

# «Fussverkehr»

3/09



Liebe Leserinnen und Leser

Am 17. September 2009 finden die Ministudienreise und die Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Nachdem diese Veranstaltungen in den letzten Jahren jeweils in grösseren Städten stattgefunden hatten wollen wir dieses Mal aufzeigen, wie eine mittelgrosse Gemeinde erfolgreich den Verkehr beruhigt. Unsere Wahl fiel auf Sursee, das bereits 1992 im Rahmen eines Wettbewerbes für fussgängerfreundliche Infrastruktur eine Auszeichnung für seine Verkehrsberuhigungsmassnahmen erhalten hatte. Sie sind herzlich eingeladen, mit uns diese Stadt zu entdecken (Programm und Anmeldung Seite 8). Um Ihnen einen Vorgeschmack darauf zu geben, was Sie erwarten könnte, ist das Gemeindeportrait dieser Ausgabe Sursee gewidmet (Seiten 2–4).

Unsere diesjährige Fachtagung vom 18. Juni stand unter dem Motto «Einkaufen zu Fuss und mit dem Velo». Sie wurde mitorganisiert von Pro Velo Schweiz. Gegen 100 Personen liessen sich in Grenchen über aktuelle Trends im Detailhandel informieren. Verkehrsfachleute diskutierten mit Vertretern von Migros, Coop und Volg über Potenziale und Möglichkeiten zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs beim Einkaufsverkehr. Den Bericht über Trends, Chancen und Hindernisse finden Sie auf den Seiten 5–7.

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

Marlène Butz  
Redaktion «Fussverkehr»



**Fussverkehr Schweiz**

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

## Sursee (LU): Flaniermeile verbindet Alt und Neu

Von Marlène Butz

**Verkehrsberuhigung ist in der Stadt Sursee schon lange ein Thema – bereits Mitte der 80er-Jahre fanden dazu erste Planungen statt. Dank einer überlegten Verkehrsplanung und gut durchdachter städtebaulicher Eingriffe wurde die Entwicklung des gesamten Siedlungsraums in eine qualitätvolle Richtung gelenkt. Diese Bemühungen trugen Sursee 1992 eine Auszeichnung im Rahmen des Wettbewerbes für fussgängerfreundliche Infrastruktur «Fussgänger? Sicher!» ein. 2003 wurde das Städtchen mit dem Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes ausgezeichnet.**



*Eingang zur Altstadt, Blick vom südlichen Stadteingang Richtung Stadtkirche. Die Stelen im Vordergrund markieren den Standort des alten Tores, das im 18. Jahrhundert aus Platzgründen abgebrochen und nicht wieder aufgebaut wurde.  
 Bild: Stadt Sursee*

Die Stadt Sursee entwickelte sich um Mitte des 13. Jahrhunderts aus einer älteren, dörflichen Siedlung. Bereits im Spätmittelalter war es ein bedeutender Etappen- und Markort an der alten Gotthardroute. Seit den sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts hat sich Sursee zu einem modernen kleinstädtischen Zentrum entwickelt. Heute zählt Sursee über 8000 EinwohnerInnen und 7500 Arbeitsplätze.

### Verabschiedung vom Cityring

1985 hatte der Stadtrat ein Verkehrskonzept für die Stadt in Auftrag gegeben. Dieses wurde in Zusammenarbeit mit allen interessierten Kreisen erstellt und basierte auf folgenden Komponenten:

- Pfortnerbereiche zur Markierung der Ortseingänge
- Aufteilung des Siedlungsgebietes in verkehrsberuhigte Kammern, deren Strassennetz gleichzeitig Fuss- und Velowegnetz ist
- zwischen den Kammern sichere Übergänge für Fussgängerinnen und Velofahrer
- verkehrsarme Altstadt mit Vorrang für die FussgängerInnen

Bereits 1992 interessierte sich daher «Fussverkehr Schweiz» – damals noch unter dem Namen «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger ARF» – für die Verkehrsplanung in Sursee. Im Rahmen des Wettbewerbes «Fussgänger? Sicher!» zum Thema Fussgängerschutz (dem Vorgänger des «Flâneur d'Or») zeichneten die ARF, der Verkehrsclub der Schweiz und der Fonds für Verkehrssicherheit die Gemeinde Sursee für ihr Verkehrskonzept bzw. vor allem für dessen Umsetzung aus. Das grosse Verdienst der Behörden bestand v.a. darin, die Schlussfolgerungen und Empfehlungen des Konzeptes beherzigt zu haben. Das Umsetzen in die Tat bedeutete nämlich zuallererst das Eingestehen einer Fehlplanung und den Abschied von einem überrissenen Ringstrassenprojekt, dessen Realisierung durch Landkäufe bereits begonnen hatte. Auf dem Trasse dieses aufgegebenen Ringstrassenabschnittes wurde stattdessen eine Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen.

