

«Fussverkehr»

4/09

Liebe Leserinnen und Leser

Gemeinden und Städte realisieren zunehmend, welches Potential im Fussverkehr steckt; einerseits für Einheimische, die einen Ort beleben, andererseits durch Besucherinnen und Touristen, die als Wirtschaftsfaktor zunehmend an Bedeutung gewinnen. Interlaken ist das Tor zur Jungfrauregion. Sollen die Gäste nicht nur von einem Zug auf den anderen umsteigen sondern auch einige Zeit in Interlaken verbringen, muss es für sie als FussgängerInnen attraktiv sein. Wie Interlaken dabei vorgeht, lesen Sie auf den Seiten 2 bis 3. Wo gehts lang? Was für den motorisierten Verkehr eine Selbstverständlichkeit ist, ist für den Fussverkehr noch eine Ausnahme: Einheitliche, durchdachte, logische Wegweisung und Information, welche die FussgängerInnen verständlich und direkt ans Ziel lenken. Oft ist die Beschilderung unvollständig oder gar nicht vorhanden. Mangels Alternativen orientiert sich die Fussgängerin dann an den Tafeln, welche sich an den Fahrverkehr richten – und landet schon auch mal statt beim gesuchten Hoteleingang bei der Einfahrt in die Tiefgarage zu ebendiesem Hotel. Immer mehr Gemeinden erkennen nun, dass es auch für FussgängerInnen klare Informationen braucht, damit sie ihr Ziel finden. Gerade in Städten bietet sich hierzu ein durchdachtes Wegleitsystem an. Wir stellen Ihnen die beiden neuen Systeme von Biel und Baden vor (Seiten 4–6). Auch jenseits des Atlantiks tut sich etwas – New York hat in den vergangenen zwei Jahren zahlreiche Verbesserungen für den Fussverkehr vorgenommen, wie der Bericht von der Walk21 zeigt (Seite 7). Unser langjähriger Präsident Ruedi Aeschbacher ist an der Jahresversammlung zurückgetreten. Wir danken ihm für seine geleistete Arbeit und begrüssen seine Nachfolgerin, Nationalrätin Marlies Bänziger (Seite 8).

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»

Interlaken (BE) profitiert vom Agglomerationsprogramm des Bundes

Von Christian Thomas

Die Verkehrssituation in Interlaken ist nicht nur von der Lage zwischen Thuner- und Brienzensee geprägt, sondern auch von einer Bahnlinie, auf welcher Intercity-Züge quer durch die Gemeinde fahren. An den Niveauübergängen stauen sich immer wieder die Autos, die kurzzeitig städtische Verhältnisse auslösen. Früh erkannte man so auch die Schattenseiten des Automobils. Als die Autobahn gebaut wurde, erhielt Interlaken vier Anschlüsse, mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu leiten. Seit Jahren wird nun um eine fussgängerfreundliche Gestaltung des Siedlungsgebietes gerungen. Dank des Agglomerationsprogramms des Bundes können die Verheissungen für neue Lebensqualität nun Wirklichkeit werden. 2003 wurde das Städtchen mit dem Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes ausgezeichnet.



Titelbild:

Das Bieler Fussgängerleitsystem setzt neue Masstäbe. Per Touchscreen lassen sich Informationen zu wichtigen Orten in der Stadt abrufen. Bild: Thomas Löliger

Bahnhofplatz Interlaken-West: Vorne bereits neu gestaltet als T30-Zone mit Mittelstreifen. Die Fortsetzung der neuen Gestaltung mit der Busstation beim Bahnhof Interlaken West wird aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes mitfinanziert.

Kohärente und langfristige Planung

Bereits in den Neunzigerjahren wurde klar, dass mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn allein noch kein grosser Gewinn für die Attraktivität des Ortes erzielt werden kann, sondern dass die öffentlichen Räume neu gestaltet werden müssen. Deshalb entstand das Projekt «Crossbow», in dessen Kern die Idee stand, die alten Hauptverkehrsadern zu attraktiven Tempo-30-Strassen umzubauen. In der Volksabstimmung von 2003 wurde der Bevölkerung viel Lebensqualität versprochen, und trotz hoher Kosten für das Gesamtprojekt passierte die Vorlage mit 900 Ja gegen 815 Nein. Die Gegner erreichten aber mit einer Beschwerde, dass der Statthalter die Abstimmung wegen «Propaganda der Behörden» für ungültig erklärte. Das lokalpolitische Patt löste ein ziemliches Chaos in den Kommentaren und Strategien zur Verkehrspolitik aus.

