«Fussverkehr»

1/09

Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Strassen sind mehr als Verkehrswege – sie sind Lebensräume. Gebiete, in denen nur Motorfahrzeuge unterwegs sind, leben nicht. Erst durch FussgängerInnen wird ein Ort belebt. Diese Erkenntnis findet langsam aber sicher vermehrt Eingang in die Verkehrs- und Siedlungsplanung. Gemeinden, die etwas auf sich halten, planen bewusst Massnahmen zu Gunsten der FussgängerInnen. Um diese Bestrebungen zu honorieren, wurden von «Fussverkehr Schweiz» in Zusammenarbeit mit dem VCS zum sechsten Mal Projekte ausgezeichnet, welche den Fussgängerinnen und Fussgängern einen wichtigen Stellenwert einräumen. Am 24. Februar 2009 wurde der Stadt Baden der «Flâneur d'Or» verliehen. Dank des Limmatstegs und des Promenadenlifts konnte eine grosse Netzlücke zwischen Baden und Ennetbaden geschlossen werden, wodurch das gemeindeübergreifende Fusswegnetz eine wichtige Aufwertung erhalten hat. Sechs weitere Projekte wurden ausgezeichnet und elf erhielten eine Erwähnung. Die Details lesen Sie auf den Seiten 2–7.

Diesem Bulletin liegt zudem, wie immer in der ersten Ausgabe des Jahres, der Jahresbericht 2008 bei.

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Flâneur d'Or 2008 – Fussverkehrspreis Infrastruktur

Von Thomas Schweizer und Marlène Butz

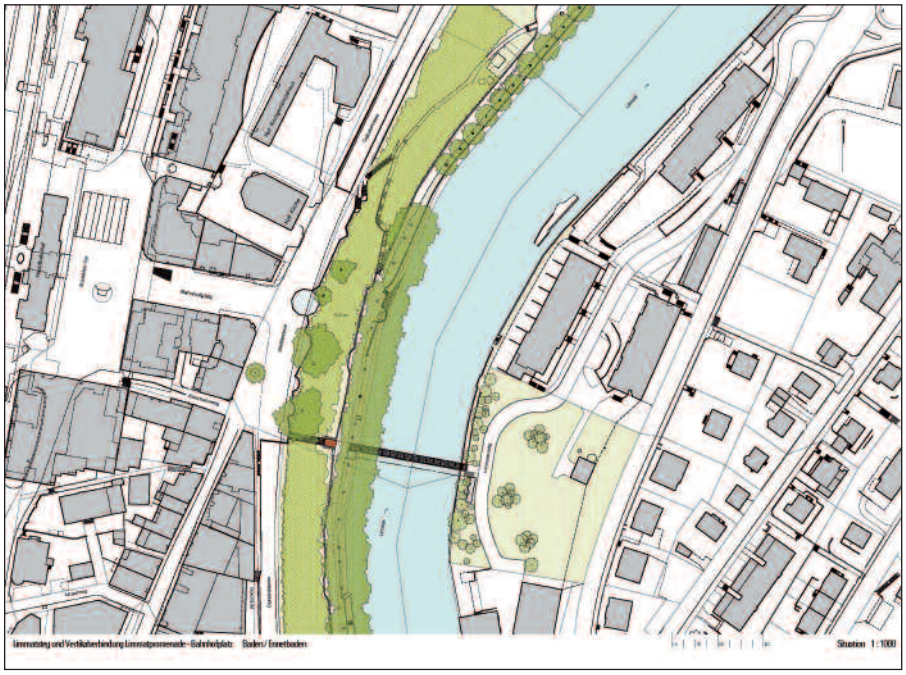
Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren einladen, ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Fusswegnetz: Dies sind Projekte, die mit der Auszeichnung «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur prämiert wurden. Bereits zum sechsten Mal konnten mittels eines Wettbewerbes die herausragendsten Projekte prämiert werden.
Der Wettbewerb wurde von «Fussverkehr Schweiz» in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) organisiert und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Creabeton unterstützt. Die Fachzeitschriften Hochparterre und Schweizer Gemeinde waren Medienpartnerinnen.

Teilnahmebedingungen
Teilnehmen konnten Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen ebenso wie Fachpersonen und Gruppen, die sich für die Attraktivität des Zufussgehens einsetzen. Die eingegebenen Projekte mussten umgesetzt bzw. deren Realisierung gesichert sein; Konzepte und Leitbilder mussten von den Behörden als verbindlich erklärt sein.

