmen deshalb auch längere Wege in Kauf. Starke Schattenbildungen z.B. durch Bäume sowie Blendungen und Reflexionen sind zu vermeiden. Die Beleuchtung sollte ein gewisses Mass an Streuung haben, damit auch die Umgebung sichtbar wird.

Weitergehende Literatur

Fördergemeinschaft gutes Licht, www.licht.de:
Heft 03 – Strassen, Wege und Plätze;
Heft 09 – Repräsentative Lichtgestaltung;
Heft 16 – Stadtmarketing mit Licht.
J. Alexander Schmidt / Martin Töllner (Hrsg., 2006): StadtLicht, Lichtkonzepte für die Stadtgestaltung, Fraunhofer Irb Verlag.
Christa van Santen (2006): Lichtraum Stadt, Lichtplanung im urbanen Raum, Birkhäuser Verlag.



Bern – Station Felsenau: An sich heikle Räume können mit der Beleuchtung aufgewertet werden.

Foto: Brigitte Wiederkehr

Einladung zur 32. ordentlichen Generalversammlung

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

Mittwoch, 29. Oktober 2008, 18.00 Uhr

Treffpunkt: Amt für Städtebau

Veranstaltungsraum: Techniksstr. 81, 8400 Winterthur

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

Traktandenliste

1. Wahl der StimmenzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2007 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2007 (inkl. Rückblick 2008 /Ausblick 2009)
4. Jahresrechnung 2007 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Budget 2008
8. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Restaurant National, Stadthausstrasse 24, 8400 Winterthur

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 Fahr- länder, 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 für das Jahresabonnement.

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
Druckauflage: 2400 Exemplare

Ausgabe 3/08 August 2008

Grösste Fussgängerzone der Schweiz – Ministudienreise nach Winterthur

Mittwoch, 29. Oktober 2008,
14.00 – 18.00 Uhr

Winterthur hat in den letzten Jahren einen grossen Wandel erfahren. Von einer stark industriell geprägten Stadt hat sich Winterthur zur Wohn- und Dienstleistungsstadt gemausert. Die Urbanität mit gut gestalteten Räumen und einer hohen Priorität für die FussgängerInnen sind die Leitlinien in der Planung.

Winterthur besitzt die grösste Fussgängerzone der Schweiz. Seit den fünfziger Jahren konnten sukzessive sämtliche Altstadt-Gassen vom Autoverkehr befreit werden. Die Aufwertung beschränkt sich aber nicht nur auf das historische Zentrum. Die Umnutzungsgebiete (z.B. das Sulzerareal Stadtmitte) haben eine grosse städtebauliche Dynamik, eine Herausforderung für die Stadtplanung. Eine gute Erschliessung für den Fussverkehr ist dabei eine zentrale Forderung. Auch im Bereich des Bahnhofplatzes stehen grosse Veränderungen an (Masterplan Bahnhofplatz). Die Ministudienreise bietet einen Einblick in den spannenden Prozess der Planung und Umsetzung.

Anmeldung

Anmeldeschluss:

15. Oktober 2008

Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz» CHF 30.–

Nichtmitglieder CHF 60.–

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» in Winterthur vom 29. Oktober 2008 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 / wir nehme(n) am anschliessenden Nachtessen teil.

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

Programm

- 14.15 Treffpunkt: Amt für Städtebau
Veranstaltungsraum: Technikumsstrasse 81, 8400 Winterthur
- 14.20 Begrüssung durch:
Ruedi Aeschbacher, Nationalrat, Präsident «Fussverkehr Schweiz»
Matthias Gfeller, Stadtrat Winterthur, Vorstand «Fussverkehr Schweiz»
- 14.30 Der Fussverkehr in der Stadt Winterthur
Herbert Ernst, Abt. Raum- und Verkehrsplanung
- 15.15 Besichtigung Fussgängerzone; Marktgasse, Oberer Graben, Sulzerareal Stadtmitte, Bahnhofplatz mit Erklärungen vor Ort zum Prozess der städtebaulichen Auseinandersetzung und den Gestaltungsmaßnahmen
- 17.00 Apéro und Abschluss der Veranstaltung
Ort: Restaurant Roter Turm, Theaterstrasse 17, 8400 Winterthur
- anschliessend
- 18.00 Generalversammlung 2008 von «Fussverkehr Schweiz»
Ort: Amt für Städtebau
Veranstaltungsraum: Technikumsstrasse 81, 8400 Winterthur
- 19.00 Nachtessen
Ort: Restaurant National, Stadthausstrasse 24, 8400 Winterthur