FussgängerInnen willkommen heissen

Die Behörden gaben das Ziel aber nicht auf, sondern entschlossen sich, die ganze Idee schrittweise entsprechend der Notwendigkeit der Werkleitungssanierungen und des finanziellen Spielraums weiter zu verfolgen: Aus dem «Projekt Crossbow» wurde ein längerfristiges «Programm Crossbow». Die Einführung von Tempo 30 hat bereits viel bewirkt. Es braucht aber auch ein Umdenken in der Bevölkerung, damit die Umfahrung für den Hauptteil des Binnenverkehrs in der Agglomeration benützt wird. Ein Umdenken ist aber auch in ökonomischer Hinsicht notwendig. Interlaken hat jahrzehntelang davon profitiert, dass der ganze Verkehr durch das Dorfzentrum geschleust wurde. In vielen Köpfen hat sich die Vorstellung fixiert, dass geschäftlich nur überleben kann, wer per Auto möglichst gut erreichbar ist und vor dem Haus Parkplätze hat. Jetzt aber umfährt der Hauptverkehr das Dorf, und ein Publikum, das verweilt und einkauft, kommt nur, wenn der Ort selbst eine Attraktion ist. Das ist mit dem alten Konzept nicht möglich. Nur wer sich als FussgängerIn willkommen fühlt, wird in einer Tourismusdestination, welche Ausgangspunkt für Ausflüge in die Berge ist, auch flanieren wollen. Alle anderen reisen gleich weiter.

Hartnäckigkeit zahlt sich aus

Als der Bund mit dem Agglomerationsprogramm finanzielle Beiträge an ganzheitliche Verkehrsprojekte in Aussicht stellte, reagierte man in Interlaken schnell und erarbeitete ein Projektpaket für knapp 10 Millionen Franken, das drei Teilprojekte umfasst, welche die Vision «Crossbow» ein grosses Stück weiter bringen werden. Für Interlaken war es ein Glücksfall, dass man zum Zeitpunkt der Ausschreibung bereits klare Vorstellungen hatte, was man erreichen will, nämlich die nächsten Schritte im Programm «Crossbow». Man brauchte also nicht lange zu streiten, was eingereicht werden sollte, man hat sich auch nicht etwas ausgedacht, um Bern zu «melken», sondern man wollte das realisieren, was schon lange auf der Wunschliste steht.

Eine Enttäuschung war allerdings, dass der Kanton Bern das Interlakner Paket nur in der Priorität B sah und andere Agglomerationen besser positionieren wollte. Gemeinderat Ruedi Simmler («Mister Crossbow» und Politikopf 2007 der Jungfrau Zeitung) liess aber nicht locker. Der Bund hat in seiner Überprüfung aller Projekte mit einheitlichen Massstäben die Kosteneffizienz und den Nutzen für den Fuss- und Veloverkehr höher bewertet als der Kanton, und so ist Interlaken nun in der A-Liga der Agglomerationsprojekte. Das heisst konkret, dass der Bund etwa 4 Millionen Franken (40%) bezahlt, wenn der Kanton die Hälfte der Restkosten übernimmt. Somit bleiben für die Gemeinde noch 3 Millionen Franken für das Projektpaket zu zahlen. Die Sache ist zwar noch nicht ganz beschlossen, aber nur noch ein politisches Erdbeben in Bundesbern könnte die Millionen für Interlaken und damit die Verbesserungen für den Fussverkehr stoppen.

Tatbeweis mit den vorhandenen Mitteln

Bisher war die neue Ästhetik eines fussgängerfreundlichen öffentlichen Raumes auf den Bahnhofplatz Interlaken Ost und einen kurzen Strassenabschnitt vor dem Bahnhof West beschränkt. Wer Interlaken heute besucht, sieht aber weitere Baustellen, wo am Ziel gearbeitet wird: Die Bahnhofstrasse ist bis ins Zentrum aufgebaggert und eine neue Bahnunterführung im Bau. Die Einmündung der Fabrikstrasse in die Bahnhofstrasse wird für FussgängerInnen so gestaltet, dass sie leichter queren können.