Wettbewerbskategorien
Ausgezeichnet wurden Projekte in den folgenden Kategorien:
– Verkehrskonzepte und –planungen; Leitbilder
– Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf übergeordneten Strassen, inkl. Signalisation und Markierung
– Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
– Fussgängerfreundliche Infrastrukturen, inkl. Signalisation und Markierung bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (vorab dem öffentlichen Verkehr)

Bewertungskriterien
Die Jury bewertete die Eingaben nach folgenden Kriterien:
– Attraktivität der Verbindung bzw. des öffentlichen Raumes
– Sicherheit und Komfort für die Zufussgehenden
– Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Orte
– Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
– Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten, Mut, Hartnäckigkeit, Einbezug der Bevölkerung
– Finanzen: Effizienz bezüglich der eingesetzten Mittel; Verhältnis zwischen Aufwand und Gewinn an Sicherheit und Attraktivität

Jurierung
Insgesamt erfüllten 39 Projekte von 42 Wettbewerbseingaben die Anforderungen und konnten der Jury unterbreitet werden. Die neun Fachpersonen erkoren den Hauptpreis und verliehen 6 Auszeichnungen. 11 weitere Projekte erhielten eine Erwähnung.



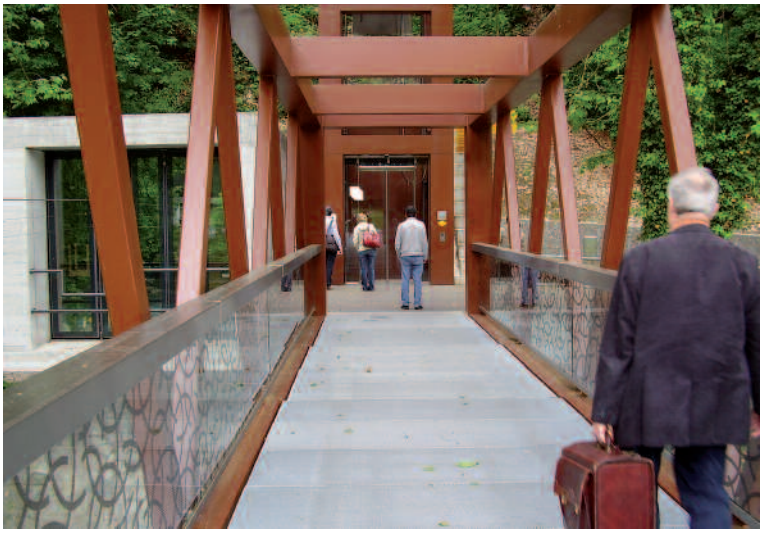
Titelbild:
Limmatsteg und Promenadenlift in Baden – das Siegerprojekt des Flâneur d'Or 2008
Bild: «Fussverkehr Schweiz»