Die Entwicklungen in Sursee entgingen auch dem Schweizerischen Heimatschutz nicht. 2003 verlieh dieser der Stadt Sursee den Wakkerpreis. Er würdigte damit das vorbildliche Engagement einer Gemeinde im Agglomerationsraum des schweizerischen Mittellandes für ihre Siedlungsentwicklung. Mit wegweisenden baulichen Zeichen habe die Stadt einerseits den historischen Kern vor der Musealisierung bewahrt und andererseits den umliegenden, lange vernachlässigten Siedlungsraum bedeutend aufgewertet.

### Altstadt – Bahnhof: Begegnungszone und Flaniermeile

Mit gezielten, zeitgemässen Interventionen wie dem neuen Rathausbrunnen, dem angedeuteten Stadttor an der Südpforte oder der Erweiterung des Stadttheaters zeigt die Altstadt, dass sie nicht von gestern ist. Heute sind die Plätze



aufgewertet und reichen von Fassade zu Fassade. Die ehemalige Pflasterung der Strassen ist wiederhergestellt und der offene Wasserlauf der Sure ins städtische Leben integriert. Der motorisierte Privatverkehr geniesst nunmehr nur noch ein Gastrecht und lässt so den FussgängerInnen und Velofahrenden genügend Raum: Seit April 2004 ist die Altstadt von Sursee als Begegnungszone signalisiert. Das Ziel, den ehemaligen Strassenraum zu Siedlungsraum aufzuwerten und gezielt für den nicht motorisierten Verkehr zu öffnen, konnte erreicht werden, ohne den Motorfahrzeugverkehr zu verbannen. Dies war ein grosses Anliegen insbesondere der Gewerbetreibenden und LadenbesitzerInnen, welche die Zufahrt für den motorisierten Verkehr zu den Geschäften und Liegenschaften im Zentrum gesichert haben wollten.

Auch ein Teil der Bahnhofstrasse, welche die Altstadt mit dem Bahnhof verbindet, ist als Begegnungszone signalisiert. Der andere Teil hingegen ist eine Tempo-30-Zone. Um die Achse Bahnhof – Altstadt für die FussgängerInnen aufzuwerten wäre es jedoch wünschbar, wenn dereinst die Begegnungszone bis zum Bahnhof ausgedehnt würde. Zudem ist seit dem Bau des 3. Gleises und der Verdichtung des Fahrplans die Anzahl Personen, die den Bahnhof Sursee nutzen, innert kürzester Zeit von 9'000 auf 20'000 gestiegen. Das Bahnhofsgebiet aufzuwerten und insbesondere die Situation für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern, gehört demnach zu den nun anstehenden Aufgaben.

### **Altstadt: Versuch autofreie Altstadt am Wochenende**

In den 1990-er Jahren wurde von der «GRIPS – Gruppe regionalinteressierte Personen Sursee» eine Petition mit 2000 Unterschriften eingereicht, deren Ziel es war, die Altstadt vom motorisierten Verkehr zu befreien. Da es eine starke Opposition des Gewerbes und des Wirtvereins gab, geschah zunächst nichts. Nach einiger Zeit rang sich der Stadtrat durch, doch einen Versuch zu starten. Einsprachen an den Regierungsrat und ein Weiterzug an den Bundesrat verzögerten den Versuch in der Folge. Beide Instanzen erklärten den Versuch für zulässig. Als der letztinstanzliche Entscheid aber gefällt war, war man in Sursee dabei, einen Teil der Altstadt zu sanieren. In dieser Zeit war es nicht möglich, den Versuch durchzuführen, und danach ging das Thema wieder vergessen.