Eine Begegnungszone als Denkmal

Am 31. Oktober 2009 wurde mit der neuen Begegnungszone «Amman-Hofer-Platz» im Zentrum Interlakens ein Mosaikstein des neuen Konzeptes eingeweiht. Geehrt wurden Hanery Amman und Polo Hofer, die Mitbegründer der legendären Band Rumpelstilz. Zu Ehren der Väter des Mundartrocks wurde der Platz umgestaltet. Liedertitel und Textausschnitte zieren den Boden, und in einer Ecke erinnert ein Denkmal in der Form einer Klaviatur an Hofer und Amman. Die Eröffnung wurde mit einem Fest gefeiert, wo Amman und Hofer ihre grössten Hits zum Besten gaben. Das Publikum belohnte sie mit viel Applaus und kräftigem Mitsingen.



Die Fussgängerzone in einer Nebenstrasse wurde schon geschaffen, als es das Signal dafür noch gar nicht gab. Das rote Fahrverbot will der Bereichsleiter Sicherheit demnächst durch das richtige blaue Fussgängerzonen-Signal ersetzen.



Zwischen den beiden Bahnhöfen wird mit Bundeshilfe eine attraktive Flaniermeile entstehen. Heute kann man allerdings erst davon träumen, denn die alte Durchgangsstrasse kennt zwar bereits Tempo 30, ist aber baulich noch unverändert.



Beim Bahnhof Interlaken Ost wird der Gast mit einer grosszügigen Platzgestaltung empfangen. Interlaken hätte hier gerne eine Begegnungszone gehabt, aber der Kanton sträubte sich dagegen. Bilder: Christian Thomas

Einweihungsfest Ammann-Hofer-Platz: Die neue Begegnungszone ist auch eine urbane Bühne für Veranstaltungen aller Art. Bild: Vera Eggenschwiler

Wohin des (Fuss)weges?

Von Thomas Löliger

Die gelben Rhomben auf Wanderwegen kennen fast alle. Einheitlich und zuverlässig weisen sie einem den Weg durch Wald und Wiese. In Städten und Gemeinden sind Fussgänger-Wegleitsysteme bis jetzt eher die Ausnahme als die Regel. Und dies trotz einem bereits über 20-jährigen Bundesauftrag. Langsam kommt jetzt Bewegung in das Thema, Wegleitsysteme für FussgängerInnen sind auch im Siedlungsraum auf dem Vormarsch.

Attraktive und direkte Fusswegverbindungen sowie klare Orientierungshilfen für FussgängerInnen sind Visitenkarten einer Stadt. Immer mehr Städte erkennen den Wert von umfassenden Fussgänger-Leitsystemen. Sie vermitteln den BesucherInnen, aber auch den Einheimischen das Gefühl Willkommen zu sein und auf sicheren Wegen direkt zum Ziel geleitet zu werden. Neben der besseren Orientierung haben die Leitsysteme noch weitere positive Auswirkungen: So bieten sie eine höhere Verkehrssicherheit, da selbstverständlich nur sichere Verbindungen ins Leitsystem aufgenommen werden. Sie verbessern auch das Image einer Stadt und können in das Stadtmarketing miteinbezogen werden.

Mit den Fusswegleitsystemen werden die Anliegen der FussgängerInnen ernst genommen. Das Problem im heutigen Siedlungsraum ist, dass sehr häufig die Hauptverkehrsstrassen die dominierenden Verkehrsachsen sind. Wichtige Fussverkehrsachsen hingegen wurden häufig vernachlässigt. Währenddem Ortskundige sich dank ihren täglichen Erfahrungen zumindest auf den von ihnen häufig begangenen Wegen (zum Beispiel für Einkauf, Schule oder Arbeit) trotzdem orientieren können, brauchen Ortsfremde weitere Unterstützung.

Die unmittelbare Nachbarschaft (neu) entdecken

Ein Fussgängerleitsystem ist mehr als das Aufhängen einiger Hinweistafeln für FussgängerInnen. Hinter den Stelen und Tafeln steckt immer ein durchdachtes System mit ausgesuchten Zielpunkten und einem Wegnetz. Im Idealfall bildet ein eigentliches Fusswegkonzept die Grundlage für das Leitsystem. Es lohnt sich darum, genügend Zeit für diese Überlegungen

aufzuwenden. Oft orientieren sich Städte dabei vor allem an den auswärtigen BesucherInnen und TouristInnen. Mit der Auswahl der auszuwählenden Ziele kann man aber auch Einheimische ansprechen. Die Stadt Biel versucht das zum Beispiel mit interaktiven Stelen, welche auch für die Information der Bevölkerung eingesetzt werden können. Mit einer geschickten Routenwahl können auch «vergessene» Orte oder Plätze zurück ins allgemeine Bewusstsein geholt werden.