Hauptpreis

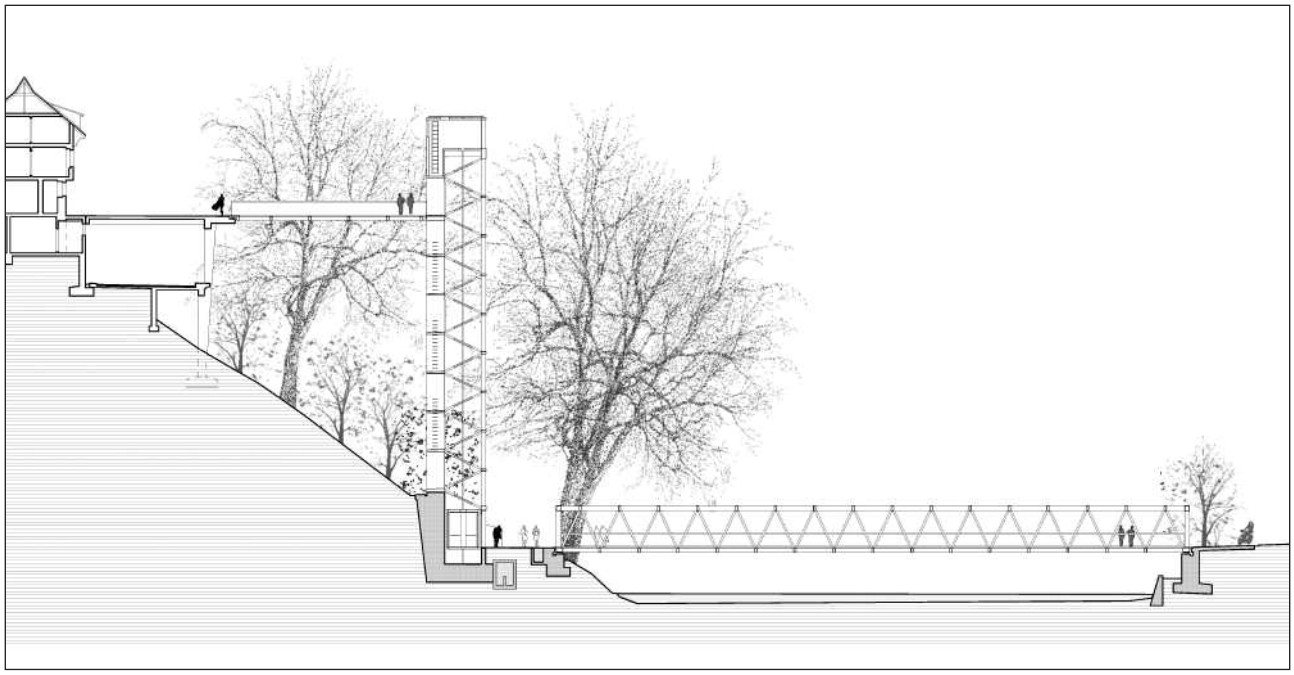
Baden – Ennetbaden: Kürzere Wege dank Limmatsteg und Promenadenlift

Baden und Ennetbaden waren bisher nur über die Holzbrücke und die schiefe Brücke verbunden, was für die FussgängerInnen zu relativ grossen Umwegen führte. Das attraktive Limmatufer war kaum an die Stadt Baden angeschlossen. Eine direkte Verbindung war schon längere Zeit ein Thema. Der Limmatsteg und der Promenadenlift wurden als Schlüsselprojekte in den Entwicklungsrichtplan für das Bäderquartier Baden / Ennetbaden aufgenommen. Mit dem gemeindeübergreifenden Projekt wurde 2007 eine direkte Fusswegverbindung zwischen der Limmatau in Ennetbaden und dem unteren Bahnhofplatz in Baden hergestellt. Am Ort der historischen Seilfähre wurde eine Brücke geschlagen, in deren axialer Verlängerung auf Badener Seite ein vertikaler Aufzugsturm mit horizontaler Passerelle folgt. Der Aufzug wird dem langjährigen Anliegen einer einfachen Höhenüberwindung von der Ebene des Bäderquartiers und der unteren Altstadt zum Stadtzentrum und Bahnhof gerecht. Auch ist der Limmatraum als Naherholungsgebiet direkter vom Zentrum her erreichbar. Für die südlichen Wohnquartiere Ennetbadens besteht neu eine attraktive Fusswegverbindung zum Zentrum Baden mit Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Das gemeindeübergreifende Fusswegnetz hat mit der neuen Fusswegverbindung eine wichtige Aufwertung erhalten. Die Anlagekosten betrugen CHF 4.2 Millionen.

Die Jury würdigte das Projekt wie folgt: Der Limmatsteg mit dem Promenadenlift bedeutet ein Quantensprung in der Entwicklung des Wegnetzes der Stadt Baden und der Gemeinde Ennetbaden. Mit dem Brückenschlag und der bequemen Überwindung der Höhendifferenz zwischen den beiden Niveaus wird eine Netzlücke auf verblüffende Weise geschlossen. Mit dem Lift erhält Baden einen direkten Zugang zum Naherholungsgebiet am Limmatufer. Die Brücke bietet der Gemeinde Ennetbaden einen schnellen Weg zum Badener Bahnhof. Die hohen Frequenzen des Lifts zeigen die grosse Akzeptanz dieses Bauwerkes und die Integration in die alltäglichen Wege.
Limmatsteg und Lift sind Teil eines Konzepts der Stadt Baden, die öffentlichen Räume aufzu-



Baden – Ennetbaden



werten und miteinander zu vernetzen. Die neue Verbindung, welche auch gestalterisch beeindruckt, hat die Jury in ihrer vielfältigen Funktion als Zugang zum Fluss, Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr und generell als attraktive Ergänzung im Fusswegnetz überzeugt. Jetzt, wo sie gebaut sind, erscheinen Lift und Brücke als naheliegende Lösung, und auch die Jury hat sich gefragt: «Weshalb hat man das nicht schon früher gemacht?»