2008 nahmen die Grünen das Thema wieder auf. In der Folge beantragten sie beim Stadtrat, ein Wochenendfahrverbot zu prüfen. Daraufhin wurde kürzlich beschlossen, die Altstadt versuchsweise am Wochenende für die FussgängerInnen zu reservieren. Die Altstadt ist nun von Mitte Mai bis Mitte September 2009 von Freitag ab 19.00 Uhr bis Samstag um 6.00 Uhr sowie von Samstag ab 16.30 Uhr bis Montag um 6.00 Uhr für den Fahrverkehr gesperrt. Da die Opposition gegen eine durchgehende Sper-

rung von Freitagabend bis Montagmorgen zu gross war und dadurch den Versuch gefährdet hätte, gilt die Sperrung am Samstag während der Ladenöffnungszeiten nicht.

Zusätzlich zum Fahrverbot gilt ein generelles Parkierverbot in der Hauptgasse. Die AnwohnerInnen dürfen zufahren, es ist jedoch genau festgelegt, auf welcher Route sie fahren und wo sie parkieren dürfen.

Bedenken kamen auch von diversen AltstadtbewohnerInnen, welche befürchteten, dass durch die Sperrung die Altstadt attraktiver werde und deshalb der Lärm durch festfreudige Personen zunehmen würde. Bisher zeigen die Erfahrungen aber, dass die Lärmbelastung durch das Wegfallen des Verkehrs abgenommen hat, so dass es insgesamt ruhiger ist – insbesondere an jenen Wochenenden, wo das Wetter nicht so gut ist.

Der Versuch wird durch eine Kommission begleitet. Zudem werden Verkehrsmessungen vorgenommen – nicht nur in der Altstadt, sondern auch in den Aussenquartieren. Denn es sollen nicht andere Quartiere unter der Sperrung leiden. Im Herbst dieses Jahres werden erste Auswertungen vorliegen. Anschliessend entscheidet die Begleitkommission, ob die Wochenendsperrung definitiv eingeführt werden soll.

*An der Bahnhofstrasse sind die Parkfelder einzeln und in Nischen zwischen je zwei Bäumen angeordnet. Zum Trottoir gibt es einen kleinen Absatz, der die Gehfläche klar vom Parkbereich abgrenzt und auch für Sehbehinderte erkennbar ist.*



*Der Fussgängersteifen liegt auf der Wunschlinie. Durch die Absenkung des Trottoirrandes auf Fahrhahnniveau kommen auch Menschen mit Gehbehinderung durch.*

*Bilder:  
Thomas Schweizer*



Die Trottoirnase erleichtert den FussgängerInnen die Sicht auf die Fahrbahn, und umgekehrt werden sie von den Autofahrenden besser wahrgenommen. Durch die kürzere Distanz wird die Querung erleichtert und die Sicherheit erhöht.  
Bild:  
Thomas Schweizer

### Verkehrsrichtplan – Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander

Im Herbst 2000 wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus VertreterInnen von Parteien und Wirtschaft, vom Stadtrat beauftragt, ein Leitbild für die Entwicklung der Stadt zu liefern. Diverse Empfehlungen betrafen den Bereich Verkehr, z.B. der Wunsch nach verbesserten Fuss- und Radwegverbindungen zwischen Zentrum und Quartieren. In der Folge wurde ein zahlreiche Jahre zuvor entworfener Verkehrsrichtplan wieder aus der Schublade geholt und ein Grundsatzpapier erarbeitet, das die Strategie der Surseer Verkehrspolitik in neun Thesen zusammenfasste. 2005 wurde das Strategiepapier der Bevölkerung präsentiert und das öffentliche Mitwirkungsverfahren eröffnet.

Während der anschliessenden Überarbeitung kamen die Behörden der Stadt Sursee und der Gemeinde Oberkirch zum Schluss, dass das Gebiet dieser beiden Gemeinden als ein zusammengehöriger Siedlungs- und Verkehrsraum zu betrachten und die Verkehrsaufgaben daher miteinander zu koordinieren seien. In der Folge erarbeiteten sie den Verkehrsrichtplan gemeinsam. Im Januar 2007 wurde der überkommunale Verkehrsrichtplan von beiden Gemeinden genehmigt. Der Regierungsrat genehmigte ihn im April 2007.

Im Verkehrsrichtplan sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen werden. Er legt Spielregeln für die künftige Verkehrsentwicklung fest und stellt darauf abgestützte Projekte und Planungen in einen politischen und sachlich konsolidierten Gesamtzusammenhang. Dadurch sollen projektbezogene Grundsatzdiskussionen vermieden und im Sinne der angestrebten Entwicklung die Verfahren beschleunigt werden.