Bessere Orientierung geht auch ohne umfassende Leitsysteme

Für kleinere Gemeinden sind umfassende Wegleitsysteme oft zu aufwendig und auch nicht unbedingt nötig. Aber auch hier lässt sich – ohne grossen Aufwand – die Orientierung für FussgängerInnen verbessern.

- Ortspläne mit aktuellem Strassenverzeichnis. Sie geben an wichtigen Ankunftspunkten die nötigen Angaben zur Orientierung
- Umgebungspläne bei öV-Haltestellen. Darauf eingezeichnet sind die wichtigsten Gebäude und markierten Fusswege. Die Stadt Zürich hat diese Pläne schon seit Jahren an allen Haltestellen.
- Überprüfung der Wegweisung. Stimmt die Wegweisung für den motorisierten Verkehr nicht mit dem Weg überein, der zu Fuss gegangen wird, müssen ergänzende Wegweisungen für FussgängerInnen angebracht werden.
- Signal «Sackgasse» ergänzen. Die Durchgängigkeit von Sackgassen für FussgängerInnen muss in jedem Fall klar sein. Fortschrittliche Gemeinden ergänzen die Sackgassentafel mit Zusatzinformationen. Meist leider nur für den Zweiradverkehr. Wünschbar wäre, dass auch für FussgängerInnen ein entsprechendes Zusatzsignet vorhanden wäre.

«Fussverkehr Schweiz» hilft Städten und Gemeinden bei Planung und Umsetzung von Fusswegleitsystemen

Das Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) sowie die dazugehörige Verordnung fordern, dass Fussgängerverbindungen, die Teil eines Fusswegnetzes sind, einheitlich signalisiert werden. Seit einigen Jahren strebt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Umsetzung dieser gesetzlichen Forderung an. «Fussverkehr Schweiz» ist in diesen Prozess involviert.

In absehbarer Zukunft sollen Städte und Gemeinden praxistaugliches Grundlagenmaterial zur Verfügung gestellt bekommen. «Fussverkehr Schweiz» erstellt im nächsten Jahr eine Dokumentation von bereits realisierten Fusswegleitsystemen in der Schweiz. Details zu den hier vorgestellten Fusswegleitsystemen in Baden und Biel (Seiten 5, 6) aber auch zu weiteren realisierten Systemen stellen wir ab April 2010 unter www.fussverkehr.ch als Download bereit.

Biel: Erstes digitales Fussgängerleitsystem der Schweiz

Wer mit dem Zug nach Biel kommt und auf den Bahnhofplatz hinaustritt sieht schon bald die hohen Wegleitungs-Stelen. 66 von ihnen weisen einem seit Juni 2009 die Fusswege vom Zentrum in die Quartiere und zu den Naherholungs- und Sportanlagen. Dank einer schlauen Routenplanung schliessen die Fusswege am Stadtrand nahtlos an die Wanderwege an. Die anthrazitgrauen Säulen mit dem roten Strich sind gut sichtbar und fügen sich doch ins Stadtbild ein.

Das eigentlich Spezielle am Bieler Leitsystem sind die 22 interaktiven Säulen. Diese verfügen über einen Touchscreen und stehen in den Quartierzentren sowie an allen wichtigen Punkten im Stadtzentrum. Über den Touchscreen lassen sich auf einem interaktiven Stadtplan Informationen zu Sehenswürdigkeiten, Museen, Hotels und Restaurants sowie Geschäften, aber auch der Verwaltung abrufen. So findet die Hungerige über die intelligente NutzerInnenführung einfach das nächste Restaurant nach ihrem Geschmack und jenen, der Hosen kaufen muss, führt die Stele zu den Informationen über das nächste passende Geschäft.