Bremgarten BE

Croglio TI

Auszeichnungen

Bremgarten BE: Begegnungszone Kalchackerstrasse als neues Zentrum

An der Kalchackerstrasse überlagern sich auf engem Raum vielfältige Nutzungsansprüche wie Schulweg, Einkaufen und Buserschliessung. Die Strasse mit ihrer grossen Fahrbahnfläche war jedoch einseitig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dass sie auch eine Zentrumsfunktion wahrnimmt, war nicht ersichtlich. Mit dem Mut, Neues zu wagen und relativ bescheidenen finanziellen Mitteln (CHF 1.3 Millionen) wurde eine Zentrumsplanung an die Hand genommen. Da die Kalchackerstrasse auch baulich erneuerungsbedürftig war, entwickelten der Kanton Bern und die Gemeinde Bremgarten in enger Zusammenarbeit ein Projekt, welches einerseits den verkehrlichen Bedürfnissen Rechnung trägt und andererseits den Zentrumscharakter des Ortes unterstreicht.
Das Kernstück bildet eine 200 m lange Begegnungszone auf der Kantonsstrasse im Zentrum, zu welcher der Kanton dank der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung Hand bot. Die Zone umfasst zwei einmündende Strassen sowie die Bushaltestelle. Einbezogen wurden auch die angrenzenden Seitenräume, um das Zentrum als Platz erlebbar zu machen. Die Einweihung 2008 wurde als Dorffest organisiert.

Croglio TI : Fussgängerschutz und Tempo 30 auf der Kantonsstrasse

Die Gemeinde Croglio bei Ponte Tresa besteht aus sieben kleinen historischen Dorfkernen. In den sechziger Jahren wurde die Hauptstrasse durch Abriss von Gebäuden zu einem dominanten Strassenkorridor. Während der Pendlerzeiten dienen die Strassen der Gemeinde als Schleichwege. Geschwindigkeitsmessungen lagen bei 45 - 50km/h (v85) – zu schnell für die enge Situation und den fehlenden Fussgängerschutz. Ein Stall, der aufgrund von lokaler Opposition in einem der sieben Weiler stehen blieb, entwickelte sich nach einem Umbau zu einem erfolgreichen kleinen Lokalzentrum. Das Gebäude wird heute als Element der Verkehrsberuhigung anerkannt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Motorfahrzeuge beträgt circa 25km/h – ohne Signalisation, und das Verständnis für Verkehrsberuhigungsmassnahmen ist gewachsen.
Auf Grund dieser positiven Erfahrung erstellte der Gemeinderat 2004 ein Gesamtkonzept für alle Weiler: Die Ortskerndurchfahrten sollen zu Tempo-30-Zonen umgestaltet, die räumliche Identität der Orte wieder gestärkt und dem

Fussverkehr und Aufenthalt wieder mehr Gewicht verliehen werden. 2007 konnte die Umgestaltung in drei Ortskernen realisiert und die zentralen Bereiche als Tempo-30-Zonen signalisiert werden – die erste Kantonstrasse im Kanton Tessin mit einer Zonenlimitierung.
Mit geringem Aufwand (CHF 250'000) wurden sehr wirkungsvolle Aufwertungsmassnahmen vorgenommen. Sie können als Vorbild für viele kleinere Orte insbesondere auch auf schwach frequentierten Kantonsstrassen dienen. Vorbildlich ist auch die Signalisation eines tieferen Geschwindigkeitsregimes – wobei durchaus auch die Signalisation als Begegnungszonen denkbar gewesen wäre.