Der Richtplan definiert die folgenden neun Grundsätze:

- Sursee und Oberkirch lösen ihre Verkehrsaufgaben miteinander.

- Das leistungsfähige Hauptstrassensystem ist Rückgrat der Erschliessung.
- Die Flaniermeile verbindet die Altstadt Sursee mit dem Bahnhof. Sie dient vorwiegend dem Fuss-, Rad- und Busverkehr. Die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr ist gewährleistet.
- Die Quartiererschliessung erfolgt direkt ab dem Hauptstrassensystem. Durch möglichst kurze Wege sollen die Quartiere vor dem Motorfahrzeugverkehr, insbesondere vom Durchgangsverkehr, geschützt werden. Bei Bedarf kann der Durchgangsverkehr durch Sperrungen reduziert werden.
- Gut gestaltete Quartierstrassen tragen zur hohen Wohn- und Arbeitsqualität bei. Die Quartierstrassen dienen dem quartiereigenen Verkehr. Sie sind wichtiger Aussen- und Begegnungsraum.
- Sursee und Oberkirch fahren Rad.
- Das dichte Fusswegnetz ermöglicht die Siedlung der kurzen Wege. Das Fusswegnetz verbindet alle wichtigen Ziele und die Quartiere miteinander.
- Sursee ist Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs. Das attraktive Angebot an Bahn- und Busverbindungen wird als Chance genutzt. Im Zentrum erhalten die Busse gegenüber dem MIV Priorität.
- Sursee und Oberkirch behalten ihr attraktives Parkplatzangebot. Bestehende Parkplätze werden nach Möglichkeit erhalten oder an geeignetere Orte verlegt. Die Erschliessung erfolgt möglichst direkt ohne Beeinträchtigung von Wohnquartieren ab dem Hauptstrassennetz.

Weitere Informationen zur Begegnungszone Altstadt: [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)  
Weitere Informationen zum Wakkerpreis: <http://www.sursee.ch/de//portrait/wakkerpreis/>

### 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](http://www.fussverkehr.ch); [info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

Redaktion: Marlène Butz  
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm  
Gestaltung: Andreas Rothacher  
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich  
Gedruckt auf 100% Recycling Papier  
Auflage: 1436 (WEMF beglaubigt 2008)  
Druckauflage: 2510 Exemplare

Ausgabe 3/09 August 2009

### Titelbild:

Begegnungszone in der Altstadt von Sursee. Am Wochenende wird sie ausserhalb der Ladenöffnungszeiten für den Fahrverkehr gesperrt, so dass eine Art Fussgängerzone entsteht.  
Bild:

Thomas Schweizer

## Einkaufen zu Fuss und mit dem Velo: Ist der Kunde König? Fachstellentagung Fussverkehr vom 18. Juni 2009 in Grenchen

Von Thomas Schweizerr

**Die in den letzten Jahren heftig geführte Diskussion um die Anzahl Parkplätze bei Einkaufsgeschäften hat in den Hintergrund gerückt, dass mehr als die Hälfte der Einkaufswege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird. Um diesen Anteil weiter zu erhöhen, sollen das Wegnetz und die Infrastruktur im Umfeld eines Ladens zielgerichtet auf dieses wichtige Kundensegment ausgerichtet werden, so die Forderung der beiden Fachverbände «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz». An einer gemeinsamen Fachtagung – unter dem Patronat des Bundesamtes für Strassen – haben Vertreter von Migros, Coop und Volg mit Verkehrsplanenden aus Städten und Gemeinden über die zentralen Aspekte für eine Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Einkaufsverkehr diskutiert.**



*Ein guter Standort: Mitten im Dorf, ein direkter Zugang mit Rampe, damit er auch für Kinderwagen und Gehbehinderte nutzbar ist. Die Parkierung ist seitlich organisiert und führt zu keinen Behinderungen (Berg TG).*

Eine gute Erschliessung der Einkaufsgeschäfte ist für alle Detaillisten ein entscheidender Faktor des wirtschaftlichen Erfolgs. Zu den Erschliessungsanforderungen des motorisierten Verkehrs bestehen zahlreiche Grundlagen, für den Fuss- und Veloverkehr fehlen diese jedoch weitgehend, obwohl 53% aller Einkaufswege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Die beiden Fachverbände «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» haben zu diesem Thema eine Publikation verfasst: «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für den Bau und Umbau». Diese wurde bei den grossen Detailhandelsunternehmen in Vernehmlassung gegeben und kürzlich anlässlich einer gesamtschweizerischen Tagung in Grenchen vorgestellt. Vertreter von Migros, Coop und Volg sowie TrendforscherInnen, Baufachleute, Bewilligungsbehörden und Verkehrsplanende diskutierten über die Chancen und Hindernisse bei der Umsetzung.

### In der Kürze liegt das Potenzial

Dass oftmals Details für den Kaufentscheid von grosser Bedeutung sind, muss den Detailhandelsvertretern nicht erklärt werden. Dies gilt auch für die Erschliessungsanforderungen und die Verkehrsmittelwahl. Im Fokus einer optimalen Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr stehen einerseits der «gute» Standort und andererseits eine direkte und attraktive Wegführung aus dem näheren Einzugsgebiet bis zum Ladeneingang. Besondere Beachtung braucht die Wegführung im Nahbereich des Ladengeschäftes. Eine Trennung vom motorisierten Verkehr ist anzustreben, damit auch Kinder und alte Menschen sicher zum Eingang finden und sich nicht zwischen parkierten oder zirkulierenden Autos ihren Weg bahnen müssen.

### Wohin gehen die Trends?

Martina Kühne vom Gottlieb Duttweiler Institut GDI beschäftigt sich mit Trends im Detailhandel. Die heute bestehenden Megatrends würden Gegentrends hervorrufen, welche mit den Stichworten Entschleunigung, Nachhaltigkeit, Qualität, Verantwortung und Respekt zusammengefasst werden können. Dabei steht nicht mehr der Preis im Zentrum, sondern die Nähe zur Kundschaft, das regionale Angebot und die lokale Verankerung. Diese Trends dürften sich in den nächsten Jahren akzentuieren. Wenn die Bevölkerung im Rentenalter zunimmt, die Haushalte kleiner und die Einkaufslisten kürzer werden, steht nicht mehr der Grosseinkauf im Vordergrund, sondern die soziale Komponente des Einkaufs und die örtliche Nähe des Ladens. Die Detailhandelskette Volg operiert seit Jahren erfolgreich in diesem Segment. Hauslieferdienste gewinnen wieder an Bedeutung. Fliegende Händler, wie einst die Migros mit ihren Migroswagen könnten eine Renaissance erleben. Neue Ladenkonzepte wie z.B. «avec» werden nicht die einzigen neuen Konzepte bleiben. Der «neue» Tante-Emma-Laden kann mit einem spezifisch auf die lokale Kundschaft ausgerichteten Konzept wieder überleben. Der Verkäufer wird zum Dienst-



Der Fussgängerstreifen – mit Mittelinsel – ist auf der Wunschlinie angelegt. Hier sind keine Umwege nötig (Bassersdorf).



Eine neue Brücke und ein rückwärtiger Eingang erschliesst die Läden auch für Leute ennet dem Bach (Jona-Rapperswil).



Früher verlief der Zugang für die FussgängerInnen hinter den parkierten Autos hindurch; heute führt er entlang der Hausfassade. Dadurch konnten die Konflikte zwischen Parkierung und FussgängerInnen eliminiert werden (Hedingen).



Ein attraktives Umfeld lädt zum Aufenthalt ein (Zürich).



Einkaufswägel sind praktisch, um auch schwerere Einkäufe bequem nach Hause zu bringen. Hier gibt es genügend Platz, damit Einkaufswägel abgestellt werden können sowie Schliessfächer (Madrid).  
Bilder: «Fussverkehr Schweiz»



leister, denn nur wer der Kundschaft dient kann auch verdienen.

### Suburbane Zwischenräume

70% der Bevölkerung lebt in Städten und ihren Agglomerationen – also grundsätzlich in Gebieten mit einer hohen Dichte. Dominique von der Mühl, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der EPFL sieht hier dennoch viele Gebiete, welche bezüglich Versorgungslage zu künftigen Problemzonen gehören werden. Die stark auf das Auto ausgerichtete Erschliessung der Wohnquartiere dieser Zwischenstädte macht es schwierig, dass sich eine älter werdende Bevölkerung selbständig versorgen kann. Es gibt zwar Bestrebungen, auch diese Gebiete mit einer Urbanisierung und einer Anbindung an neue Linien des öffentlichen Verkehrs aufzuwerten. Die Raumplanung ist aber träge, und die Umsetzung der Absichten wird nicht so schnell greifen.

Die Versorgung dieser Gebiete basiert zudem auf Einkaufszentren, welche in ihrer Massstäblichkeit ebenfalls stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet sind, einerseits durch ihre Lage an wichtigen Autobahnausfahrten, andererseits durch die Gestaltung des Aussenraumes. Hier liegen denn auch die Ansatzpunkte für eine Verbesserung. Eine Aufwertung der Umgebung, eine attraktives Fusswegnetz zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, welche eine genügende Frequenz – idealerweise im Viertelstundentakt – aufweisen, sind die Schlüssel, damit auch diese Räume den Anforderungen für den Fussverkehr genügen. Diese kombinierte Mobilität muss aber durch weitere flankierende Massnahmen im Bereich Mobilitätsbeeinflussung und Mobilitätsmanagement unterstützt werden. Die Agglomerationsprogramme könnten hier als Anschub genutzt werden.

### Einkauf im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie

Alec von Graffenried als Vertreter der Baufirma Losinger erläuterte den Handlungsbedarf und die Potenziale, welche sich durch eine konsequente Umsetzung der 2000W-Gesellschaft und der daraus abgeleiteten SIA-Empfehlung 112/1 ergeben müssten. Eine Reduktion des Energieverbrauchs darf auch vor der Mobilität nicht halt machen. Kurze Wege zu Fuss oder mit dem Velo sind hier der Schlüssel.

Die Migros hat sich der Nachhaltigkeit verpflichtet. Hansueli Dür, Leiter Direktionsbereich Bau + Immobilien der Genossenschaft Migros Aare bettet den Kundenverkehr ins Umfeld der gesamten Versorgungskette ein. Dazu gehören auch der Gebäudepark und die Transportlogistik, Bereiche für welche die Migros letztes Jahr als «Responsible Retailer of the Year» ausgezeichnet wurde. Eine Stärke ist auch der hohe Anteil an integrierten Verkaufsstandorten, also Filialen mitten in den Quartier- und Siedlungszentren. Die Verkehrsmittelwahl der Kundschaft richte sich nach der Zweckmässigkeit, welche subjektiv vom Kunden oder der Kundin festgelegt werde und nicht von der Migros beeinflusst werden könne.

Dieser Punkt wurde in den Workshops und der anschliessenden Podiumsdiskussion aufgegriffen. Die Frage, ob die Detailhandelsunternehmen die Verkehrsmittelwahl beeinflussen könnten, wird von deren Vertretern dezidiert abgelehnt. Hier sind sich Migros, Coop und Volg einig. Alle KundInnen seien – unabhängig von der Verkehrsmittelwahl – willkommen. Eine gute Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wird zwar nicht in Frage gestellt. Massnahmen, die darüber hinausgehen, insbesondere Kampagnen und Anreize für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl im Kundenverkehr werden von den Detailhändlern aber nicht als ihre Aufgabe erachtet. Die Verkehrsmittelwahl im Kundenverkehr müsse der Kundenschaft überlassen werden.

ausführliche Dokumentation:  
<http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php>

**«Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für den Bau und Umbau»**

Die neue Publikation liefert den Bau- und Planungsverantwortlichen von Einkaufsgeschäften sowie den zuständigen Stellen in der öffentlichen Verwaltung Hinweise für die Konzeption und Erstellung geeigneter Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr bei der Erschliessung von Einkaufsgeschäften. Eine optimale Erschliessung ist sowohl für die Detailhandelsunternehmen als auch für die Bevölkerung von zentraler Bedeutung.

«Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für den Bau und Umbau», Juni 2009; Bezug bei Fussverkehr Schweiz, CHF 25.– für Nichtmitglieder / CHF 20.– für Mitglieder. Download und weitere Unterlagen unter [www.fussverkehr.ch/einkauf.php](http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php)

**Team**

Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (Ik), 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

**VCS-Initiative für den öffentlichen Verkehr**

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz stösst an seine Grenzen – insbesondere die Infrastruktur. Deshalb braucht es einen raschen und umfangreichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Der VCS hat eine entsprechende Initiative lanciert. Sie hat zum Ziel, dass von den zweckgebundenen Mineralölsteuern nur noch die Hälfte für die Strassen verwendet werden. Die andere Hälfte soll für die Förderung des schienen- und strassengebundenen öffentlichen Personenverkehrs und für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene eingesetzt werden. Weitere Infos und Unterschriftenbogen zum Herunterladen: [www.verkehrsclub.ch/de/politik-kampagnen/initiative-fuer-den-oev.html](http://www.verkehrsclub.ch/de/politik-kampagnen/initiative-fuer-den-oev.html). (Bz)

**Journée Rue de l'avenir: Mobilités douces: le grand potentiel des villes petites et moyennes**

Am 25. September 2009 findet in Sion die 26. «Journée Rue de l'avenir» statt. Die Studienreise lädt die Teilnehmenden ein, den Walliser Kantonshauptort zu entdecken. Städte in dieser Grössenordnung eignen sich speziell für die Fortbewegung zu Fuss oder per Velo. Sie bieten Chancen, haben aber oft auch Probleme bei der Umsetzung. Programm und Anmeldung unter [rue-avenir.ch/journees/programme.html](http://rue-avenir.ch/journees/programme.html). (Bz)

**Einladung zur 33. ordentlichen Generalversammlung**

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. Seite 8) findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

**Datum: Donnerstag, 17. September 2009, 16.45 Uhr**  
**Ort: Rathaus, Bürgersaal, Unterstadt / Rathausplatz, Sursee**

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

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2008 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2008 (mit Ausblick 2009)
4. Jahresrechnung 2008 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Mitgliederbeiträge
8. Grobbudget 2010
9. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Wirtshaus Wilder Mann, Unterstadt 20, Sursee

# Ministudienreise: Fussgängerfreundliches Sursee

Donnerstag, 17. September 2009,  
14.00 – 16.30 Uhr

## Anmeldung

### Anmeldeschluss:

9. September 2009

### Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz» CHF 30.–  
Nichtmitglieder CHF 60.–

Hiermit melde ich mich zur Ministudienreise von «Fussverkehr Schweiz» in Sursee vom 17. September 2009 an:

Name: .....

.....

Firma, Institution: .....

.....

Strasse: .....

.....

PLZ/Ort: .....

Tel: .....

E-Mail: .....

Ich bin / wir sind Mitglied von «Fussverkehr Schweiz»

Ich / wir werde(n) Mitglied von «Fussverkehr Schweiz» und profitiere(n) vom günstigeren Tarif.

Ich nehme am anschliessenden Nachtessen teil

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

Verkehrsberuhigung ist in der Stadt Sursee schon lange ein Thema – bereits 1985 fanden dazu erste Planungen statt. Dank einer überlegten Verkehrsplanung und gut durchdachter städtebaulicher Eingriffe wurde die Entwicklung des gesamten Siedlungsraums in eine qualitätvolle Richtung gelenkt. Diese Bemühungen trugen Sursee 1992 eine Auszeichnung im Rahmen des Wettbewerbes «Fussgänger? Sicher!» und 2003 sogar den Wakkerpreis ein.

An der Studienreise werden wir mehr erfahren über die politische und planerische Verkehrsentwicklung Sursees. Der Rundgang führt durch die Altstadt und entlang der Flaniermeile Bahnhofstrasse. Zudem werden wir eine der ersten Wohnstrassen der Schweiz besichtigen.

## Programm

14.00 Rathaus, Bürgersaal (Unterstadt / Rathausplatz)

14.05 Begrüssung durch  
**Ruedi Aeschbacher**, Nationalrat, Präsident «Fussverkehr Schweiz»  
**Bruno Bucher**, Bauvorsteher, Stadtrat Sursee

14.15 Verkehrspolitik und überkommunaler Verkehrsrichtplan  
**Bruno Bucher**, Bauvorsteher, Stadtrat Sursee  
**Franz Hürlimann**, Tiefbau, Stadtverwaltung Sursee  
**Roger Michelin**, Raumplaner FSU, Verfasser Verkehrsrichtplan Sursee-Oberkirch, Planteam S AG, Sempach-Station

Fragen und Diskussion

15.15 Kaffeepause im Stadtcafé Sursee, Rathausplatz 13

15.30 Rundgang in Gruppen  
– Altstadt: Begegnungszone, Versuch autofreie Altstadt  
– Flaniermeile Bahnhofstrasse und Begegnungszone (ehem. Wohnstrasse) Fährdriehweg

16.15 Ende

anschliessend

16.45 Jahresversammlung 2009 von «Fussverkehr Schweiz» (vgl. Traktandenliste)  
Ort: Rathaus, Bürgersaal (Unterstadt / Rathausplatz)

18.00 Nachtessen  
Ort: Wirtshaus Wilder Mann, Unterstadt 20, Sursee