Bei der Erarbeitung der komplexen EDV-Lösung konnte Biel nicht auf Referenzen in anderen Städten zurückgreifen. In der Schweiz gibt es noch keine solche Lösung und auch in Europa wurde man nicht fündig. Entwickelt hat den Plan schliesslich die Bieler Firma Omnitron in Zusammenarbeit mit hof3 GmbH aus Trubachachen. Ob die Bieler Softwarelösung schon bald zu einem neuen Exportartikel wird, wird sich weisen. Weil die Entwicklungszeit sehr kurz war, konnte die Software erst im direkten Einsatz getestet werden. Einige Erneuerungen sollen bald die Kinderkrankheiten beseitigen. Und für die Zukunft gibt es noch grosse Pläne: Jonas Schmid, der von Seiten der Stadtverwaltung die EDV-Entwicklung des Systems begleitet sagt: «Wir stehen mit dem System noch ganz am Anfang. Die Möglichkeiten sind fast grenzenlos und fast beliebig erweiterbar». Schon geplant sind zum Beispiel Informationen für Gehbehinderte. Auf dem interaktiven Stadtplan sollen Hindernisse und Ausweichrouten dargestellt werden. Auch als Agenda lässt sich die Säule problemlos nutzen. Aktuelle Veranstaltungen werden automatisch mit dem Stadtplan verknüpft. Damit ist die Säule auch für ortskundige BielerInnen immer wieder einen Halt wert.

Für Projektleiter Thierry Burkhard ist diese komplexe interaktive Lösung die konsequente Umsetzung der Idee, Biel als Stadt der Kommunikation zu positionieren. Zwar hätte man auch eine billigere Lösung haben können. Von Beginn weg sei aber klar gewesen, dass man nicht einfach bei einem Konzept mit Stelen und einem papierenen Stadtplan stehen bleiben, sondern etwas Zukunftsweisendes entwickeln wollte. Auf der politischen Bühne sei gerade dank der interaktiven Lösung der Rückhalt für das Projekt gestärkt worden. Der Kredit von 1.5

Millionen für die Planung, Entwicklung und Realisierung sei am Schluss eigentlich unbestritten gewesen. Den Unterhalt der Säulen übernimmt die Stadt. Arbeitslose fahren mit dem Velo bis zu zweimal die Woche bei allen Säulen vorbei und kontrollieren, ob alles in Ordnung ist. Eine spezielle Antigrffiti-Beschichtung soll vor Sprayereien schützen. Gegen allfällige Vandalenschäden hat man sich mit einer Versicherung abgesichert.

Der Touchscreen bietet eine Fülle von weiteren Informationen.

Bild: Stadt Biel



Auch die Aussenquartiere sind ausgeschildert. Neben den (interaktiven) Stelen kommen hier auch kleine Wegweiser zum Einsatz.



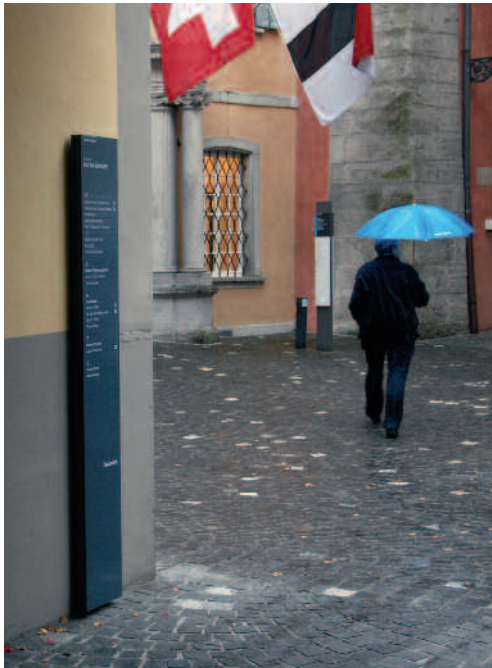
Seit diesem Sommer finden sich FussgängerInnen in Biel dank dem Fussgängerleitsystem gut zurecht. Bilder: Thomas Löliger

Baden: In drei Anläufen zum Ziel

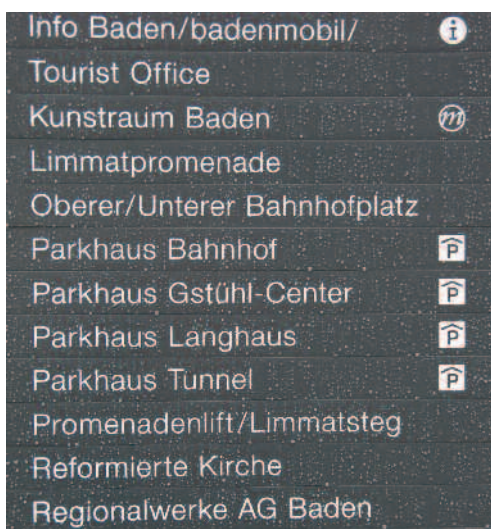
Manchmal braucht es mehr als einen Anlauf: Als im März 1998 eine Parlamentarierin im Badener Einwohnerrat die «Montage von Hinweistafeln» für die untere Altstadt verlangte, scheiterte das Vorhaben am Geld. Zuviel seien die 80'000 Franken, welche es für die Planung gebraucht hätte. Darum blieb es damals bei einem Fussgängerleitsystem für den Bahnhof, und die Überlegungen für dessen Ausweitung auf die gesamte Innenstadt verschwanden in der Schublade. Erst knapp zehn Jahre später kam die Idee erneut aufs Tapet.

Vorausgegangen war eine intensive Auseinandersetzung mit dem Verkehr in Baden. An vier sogenannten Verkehrsforen wurde die Bevölkerung eingeladen, ihre Bedürfnisse, Visionen und Kritik zum Verkehr einzubringen. Daraus resultierte auch ein Fusswegkonzept, welches klare Vorgaben zum Fusswegnetz machte. In strategischen Grundsätzen wurde das Fussgängerleitsystem wieder thematisiert.

Baden setzt auf eine schlichte und möglichst unauffällige Lösung. Diskret weisen einem die Stelen den Weg.



Detailansicht des Badener Fusswegleitsystem. Wetterfestigkeit ist bei der Wahl der richtigen Materialien essentiell. Bilder: Thomas Löliger



Die alten Ideen und Überlegungen wurden daher wieder ausgegraben, neue Ideen kamen dazu. Das entstandene Konzept für ein Leitsystem in der Innenstadt erachtete man allerdings als zu teuer und damit politisch nicht tragbar. Der Wechsel des Planungsbüros brachte die entscheidende Wendung. Das mittlerweile dritte Konzept mit Gesamtkosten von 630'000 Franken war im Stadtparlament zwar immer noch nicht unumstritten, wurde aber im Januar 2008 mit einer Dreiviertelmehrheit gutgeheissen. Standortmarketing und eine attraktivere Stadt waren die ausschlaggebenden Argumente.

Mit dem Parlamentsentscheid war die wichtigste Hürde genommen. Ein Jahr später kam die Baubewilligung und im Sommer 2009 wurden innert vier Monaten die Stelen aufgestellt. Am 9.9.09 schliesslich konnte Baden das Leitsystem einweihen. 27 Stelen und drei Übersichtspläne lotsen die ortsfremden FussgängerInnen seither durch die Innenstadt. Bis Ende Jahr werden auch die Stelen am Bahnhof ins neue Fussgängerleitsystem integriert. Eine Erweiterung über die Innenstadt hinaus ist geplant. Vordringlich sei die Markierung der Fusswege zu den Thermalbädern. Andere Erweiterungen nach Baden Nord und in die Vorstadt sind ebenfalls angedacht, aber noch nicht projektiert.

Wenn Rolf Wegmann von der Badener Entwicklungsplanung heute auf den Projektablauf zurückblickt, kann er nicht genügend betonen, wie wichtig es ist, dass sich die Stadt mit den Zielen des Systems auseinandersetzt: «Welche Inhalte wollen wir vermitteln? Wie soll das Leitsystem aussehen? Welche Ziele nehmen wir ins System auf?» Das seien die zentralen Fragen. Denn wenn das Ganze Sinn machen solle, dann sei es eben ganz explizit mehr, als nur einige Wegweiser aufzustellen. Dies hätte er in der politischen Diskussion auch immer wieder betonen müssen, vor allem wenn es um die Kosten gegangen sei.

Ein weiteres wichtiges Fazit für ihn ist, dass man bei der Wahl der Partner sorgfältig vorgeht. «Es lohnt sich, genügend Zeit zu investieren bis man einen Partner gefunden hat, der dieselbe Sprache spricht und die Anliegen der Stadt so umsetzt, wie sie es wünscht». Und zu guter Letzt würde er nur auf Standardlösungen setzen. Gerade bei den Verankerungen habe man gesehen, was passiere, wenn man Neuland betrete. Eigentlich war geplant, die meisten Tafeln so zu montieren, dass sie bei Anlässen einfach entfernt werden können. Die ausführende Firma hat dafür ein spezielles System neu entwickelt. Doch dieser Mechanismus krankt noch und muss nachträglich verbessert werden.

Walk21: New York setzt auf den Fussverkehr

Bereits zum 10. Mal trafen sich Fachleute aus aller Welt zur Walk21, der internationalen Fussgängerkonferenz. Dieses Jahr war New York Gastgeberstadt. Während vier Tagen diskutierten die ExpertInnen an diversen Vorträgen, Work- und Walkshops die aktuellen Entwicklungen.

Als besonderes Highlight wurden die in den letzten zwei Jahren in New York erfolgten Umgestaltungen von zentralen Plätzen zu neuen Aufenthaltsräumen präsentiert. An vorderster Front steht hier der Times-Square. Hier wurden

Der Broadway wurde am Times-Square zur Fussgängerzone umgestaltet und ist nun ein beliebter Treffpunkt.



Für die FussgängerInnen konnte die Querungsdistanz dank Einbau einer grossen Insel halbiert werden.



*Ein stillgelegtes, begrüntes Hochbahntrasseee lädt zum Spaziergang und Verweilen ein.
Bilder:
Thomas Schweizer*



mit minimalem baulichen Aufwand Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr geschlossen. Grosse Blumentöpfe verhindern die Durchfahrt. Ein farbiger Belag verdeutlicht die neue Aufenthaltsfläche. Die aufgestellten Tische und Stühle wurden sofort in Beschlag genommen und zwar mit einer Intensität, die selbst die Planenden überrascht hat. «Endlich!» ist man versucht auszurufen, denn der Bedarf nach öffentlichen Räumen ist auch in den USA schon lange ausgewiesen. Doch die nach wie vor starke Ausrichtung auf einen auto-orientierten Lebensstil hat bisher grösseres Umdenken verhindert.

Auffallend an den neuen Plätzen ist also nicht die herausragende Gestaltung, sondern vielmehr das Tempo der Umgestaltung. Es sind nicht Designerprojekte, die in Architekturzeitschriften verhandelt werden, sondern Low-budget-Massnahmen, dafür aber in allen Quartieren. So wurden beispielsweise die 8th und die 9th Avenue zu einer Radverkehrsachse umgebaut. Nicht mehr auf sechs parallelen Fahrspuren rauscht der motorisierte Verkehr, sondern nur noch auf deren drei. Eine Parkplatzeihe trennt den grosszügig dimensionierten Radweg vom Motorverkehr ab. Für die FussgängerInnen konnte die Querungsdistanz dank des Einbaus einer grossen Insel halbiert werden. Die verschmälerte Fahrbahn führte auch zu einem langsameren und gleichmässigeren Verkehrsfluss.

Am Wochenende werden regelmässig Strassenzüge für den motorisierten Verkehr geschlossen und zu temporären Fussgängerzonen. Anderorts werden Fahrbahnen zu Gehwegen umfunktioniert. Angestossen hat diese Umbauten New Yorks Bürgermeister Michael Bloomberg, ein Macher, der die Zeichen der Zeit erkannt hat. Bloomberg zeigt, dass auch in den USA fussgängerfreundliche Projekte erfolgreich umgesetzt werden können. Es ist zu hoffen, dass diese Leuchtturmprojekte auch in anderen amerikanischen Städten Nachahmer finden. (TS)

Fussverkehrsplanung im Ländervergleich Deutschland – Schweiz

Vor einem Jahr hat Beatrice Gladow im Rahmen ihres Studiums am Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin ein Praktikum bei «Fussverkehr Schweiz» absolviert. Anschliessend schrieb sie ihre Diplomarbeit, in welcher sie die Fussverkehrsplanung und deren Umsetzung in Deutschland und in der Schweiz verglich. Sie kam zum Schluss, dass der Fussverkehr noch immer zu wenig Beachtung findet – in Deutschland noch ausgeprägter als in der Schweiz.

Eine Zusammenfassung der Diplomarbeit ist unter www.fussverkehr.ch/fachartikel.php zu finden; die ganze Arbeit kann bei der Autorin angefordert werden:

beatrice.gladow@yahoo.de. (Bz)

Wechsel im Präsidium von Fussverkehr Schweiz

An der Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» vom 17. September 2009 wurde Nationalrätin Marlies Bänziger zur neuen Präsidentin gewählt. Sie übernimmt das Amt von Nationalrat Ruedi Aeschbacher, welcher die Geschicke des Verbandes seit 1995 geprägt hat.

Ruedi Aeschbacher hatte bereits als Stadtrat von Zürich eine fussgängerfreundliche Politik verfolgt. Die Vorreiterrolle Zürichs in Sachen Verkehrsberuhigung und die damaligen Weichenstellungen für eine neue Verkehrspolitik ebneten den Weg, dass Zürich im Rating der Lebensqualität regelmässig einen Spitzenplatz einnimmt. Nach Ruedi Aeschbachers Ausscheiden aus dem Stadtrat übernahm er das Präsidium von «Fussverkehr Schweiz». 1999 wurde er in den Nationalrat gewählt. Auf Bundesebene haben seine Interventionen dazu beigetragen, dass die Bedeutung des Fussverkehrs vermehrt wahrgenommen wurde und als Politikfeld einen festen Platz erhalten hat. In Ruedi Aeschbachers Präsidentschaft hat die Organisation einen grossen Wandel erfahren. 1999 wurde aus der «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger» der Verband «Fussverkehr Schweiz». Der Verband vertritt prononciert die Anliegen der Schwächeren im Verkehr und ist heute unbestrittenes Kompetenzzentrum für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Das Tätigkeitsfeld wurde in den letzten Jahren laufend ausgebaut. Heute arbeiten sechs Personen in der Geschäftsstelle Zürich. Zweigstellen in der Romandie und im Tessin sowie engagierte Personen in den Regionalgruppen sorgen dafür, dass die Interessen auch auf regionaler und lokaler Ebene eingebracht werden können. Mit grossem Applaus wurde Ruedi Aeschbachers langjähriges Engagement verdankt.

Marlies Bänziger wurde 2008 in den Vorstand von «Fussverkehr Schweiz» gewählt. Als Nationalrätin und neue Präsidentin wird sie die Arbeit auf Bundesebene fortsetzen und sich für eine stärkere Berücksichtigung der Fussgängerinnen und Fussgänger einsetzen.

Die übrigen Vereinsgeschäfte wurden alle gutgeheissen, insbesondere auch eine leichte Modifikation der Mitgliederbeiträge für Gemeindemitglieder. (TS)

Fussverkehr Region Basel gegründet

Am 15. Oktober 2009 wurde in Basel eine neue Regionalgruppe von «Fussverkehr Schweiz» gegründet. Sie wird unter dem Namen «Fussverkehr Region Basel» in den beiden Kantonen Basel aktiv. Zur Gründungsversammlung erschienen neben engagierten Privatpersonen eine Reihe von Vertretern von Organisationen, die auf das Thema Fussverkehr sensibilisiert sind. Weitere Infos:

www.fussverkehr.ch/basel.php. (TS)



Thomas Löliger verstärkt seit Oktober 2009 das Team der Geschäftsstelle

Als Fussgänger und Velofahrer aus Überzeugung kenne ich die Nöte und Sorgen der verletzlichsten VerkehrsteilnehmerInnen aus eigener Erfahrung. Ich störe mich dabei vor allem an der Achtlosigkeit. Zum einen an den achtlos parkierten Autos auf den Trottoirs, an denen ich mich vorbeizwängen muss, oder jenen AutofahrerInnen, die einen auf dem Fussgängerstreifen fast überfahren, weil sie mit dem Mobiltelefon beschäftigt sind. Ich störe mich aber noch viel mehr über die Achtlosigkeit beim Bauen, über die strukturellen Achtlosigkeiten beim Planen. Über das Auto-kommt-zuerst-Denken, das in viel zu vielen Köpfen immer noch herumgeistert. Darum freut es mich, dass ich mich bei «Fussverkehr Schweiz» für die Vision einer Raumgestaltung einsetzen kann, bei dem die Fussgängerin und der Fussgänger im Zentrum stehen.

In meinem beruflichen Rucksack bringe ich eine Ausbildung zum Journalisten und ein Geographie-Studium mit. Die letzten Jahre half ich bei den Aufbauarbeiten für den Naturpark Thal im Solothurner Jura mit (mein Geheimtipp für Ausflüge – näher als Sie denken!). Zuvor arbeitete ich bei verschiedenen Lokalradio-Stationen als Redaktor. Weitere Arbeitsorte in den letzten Jahren waren eine Jugendherbergsküche und eine SAC-Hütte. Zuletzt war ich zusammen mit meiner Freundin sechs Monate unterwegs. Mit Bus und Zug, per Fahrrad und ein kleines Stück zu Fuss umrundeten wir das Mittelmeer. Seit Anfang Oktober pendle ich nun dreimal die Woche von Basel nach Zürich und freue mich auf all die Herausforderungen, die auf mich warten. (tlö)

Team: Thomas Schweizer (TS), Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (Ik), Thomas Löliger (tlö), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand: Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag (Vizepräsidentin), 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

Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr» erscheint viermal jährlich und ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30, www.fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 4/09 Dezember 2009