Köniz BE: Aufwertung des Ortszentrums dank Umgestaltung Schwarzenburgstrasse

Die Schwarzenburgstrasse in Köniz war vor der Sanierung eine durch den motorisierten Verkehr dominierte Ortsdurchfahrt mit knapp 20'000 Fz./Tag und zahlreichen Ampeln mit langen Wartezeiten, insbesondere auch für die FussgängerInnen. «Wildes» Queren war häufig, selbst durch ältere Personen.
Zwischen 2000 und 2004 wurde das Könizer Zentrum völlig umgestaltet. Zentrumsplanung und Strassenraumgestaltung wurden eng verzahnt entwickelt. Neben der Neugestaltung des Bläuackerplatzes wurde ein Abschnitt der Schwarzenburgstrasse als urbane Einkaufsachse aufgewertet. Mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde die Strassenfläche zu Gunsten des Fussverkehrs und des Aufenthalts neu verteilt. Das gesamte Projekt kostete CHF 24.3 Millionen.
Das Projekt beruht auf dem Prinzip der Koexistenz bei niedriger Geschwindigkeit. Auf einem 300 m langen Abschnitt der Schwarzenburgstrasse gilt – zur Verbesserung des Verkehrsablaufes – Tempo 30. Ein breiter Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte ermöglicht das Queren an jeder beliebigen Stelle. Diese Lösung ist allerdings mit dem Verlust des Fussgängervortritts verknüpft.
Durch die offene Gestaltung des Bläuackerplatzes ist eine neue, grosszügige Ortsmitte entstanden, und die Kreiselfahrbahn wird lediglich durch niedrige Pfosten gegenüber den Gehflächen abgegrenzt. Diese Abgrenzung entspricht allerdings nicht dem Gleichstellungsgrundsatz und den Normen für behindertengerechtes Bauen und stellt für Menschen mit Sehbehinderung erhebliche Sicherheits- und Orientierungsprobleme dar. Eine Ausführung mit einem taktil erfassbaren Fahrbahnrand hätte die flächige Wirkung des Platzes nicht beeinträchtigt. Die Jury erwartet, dass diese Anforderungen bei künftigen Projekten berücksichtigt werden.

Schlieren ZH: Begegnungszone Sägestrasse als Teil der Fussgängerachse Nord-Süd

Die Sägestrasse befindet sich in einem städtebaulich sensiblen Bereich im alten Dorfkern und ist gemäss Stadtentwicklungskonzept Teil der Nord-Süd-Achse, welche mit Verkehrsberuhi-

Köniz BE

Schlieren ZH

gungs- und Gestaltungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden soll. Die Strasse befand sich in einem schlechten Zustand und musste dringend saniert werden. Gleichzeitig wurden von der Gemeinnützigen Baugenossenschaft Limmattal (GBL) vier Mehrfamilienhäuser erstellt. Im Baurechtsvertrag mit der Stadt und in der Baubewilligung wurde vereinbart, dass gemeinsam mit der Stadt ein «Dorfplatz» erstellt wird. Damit der Strassenraum zum Aufenthaltsraum werden kann, wurde die Sägestrasse als Begegnungszone signalisiert. 2008 wurde das Projekt, das CHF 2 Millionen kostete, abgeschlossen.

Uster ZH

Lausanne VD

Uster ZH: Urbanität an der Gerichtsstrasse

Die Gerichtsstrasse liegt rund 100 m vom Bahnhof entfernt und ist Teil der Tempo-30-Zone im Zentrum. Das Bild der Strasse war früher geprägt durch Parkierung, zufällig angeordnete Infrastrukturelemente und uneinheitliche Beläge. Sie stand im Kontrast zur ihrer potenziellen Bedeutung als wichtige Fussverkehrsachse zwischen Post, verschiedenen Einkaufsläden sowie dem Zugang zum Einkaufszentrum «Illuster». Die Erweiterung des Einkaufszentrums und die notwendige Sanierung des Strassenbelages boten der Stadt Gelegenheit, die Gestaltung der Gerichtsstrasse besser auf die vorhandene Zentrumsnutzung abzustimmen. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes, die 2008 abgeschlossen wurde, konnte mit den privaten Nutzungsinteressen in Übereinstimmung gebracht werden. Die neue, einheitliche und flächige Gestaltung reicht von Fassade zu Fassade. Der gestalterische Einbezug der privaten Vorzonen war das eigentliche Schlüsselelement der Planung, um aus der bereits verkehrsberuhigten Erschliessungsstrasse einen Begegnungsort mit städtischem Gepräge zu machen. Die geplanten taktil-visuellen Markierungen im Knoten Gerichtstrasse / Weberstrasse weisen allerdings darauf hin, dass die Orientierung für Menschen mit Sehbehinderung im Bereich des Knotens problematisch ist.

Lausanne VD: Trait d'union

Zwischen den Stationen Ouchy und Délices wurde die Metro über eine Strecke von 500 Metern unter den Boden verlegt. Damit eröffnete sich die Möglichkeit, die neu geschaffene Oberfläche zu nutzen. Über dem Tunnel wurde eine geradlinige, direkte und attraktive Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und See angelegt. Die unterirdischen Stationen der Metro wurden ins Wegnetz eingebunden und die Flächen über den Stationen als funktionale Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr ausgestaltet.

Neben der Verbindungsfunktion galt es auch einen Aufenthaltsort als Promenade mit Bänken und Grünraum zu gestalten. Die Querungsstellen mit den hangparallelen Quartierstrassen wurden als Platzsituationen gestaltet, so dass sie auch von Fahrzeuglenkenden wahrgenommen werden.

Das zwischen 2006 und 2008 mit CHF 3.5 Millionen realisierte Projekt führte zu einer

deutlichen Verbesserung des Fusswegnetzes und zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr. Die sich eröffnende Chance für den Fussverkehr wurde genutzt und attraktiv umgesetzt.

Erwähnungen

Folgende 11 Projekte wurden von der Jury zusätzlich erwähnt:
- Baden: Begegnungszone Schmiedeplatz
- Bern: 50 Begegnungszonen dank innovativem Konzept
- Birmensdorf: Plätze und Flächen für FussgängerInnen
- Bulle: Neugestaltung des Ortszentrums
- Chur: Begegnen in der City
- Genève: Dimanche à pied
- Lancy: Passerelle de la Colline
- Manno: Begegnungszone im gesamten historischen Ortskern
- Schlieren: Ein neuer Zugang zur Bahn
- St.Gallen: Neue Urbanität an der Lämmlisbrunnenstrasse
- Winterthur: Sulzerareal Stadtmitte – ein Quartier für FussgängerInnen

Fazit

Die zahlreichen und qualitativ hochwertigen Eingaben zeigen, dass die Fussgängerfreundlichkeit in der Verkehrsplanung zunehmend als wichtiges Element in die Aufgabenstellung von Projekten einfliesst. Insbesondere die grosse Zahl eingereichter Projekte von Begegnungszonen zeigt auf, dass dieses Regime als fussgängerfreundliches Erfolgsmodell eine grosse Verbreitung findet.

Der Bericht kann unter www.flaneurdor.ch heruntergeladen oder bei «Fussverkehr Schweiz» bezogen werden (CHF 10.–). Mitglieder erhalten auf Wunsch ein Exemplar gratis.

Bilder: Wettbewerbseingaben und «Fussverkehr Schweiz»

Lausanne VD

Via Sicura – Wo ist die Vision geblieben?

In den letzten 25 Jahren hat die Zahl der im Strassenverkehr getöteten oder schwer verletzten Personen abgenommen. Dennoch ist die Schweiz weit davon entfernt, die Ziele von «Vision Zero» zu erreichen – insbesondere bei den FussgängerInnen hat die Zahl der Schwerverletzten und Toten seit 2003 nicht mehr abgenommen. Der Bundesrat will nun die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innerhalb von zehn Jahren signifikant senken.

«Fussverkehr Schweiz» unterstützt dieses Vorhaben. Die Formulierung liegt jedoch (zu) weit hinter der ursprünglich als «Vision Zero» gestarteten Zielsetzung, «die Bedingungen im Strassenverkehr so zu gestalten, dass keine schweren oder tödlichen Verletzungen resultieren.» Mit der Formulierung «signifikant senken» werden nicht einmal mehr konkrete Ziele genannt, die erreicht beziehungsweise unterschritten werden sollen.
«Fussverkehr Schweiz» erachtet die vorgeschlagenen Massnahmen zwar weitgehend als sinnvoll und notwendig. Sie reichen jedoch bei Weitem nicht aus, um dem Anspruch einer fortschrittlichen Verkehrssicherheitspolitik zu genügen. Dem Programm wurden die Zähne gezogen, und es fehlt ein konsistentes Konzept. Wir fordern verbindliche Ziele und griffigere Massnahmen mit einem genügenden Kostenrahmen. Die Zielsetzung von «Vision Zero» soll als Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes aufgenommen werden. Sie soll über eine jährliche Abnahme der Verkehrstoten und Schwerverletzten um 7% erreicht werden. Diese Zielvorgabe muss für alle Verkehrsteilnahmegruppen einzeln eingehalten werden.
Die vom Bund vorgeschlagenen CHF 300 Mio. erachten wir als absolutes Minimum. Insbesondere in den ersten Jahren sind zusätzliche Mittel bereitzustellen.

«Fussverkehr Schweiz» fordert griffige Massnahmen

- Für die FussgängerInnen ist die gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs die zentrale Grösse. Eine Reduktion der Geschwindigkeiten, namentlich innerorts ist unabdingbar. Wir fordern grossflächig Tempo 30 und eine bessere Sicherung von Querungsstellen.
- Ablenkung ist eine der häufigsten Unfallursachen. Das Telefonieren und das Bedienen von Geräten mit Bildschirm soll während der Fahrt generell verboten werden.

– Personenwagen mit grossem Gewicht oder gefährlichen Frontpartien sollen verboten bzw. nur noch mit speziellem Notwendigkeitsnachweis zugelassen werden.
– Der Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten soll generell vorgeschrieben werden. Diese Geräte dienen nicht nur der Aufklärung von Unfällen (analog Flugunfälle) sondern wirken im Hinblick auf die Verkehrssicherheit auch präventiv.
– Die Kantone sind stärker in die Verkehrssicherheitsarbeit einzubeziehen. Sie sollen eigene Verkehrssicherheitsprogramme erarbeiten, welche als Grundlage für die Finanzflüsse vom Bund zu den Kantonen dienen.

«Fussverkehr Schweiz» lehnt folgende Massnahmen ab:
– Fahren mit Licht am Tag, da die (nicht beleuchteten) FussgängerInnen weniger gut gesehen werden.
– Velohelmobligatorium. Dieses steht der Förderung des nicht motorisierten Verkehrs entgegen.
– Keine Heraufsetzung des Mindestalters für selbständiges Velofahren auf 8 Jahre, sondern Festlegung bei 7 Jahren (analog heute)

Weitere Informationen zu Vision Zero: www.fussverkehr.ch/visionzero/ charta_d.pdf Stellungnahme von «Fussverkehr Schweiz» zum Vernehmlassungsentwurf Via Sicura: www.fussverkehr.ch/news.php (cTh / TS)

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
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz
Mitarbeit: Luci Klecak, Samuel Müller
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 1436 (WEMF beglaubigt 2008)
Aktuelle Auflage: 2600 Exemplare

Ausgabe 1/09 März 2009

Nationaler Mobilitätssalon – Salon de la Mobilité am 15./16.Mai 2009 in Neuenburg

Am 15. und 16. Mai 2009 führen «EnergieSchweiz für Gemeinden» und die Stadt Neuchâtel den nationalen Mobilitätssalon durch. Dieses Mobilitätsforum für Gemeinden und Unternehmen wird nach einem ersten erfolgreichen Anlass im Jahr 2007 nun zum zweiten Mal durchgeführt.
Am 15. Mai stehen Vorträge und Fachdiskussionen im Zentrum. Dabei werden zwei Themenblöcke parallel behandelt. Im Themenblock A geht es um «Mobilitätsmanagement in Gemeinden und Unternehmen» mit einer Bilanz der Kampagne 2005–2008, im Themenblock B wird der Einsatz von «Begegnungszonen als urbanes Konzept» und als Massnahme zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Lebensqualität diskutiert. Mit einer guten Verkehrsorganisation können der Fuss- und Veloverkehr gestärkt und Energie im Mobilitätsbereich gespart werden. Der Themenblock B wurde von «Fussverkehr Schweiz» und unserer Partnerorganisation in der Romandie «Rue de l'Avenir» organisiert.
Am 16.Mai 2009 finden eine grosse Ausstellung, Wettbewerbe und Animationen rund um die Ökomobilität für die breite Bevölkerung statt.
Anmeldung für die Fachtagung und weitere Information unter www.mobilitaetssalon.ch

Fachstellentagung 2009 in Grenchen

Die Fachtagung Fussverkehr findet am Donnerstag, 18. Juni 2009, in Grenchen zum Thema «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr» statt. Sie wird gemeinsam mit Pro Velo Schweiz durchgeführt. (Bz)

Ministudienreise und GV 2009 in Sursee

Die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» finden am Donnerstag, 17. September 2009, ab ca. 15.00 Uhr in Sursee statt. Das Programm folgt im Bulletin 3-2009. (Bz)

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

Vorstand
Ruedi Aeschbacher (Präsident), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), Marlies Bänziger, Matthias Gfeller, Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid, Eva Schmidt, Andreas Stäheli, Gisela Vollmer, Konrad Willi

Beirat
Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken