EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Forschung der Gemeinschaft

PROMPT

New Means to PROMote Pedestrian Traffic in Cities

Neue Möglichkeiten zur Förderung des Fussverkehrs in Städten

Zusammenfassung des PROMPT Projektes und der Resultate

ENERGIE, UMWELT UND
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG

Teilnehmende Organisationen, Kontaktpersonen und Beiträge

VTT Building and Transport, Transport and Logistics (Finnland)
Kari Rauhala, Jukka Räsänen, jukka.rasanen@vtt.fi
- Koordinator des Projektes
- Themen Sicherheit und Zugänglichkeit
- Thematische Analysen der Fallstudiengebiete in Finnland

Università degli Studi Roma Tre, Dipartimento di Progettazione e Studio dell'Architettura (Italien)
Lucia Martincigh, martinci@arch.uniroma3.it
- Themen Attraktivität und Lösungen
- Thematische Analysen der Fallstudiengebiete in Italien

IBV Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, W. Hüsler AG, Zürich (Schweiz)
Willi Hüsler, w.huesler@ibv-zuerich.ch, i.schmid@ibv-zuerich.ch
- Thema Intermodalität
- Thematische Analysen der Fallstudiengebiete in der Schweiz

SINTEF Technology and Society, Transport Safety and Informatics (Norwegen)
Liv Øvstedal, liv.ovstedal@sintef.no
- Thema Komfort
- Thematische Analysen der Fallstudiengebiete in Norwegen

Université de Liège, Centre de Recherche en Aménagement et Urbanisme (Belgien)
Philippe Hanocq, p.hanocq@ulg.ac.be
- Thema Umsetzung
- Thematische Analysen der Fallstudiengebiete in Belgien

CERTU, Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (Frankreich)
Catia Rennesson, catia.rennesson@equipement.gouv.fr
- Thematische Analyse der Fallstudiengebiete in Frankreich

CETE NP, Centre d'Études Techniques de L'Équipement - Nord Picardie (Frankreich)
Bernard Patrice, bernard.patrice@equipement.gouv.fr
- Thematische Analyse der Fallstudiengebiete in Frankreich

Kontaktperson der Europäischen Kommission: Eric Ponthieu, eric.ponthieu@cec.eu.int

Fallstudienstädte

Home pages des PROMPT Projektes:
http://prompt.vtt.fi

Die Fotos und die Graphen stammen aus den eigenen Sammlungen der beteiligten Partner
Zeichnungen: Lorenzo Urbani (Lösungsfamilien A1, A2, B1, B2, C1, E1, E2, F1, F2, F3) und
Mario Tashi (Lösungsfamilien A3, D1).

Das Forschungsvorhaben wurde von der Europäischen Kommission unterstützt
Kontrakt Nr.: EVK4-CT_1999-00003 PROMPT
5. Rahmenprogramm-EESD, Die Stadt von Morgen und das kulturelle Erbe

Förderung des Fussverkehrs in Städten: Richtlinien für Behörden, Planende und Gestaltende des öffentlichen städtischen Raumes

Hauptziel des PROMPT-Projektes war die Entwicklung innovativer Ansätze und Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für das Zufussgehen in Städten und zur Anwendung in der Stadtplanung und in Entscheidungsverfahren. Sie umfassen die städtische Ebene bis zur Ebene der Strassendetails. Sie dienen sowohl der Problemerkennung, der Gestaltung und Planung als auch der Umsetzung von vorgeschlagenen Massnahmen in den unterschiedlichsten Bereichen.

Diese Broschüre präsentiert die Hauptprinzipien des Projektes. Im weiteren enthält sie eine Übersicht über die „best practice" - Beispiele und Problemlösungen aus dem PROMPT- Lösungsbericht. Der englische Lösungsbericht (*PROMPT Solutions Report*), sowie einige andere Projektmaterialien, sind auf den PROMPT web-Seiten http://prompt.vtt.fi erhältlich.

1 Warum den Fussverkehr fördern?

Zufussgehen ist unsere ureigenste und natürlichste Art der Fortbewegung. Es ist die am wenigsten schädlichste Art der Mobilität und sie ist absolut gleich für die verschiedenen sozialen Gruppen. Der Hauptzweck des PROMPT-Projektes war, durch die Förderung des Fussverkehrs die Nachhaltigkeit des städtischen Verkehrs zu erhöhen, sowie die Lebensqualität in der städtischen Umgebung aufzuwerten. Von der Zunahme des Zufussgehens wird auch eine Erhöhung der Benutzung anderer nachhaltiger Transportarten wie öffentlicher Verkehr und Veloverkehr erwartet und dies wiederum reduziert die Benutzung des Privatautos allgemein. All dies wird:

- die schädigenden Einflüsse des Verkehrs auf die Umwelt vermindern
- die Zugänglichkeit und Qualität des öffentlichen Raumes verbessern
- die Gesundheit der Bevölkerung verbessern
- die soziale Gerechtigkeit und Solidarität zwischen den Generationen in Bezug auf die Mobilität und den Zugang zu städtischen Anlässen erhöhen
- das städtische Erbe erhalten und aufwerten, sowie den Zusammenhalt zwischen Stadtzentren und Stadtrandgebieten verstärken
- die Kosten senken für Strasseninvestitionen, Unfälle, die Sanierung von Bauten und Schadstoffbelastungen

2 Wie den Fussverkehr fördern?

Als Verkehrsart ist das Zufussgehen sehr schwierig einzuschätzen, da es von vielen unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird. Essenzielle Aspekte beim Entscheid zu Fuss zu gehen oder andere Verkehrsmittel zu benutzen sind die Bequemlichkeit des Weges, die Distanzen zum Zielort, das Angebot der Transportmittel um dorthin zu gelangen, Wegzweck, Sicherheit, Komfort und angenehmer Weg, sowie die Zugänglichkeit des Zielortes. Ausserdem werden normalerweise auch die Kombinationsmöglichkeiten von verschiedenen Wegen und für unterschiedliche Zwecke in Betracht gezogen. Andere Entscheidungsfaktoren sind persönliche Gesundheit, Fitness und ob Lasten zu tragen sind.

Zufussgehen kann von Vorteil sein, insbesondere für kürzere Wege. Aber sogar dann wird möglicherweise das Auto gewählt, wenn dies praktischer und bequemer erscheint. Unglücklicherweise sind heutzutage bereits viele Kinder daran gewöhnt, mit dem Auto in die Schule gebracht zu werden, aus welchen Gründen auch immer. Zufussgehen kann auch vorgezogen werden als Teil von längeren Wegen, wie z.B. Arbeitswegen oder Wegen ins Stadtzentrum, wenn ein gutes öffentliches Verkehrsangebot besteht, welches in kurzen und komfortablen Distanzen erreichbar ist. In diesem Sinne wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs auch als Alternative zur Nutzung des eigenen Autos gefördert.

Im allgemeinen bedeutet die Förderung des Zufussgehens die Verbesserung aller Bedingungen dafür. Es ist wichtig, dass die meisten Faktoren, die den Entscheid des Zufussgehens beeinflussen, gleichzeitig positiv für das Zufussgehen wirken. Es ist z.B. nicht genügend, wenn der Weg kurz ist, aber nicht sicher. Ausserdem sollte das Bewusstsein des Nutzens des Zufussgehens auch durch Erziehung und spezielle Förderkampagnen erhöht werden.

Wie effektive Mittel und Richtlinien zur Erreichung dieser Ziele gefunden werden können, war der eigentliche Hauptzweck der PROMPT-Studie. Die Absicht war das Finden von verschiedensten „best practice" -Beispielen und

das Entwickeln von neuen Massnahmen und Lösungsansätzen, um das Zufussgehen zu fördern und diese Entscheidungsträgern, Planern und Gestaltern zur Verfügung zu stellen. Der Bereich dieser Massnahmen und Lösungsansätze umfasst die Problemerfassung bis zur Lösungsfindung. Wie auch immer, bei der Umsetzung dieser Massnahmen können die verschiedensten Hindernisse auftreten. Dies wurde im PROMPT-Projekt ebenfalls berücksichtigt.

3 Hindernisse für den Fussverkehr

Ein wesentlicher Teil des PROMPT-Projektes war das Aufdecken von Problemen des Zufussgehens in bestehenden Fussgängerumgebungen. Zu diesem Zweck wurden 22 Fallstudiengebiete bezüglich fünf verschiedenen Themen analysiert. Das Analysematerial ist dargestellt in nationalen Berichten für jedes Thema und in internationalen thematisch zusammenfassenden Berichten. Die zusammenfassenden Berichte sind auf den PROMPT web-Seiten enthalten.

Fehlende **Sicherheit** ist eines der Schlüsselprobleme bei der Behinderung des Zufussgehens. Hohe Fahrgeschwindigkeiten und Störungen durch andere Verkehrsmittel im allgemeinen sind die hauptsächlichsten Sicherheitsprobleme. Jedoch sind auch Sturzunfälle, verursacht durch mangelnden Unterhalt der Gehflächen, signifikant.

Schlechte **Zugänglichkeit** ist ebenso eine allgemeine Behinderung des Zufussgehens. Unpassende Querungsmöglichkeiten für Fussgänger über Strassen oder zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind die alltäglichsten Probleme. Andere Unzulänglichkeiten betreffen die Trennwirkung, verursacht durch grosse Verkehrsmengen und hohe Fahrgeschwindigkeiten, entmischte Raumnutzungen, urbane Siedlungsausbreitung, konzentrierte Einkaufszentren und autoorientierte Stadtplanung im allgemeinen.

Fragen des **Komforts** – d.h. das Gefühl von Sicherheit und gute Fusswegbedingungen wie ausreichende Beleuchtung und angenehme Gehwegoberflächen, kein störender Verkehr oder Lärm, genügendes Angebot von Sitzgelegenheiten und anderen notwendigen Einrichtungen etc. - sind am wichtigsten für Personen mit Mobilitätsproblemen und für ältere Leute. Schlechter Unterhalt der Fusswegverbindungen ist ebenso ein allgemeines Komfortproblem.

Die Förderung des Fussverkehrs erfordert eine Umgebung, die für Zufussgehende **attraktiv** ist. Die Umgebung muss auf die Bedürfnisse und Wünsche Zufussgehender positiv antworten. In dieser Beziehung sind intensiver physischer und visueller Einfluss des motorisierten Fahrverkehrs und der Mangel von geeigneten Geh- und Aufenthaltsflächen allgemeine Probleme, die Widerstände gegen das Zufussgehen auslösen. Andere Probleme beziehen sich auf die dürftige visuelle und funktionale Qualität der Umgebung, auf die Unbelebtheit oder das Fehlen von natürlichen Elementen.

Die Verbindung des Zufussgehens mit anderen Verkehrsmitteln - d.h. **Intermodalität**, speziell mit dem öffentlichen Verkehr - ist unentbehrlich für die Förderung des Fussverkehrs in Städten. Das Hauptproblem ist ein schlechtes Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ein Grund dafür liegt in der geringen Dichte von Stadtgebieten. Andere Probleme stammen von schlechten Fusswegen zu Haltestellen, dürftiger Haltestellenausstattung, oder vom Gefühl der Unsicherheit (mögliche Bedrohung durch andere Personen) vor allem nachts.

4 Ganzheitliche Lösungen

Gute Lösungen sollten alle relevanten Probleme ***gleichzeitig*** lösen, da partielle Lösungen zu Widersprüchen führen könnten. Die Lösungen müssen ganzheitlich sein. Ein Problem kann auf verschiedenste Arten gelöst werden - auf der anderen Seite können mit einer Lösung verschiedene Probleme gleichzeitig angegangen werden. Lösungen sind auch hierarchisch und reichen vom allgemeinen bis zur Detaillösung. Somit können alle Lösungen in verflochtene „Familienbäume“ von „Eltern“- und „Kinder“- Lösungen gruppiert werden. Die gefundenen Probleme wurden in sechs mehr oder weniger eigenständigen ***Problemgruppen*** zusammengefasst. Die entsprechend diesen Problemgruppen gesammelten Lösungen – rund 200 an der Zahl – wurden in zwölf ***Lösungsfamilien*** zusammengefasst. Diese sind ausführlich im *PROMPT-Lösungsbericht* (*PROMPT Solutions Report*) dargestellt. Die Problemgruppen und ihre entsprechenden Lösungsfamilien sind:

Problemgruppe A:

A Fehlendes oder ungenügendes Angebot an physischen und sozialen Räumen

- Mangel an angepassten physischen und sozialen Räumen für Zufussgehende
- Ungenügender Unterhalt und Betrieb von öffentlichen Flächen
- Schlechte Infrastruktur für die schwächsten Zufussgehenden (Hindernisse und Barrieren)

Lösungsfamilie A:

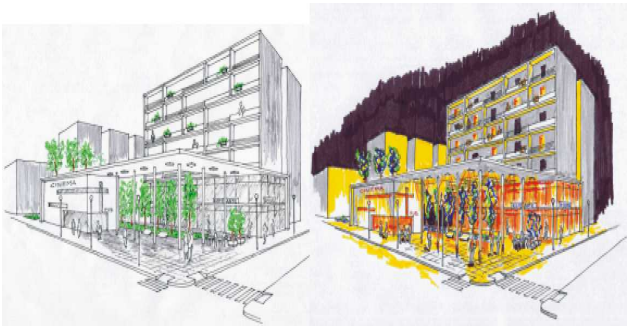
A1 Priorität für Zufussgehende in der Verkehrsplanung

- 50% des öffentlichen Raumes und Vortritt für Zufussgehende
- Ein durchgehendes und dichtes Fusswegnetz
- Gute Gestaltung öffentlicher Räume

A2 In jeder Gemeinde eine Fussverkehrspolitik

- Handlungsanweisungen zugunsten des Fussverkehrs erlassen
- Ausbildung, Erziehung, Dialog, Sensibilisierung für die Bedürfnisse der BenutzerInnen
- Mehr Investitionen für den öffentlichen Raum
- Umsetzungsprozesse fördern

A3 Belebte Strassen tagsüber und nachts



- Gemischte Nutzungen in den Quartieren, öffentliche Einrichtungen entlang von Strassen, gemischte Nutzungen im öffentlichen Raum
- Private und öffentliche Räume: angepasste Kontinuität und Trennung
- Keine strengen Grenzen zwischen Häusern und Strassen

Problemgruppe B:

B Fehlende Einrichtungen und Angebote in Aussenräumen

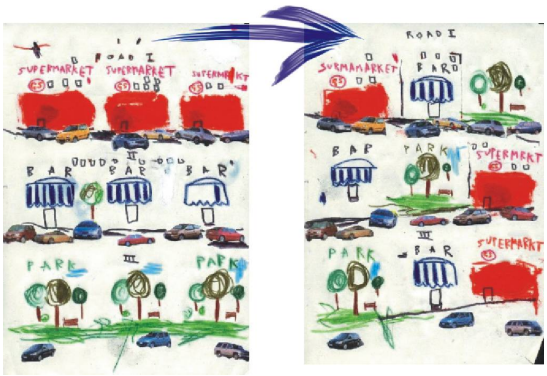
- Ungenügende oder unpassende Beleuchtung
- Fehlende, unzulängliche oder weit entfernte Angebote für den täglichen Gebrauch (Dienstleistungen, Läden etc.)
- Fehlende oder unpassende öffentliche Möblierung und Ausstattung

Lösungsfamilie B:

B1 Öffentlicher Raum als Lebensraum

- Geeignete Gehwege in optimaler Qualität
- Genügende und geeignete öffentliche Möblierung, gut gestaltet und unterhalten
- Differenzierte und angepasste Beleuchtung
- Leichte Orientierung
- Wetterschutz

B2 Politik zur Quartierversorgung umsetzen



- Läden, andere Einrichtungen und Treffpunkte in der Nähe
- Förderung von Läden des täglichen Bedarfs im Wohnumfeld
- Verhinderung von konkurrenzierenden Angeboten am Stadtrand

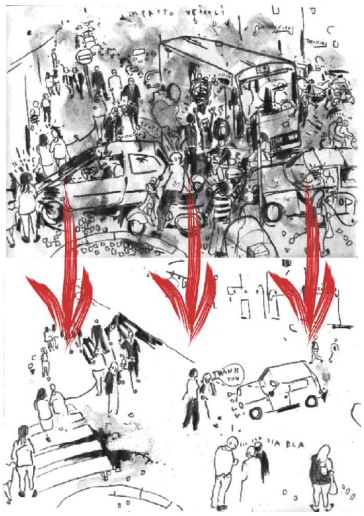
Problemgruppe C:

C Störungen durch den motorisierten Verkehr

- Autos besetzen Fussgängerflächen
- Schlechtes Fusswegnetz: nicht durchgehend und fehlende Querungsmöglichkeiten
- Physische, visuelle und psychische Beeinträchtigung durch Fahrzeuge: Geschwindigkeit und Menge nicht vereinbar mit dem Fussgängertempo

Lösungsfamilie C:

C1 Bei allen Entwicklungen die Zufussgehenden und nicht nur die Autofahrenden berücksichtigen



- Durchgangsverkehr vermeiden
- Verkehr in der Schulumgebung vermindern
- Autofreie Wohnquartiere
- Gebiete mit eingeschränktem Verkehr, Parkierungsbeschränkung, Strassenbenützungsgebühren
- Geschwindigkeitskontrolle durch Gestaltung
- Gemischte Gebietsnutzungen
- Genereller Vortritt für Zufussgehende im Verkehr

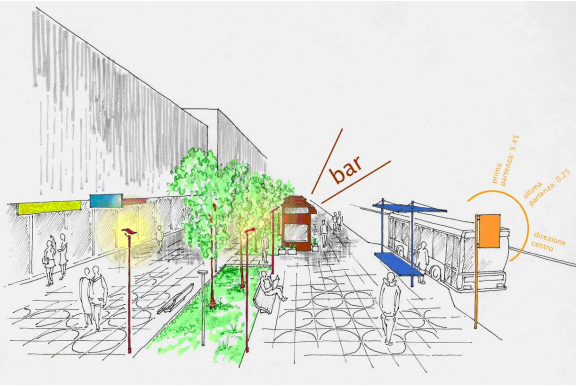
Problemgruppe D:

D Schlechtes Angebot von resp. schlechte Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln

- Ungenügender öffentlicher Verkehr
- Fehlende und unsichere Querungen zu Tram- und Bushaltestellen

Lösungsfamilie D:

D1 Öffentlicher Verkehr für alle



- Dichtes Haltestellennetz und kurze Wegdistanzen
- Direkter Fusswegzugang aus allen Richtungen und für alle BenutzerInnen
- Sichere und komfortable Haltestellen, Tag und Nacht
- Attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs

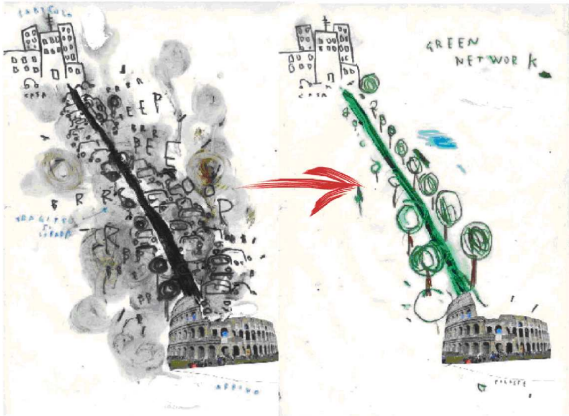
Problemgruppe E:

E Mangelnde natürliche, architektonische und psychologische Qualitäten der Umgebung

- Unzulänglich oder mangelhaft bezüglich dem Gefühl von Identität und Orientierung
- Ungeeignete oder monotone Materialwahl und Ausgestaltung
- Mangel oder Unzulänglichkeit bezüglich Naturelementen
- Unfreundliche oder erdrückende gebaute Umgebung

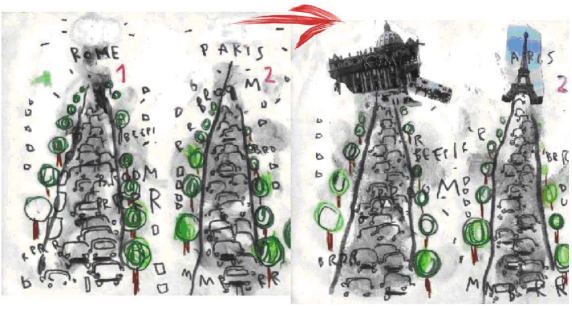
Lösungsfamilie E:

E1 Ein grünes Netzwerk in jeder Stadt



- Bebauter Raum gemischt mit dicht miteinander verbundenen grünen Plätzen
- Verbindungen zwischen grünen Plätzen mit komfortablen Fusswegen
- Integration von Wasser und grünen Elementen - saisonal wechselnd - in die Gestaltung
- Abwechslungsreiche Gestaltung und Nutzung von Grünflächen suchen

E2 Zufussgehende sollen sich zuhause fühlen



- Erhöhung der lokalen Identität durch Gestaltung, Materialien, Möblierung und Benützung des öffentlichen Raumes
- Abschnittsweise unterschiedliche Ausblicke
- Tageszeitliche Variationen der Beleuchtung
- Ausreichender und bestimmter Raum für Zufussgehende

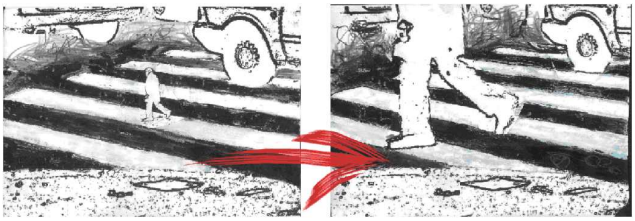
Problemgruppe F:

F Ungenügende Umgebungsqualität

- Umgebung führt zu negativen Reaktionen
- Unsicherheit

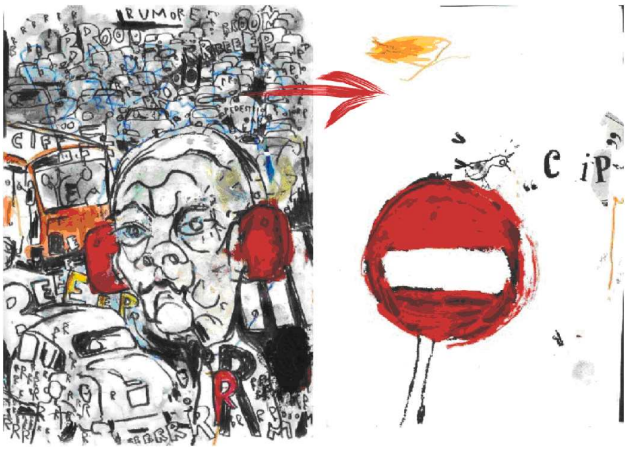
Lösungsfamilie F:

F1 Integration des „Fussgänger-Massstabes“ in die Stadtgestaltung



- Stadtplanung für Zufussgehende
- Menschlicher Massstab und attraktive Detailgestaltung und Beleuchtung
- Vielfältige Nutzung von Zeichen

F2 Lärmschutzstandards für Aussenräume



- Stadtplanerische und strategische Massnahmen
- Verkehrsmanagement
- Kreative Gestaltung und Landnutzungsplanung zur Linderung der Lärmbelastung: Barrieren, lärmarme Beläge, Gestaltung der Fassaden, belästigenden Lärm hinter gefälligen Geräuschen verstecken etc.

F3 Saubere und gesunde Aussenräume

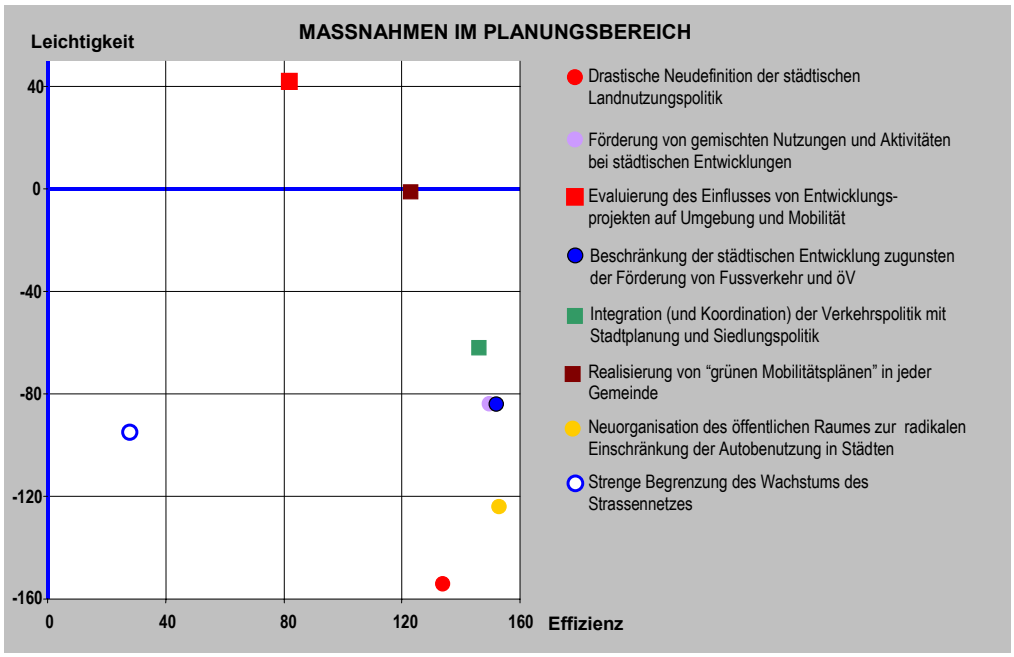
- Normen und Strategien zur Kontrolle der Luftverschmutzung
- Separate Abfallentsorgung für Hundekot
- Förderung von Sauberkeit und Gesundheit durch Stadtplanung und Verkehrsmanagement
- Geeignete Abfallsammlung und Strassenreinigung
- Unterhaltsprogramme und Strategien
- Nutzung von Wasser- und Grünelementen

5 Hindernisse und Möglichkeiten bei der Umsetzung

Betrachtungen zur **Umsetzung** waren ebenfalls im Projekt enthalten. Die Umsetzung von vorgeschlagenen Lösungen kann auf verschiedene Arten des Widerstandes von Gemeinden, Politikern und Behörden stossen. Zum Beispiel kann eine Lösung als ineffizient oder als nicht umsetzbar beurteilt werden. Darum war das Ziel des Projektes, erreichbare Lösungen aufzuzeigen, unter Berücksichtigung des lokalen politischen und technischen Umfeldes, sowie unzulängliche oder unkoordinierte Interventionen zu vermeiden. Zu diesem Zweck wurden verschiedene allgemeine mögliche Interventionen im Bereich von ***Forschung***, ***Planung***, ***Betrieb***, ***Rechtsetzung***, ***Anreizen*** und ***Kommunikation*** definiert. Die ***Leichtigkeit*** der Umsetzung und ihre ***Effizienz*** wurde sodann von den beteiligten Fachpersonen und Behördenmitgliedern (Stadt, Kanton und Bund) bewertet.

Gemäss dieser Bewertung liegen die effizientesten Massnahmen in der Regel im Bereich von Planung und Betrieb und die am wenigsten effizienten im Bereich von Anreizen und Kommunikation. Auf der anderen

Seite werden Massnahmen im Bereich von Kommunikation, Forschung und Betrieb als am leichtesten umsetzbar eingeschätzt, während dies bei Massnahmen im Planungsbereich am schwierigsten erscheint. Bei der gemeinsamen Betrachtung der beiden Kriterien Leichtigkeit der Umsetzung und Effizienz zeigt es sich, dass Massnahmen im Bereich von Betrieb und Forschung an erster Stelle stehen. In der nachfolgenden Abbildung ist als Beispiel die Gesamtbewertung (alle Länder) für den Planungsbereich dargestellt.



6 Beispiele von Lösungsfamilien und Vorschlägen

A1 Priorität für Zufussgehende in der Verkehrsplanung

Die Priorität für Zufussgehende verlangt nach einem Perspektivenwechsel in der Verkehrs- und Raumplanung: Zufussgehen ist eine der Verkehrsarten, die immer einzubeziehen und als privilegierte Verkehrsart zu betrachten ist. In diesem Sinne ist der Raum dafür anzubieten, zu organisieren und zu gestalten.

A1.II Organisation des Raumes

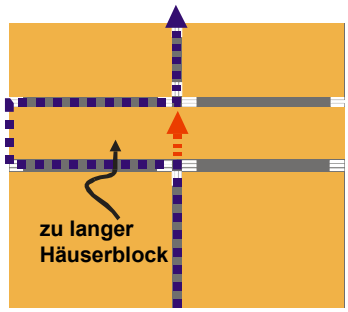
Der angebotene Raum ist mit Blick auf die Zufussgehenden zu organisieren, sowohl zum Gehen als auch zum Verweilen und für weitere vorhandene oder gewünschte Aktivitäten. Die Räume müssen unterschiedlichen Charakter zur Erfüllung der vielfältigen Bedürfnisse aufweisen und durch ein dichtes Wegnetz verbunden sein, welches den Zufussgehenden kontinuierliche Wege erlaubt.

A1.II.1.1. Einfache, effiziente und dichte Netzausbildung

Beschreibung
Die Bewegung zu Fuss ist langsam und erfordert Anstrengung. Die Anstrengung ist stark abhängig vom Wegcharakter, insbesondere den Höhendifferenzen (Steigungen).

Empfehlungen
Ein gut gestaltetes Fusswegnetz muss die folgenden Anforderungen erfüllen:

- ***Dichte Verbindungen:*** Ein dichtes Wegnetz erlaubt Zufussgehenden, immer den kürzesten Weg zum Ziel wählen zu können, ohne übermässige Umwege. Wege mit aussergewöhnlichen Ansprüchen können eine Ausnahme von der Regel darstellen. Ursachen von Umwegen können lange Gebäudeblöcke, nicht begehbare Anlagen oder fehlende Querungshilfen über Strassen sein. Dieses Problem kann durch das Angebot von Abkürzungen und Querungshilfen, von öffentlichen Wegrechten durch private Liegenschaften, sowie auf Grund von metho dischen Beobachtungen des Verhaltens Zufussgehender gelöst werden.



Ein nicht genügend dichtes Fusswegnetz (langer Häuserblock als Barriere).

- ***Dichte von Zielorten und Orientierungspunkten:*** Fusswegnetzteile müssen kurz sein oder zumindest für Zufussgehende kurz erscheinen. Zu diesem Zweck sind entlang dem Weg unterschiedliche Angebote anzuordnen: Dienstleistungen, Orientierungspunkte und Attraktionen.
- ***Lesbarkeit:*** Jeder „falsche“ Weg kostet viel Zeit und Anstrengung, aus diesem Grund sollte die Wegnetztopologie Zufussgehenden beim leichten Auffinden des Weges behilflich sein. Schlechte Lesbarkeit kann ein Resultat von unregelmässigen Anordnungen, von langen Distanzen und weiten Räumen sein. Ein rechtwinkliges Netz bietet die beste Orientierungsmöglichkeit auch für nicht einheimische Personen, es weist kurze Wege auf in Verbindung mit Abkürzungen.
- ***Leicht zu benutzen:*** Die Anstrengung der Fortbewegung zu Fuss ist nicht nur abhängig von der Länge des Weges, Zufussgehende und insbesondere ältere oder behinderte Personen sind sehr empfindlich auf steile Wege oder Treppenstufen. Wenn andere Lösungen nicht möglich sind, können mechanische Hilfen, z.B. Lifte, angeboten werden.

Abkürzung durch antiken Häuserblock als Wegverbindung zwischen zwei Strassen. Chambery, Frankreich

A3 Belebte Strassen tagsüber und nachts

Strassen können tagsüber und nachts belebt sein, wenn der öffentliche Raum vor allem für Zufussgehende eine hohe Lebensqualität rund um die Uhr aufweist. Dies kann erreicht werden durch:

I. Angebot von genügend Wohnungen, unterschiedlichen Einrichtungen und Treffpunkten in Gebäuden entlang Strassen und der nahen Umgebung.

II. Sichere und angenehme Räume zwischen privaten und öffentlichen Bereichen durch angemessene Kontinuität und Trennung der Bereiche mit unterschiedlichem Grad an Privatsphäre.

A3.I Genügend Wohnungen und eine Auswahl an Einrichtungen und Treffpunkten in Gebäuden entlang Strassen und der nahen Umgebung

Detailliertere Möglichkeiten dazu sind:

1. Gemischte Nutzung und ein garantierter Mindestanteil Wohnungen
2. Soziale Mischung von Personen und Anlässen
3. Öffentliche Einrichtungen in jedem Quartier
4. Mehrfachnutzung des öffentlichen Raumes für inoffizielle Aktivitäten

A3.I.1 Gemischte Nutzung und ein garantierter Mindestanteil Wohnungen

Beschreibung
Gemischte Nutzung von Gebäuden entlang Strassen: genügender Anteil Wohnungen im Erd- oder ersten Obergeschoss und ein hoher Anteil an Dienstleistungen und anderen Aktivitäten.

Empfehlungen
- Mindestanteil 50% Wohnungen pro Quartier
- Mindestanteil 10% Einrichtungen, Läden, soziale Dienstleistungen und Treffpunkte
- Maximale Erd- oder erste Obergeschossfassadenlänge ohne Wohnungen 50m von 100m

Best practice Beispiel
Die Koexistenz von Wohnungen, Läden und Restaurants führt zu einer belebten Strasse tagsüber und nachts.

Josefstrasse, Zürich, Schweiz

C1 Bei allen Entwicklungen Zufussgehende und nicht nur Autofahrende berücksichtigen

Die neue Herangehensweise verlangt nach einem kompletten Überdenken des Prozesses von der Forschungs- bis zur Umsetzungsebene.

Neue Lösungen für Mischverkehr und Koexistenz von verschiedenen Verkehrsmitteln sollten untersucht werden, um ein harmonisches Zusammenleben von Zufussgehenden mit anderen Strassenbenutzenden zu ermöglichen. Sie müssen auf der Gleichberechtigung der Nutzungsansprüche basieren und die gegenseitigen Bedürfnisse der Beteiligten respektieren. Auf diese Weise werden Zufussgehende nicht länger schwerverletzt. Zur Unterstützung dieses Vorgehens soll die Möglichkeit des generellen Fussgängervortritts im Verkehr analysiert werden, mindestens in Stadtzentren und Wohngebieten.

C1.II Geschwindigkeitsreduktion für den motorisierten Verkehr

Das harmonische Zusammenleben von verschiedenen Strassenbenutzenden kann nicht durchgesetzt werden ohne angepasste Geschwindigkeiten des Motorfahrzeugverkehrs. Dies ist eine wesentliche Bedingung zur Garantie der Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden, der Zufussgehenden und Radfahrenden. Sie ermöglicht das gemeinsame Benutzen der Strasse auf eine ungezwungene Art und Weise, ohne Kampf gegen den Stärkeren.

Von Anfang an sollte die Geschwindigkeit durch die Strassenraumgestaltung reduziert werden. Dies kann einen bedeutenden Einfluss auf das Fahrverhalten haben. Andere Möglichkeiten sind die Einrichtung von 30 km/h Zonen oder einer Zone für die ganze Stadt, begleitet von speziellen Mischverkehrsgebieten oder, als letzter Ausweg, die Durchführung von polizeilichen Kontrollen.

C1.II.4 Mischverkehrszonen

Beschreibung
An einigen Orten wie Wohn- oder Einkaufsgebieten, haben verschiedene Länder kombinierte Konzepte zwischen reinen Fussgängerzonen und 30 km/h Zonen entwickelt. In diesen Zonen nutzen alle Verkehrsteilnehmenden die gleiche Fläche, Zufussgehende haben jedoch Vortritt und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 10-20 km/h. Die Konzepte unterscheiden sich in Nuancen, Beispiele sind:

- „Wohn“- Strassen (Niederlande)
- „Wohn“-Zonen (Grossbritannien)
- „Begegnungszonen“ (Schweiz)
- „Natürliche“ Koexistenz (Italien)

Best practice Beispiele

„Begegnungszone“, Yverdons-les-Bains, Schweiz

„Natürliche“ Koexistenz, Frascati, Italien

E1 Ein grünes Netzwerk in jeder Stadt

Das Ziel ist, das jedermann jeden Teil der Stadt zu Fuss erreichen kann entlang angenehmen Wegen mit alternierendem „Grün“ und „Grau“, unabhängig vom Auto.

Dazu ist beabsichtigt, grüne Gebiete (so genannte „grüne Knoten“) in den Städten neu zu schaffen oder zu vergrössern. Diese sollen unter Berücksichtigung der städtischen Hauptaktivitäten und der Wohngebiete angeordnet werden. Im weiteren sollen die grünen Knoten verbunden sein durch grüne Wege (so genannte „grüne Korridore“), speziell zum Gehen und Radfahren geplant und gestaltet. Möglichkeiten zur Einrichtung eines solchen Netzwerkes sind:

Bebaute Räume mit grünen Knoten verflechten, die dicht miteinander verbunden sind

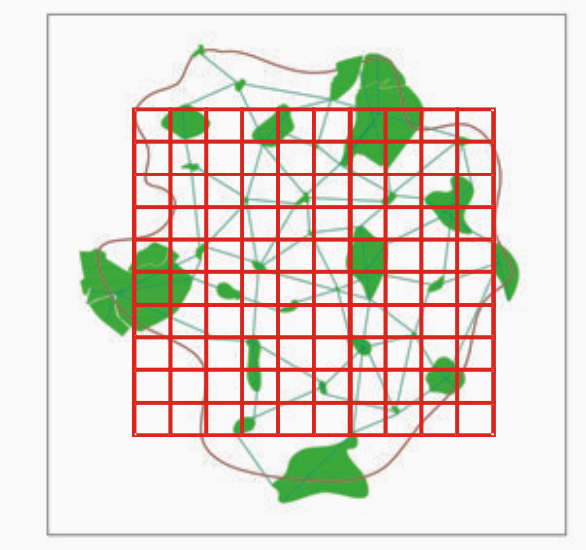
I. Bequeme Fusswege als Verbindung zu den grünen Knoten
II. Wasser und grüne Elemente (mit ihren saisonalen Variationen) in die Gestaltung integrieren
III. Vielfältige Gestaltung und Nutzung von grünen Gebieten
IV. Klare Hierarchie von verschiedenen grünen Gebieten
V. Unterschiedliche Rollen für die Natur in den Städten

E1.I Bebaute Räume mit grünen Knoten verflechten, die dicht miteinander verbunden sind

Beschreibung
Ein grünes Netzwerk mit einem dichten Raster ist eine ideale Anordnung, welche auf die örtliche Situation abzustimmen ist, unter Nutzung der lokalen Möglichkeiten und mit der gleichzeitigen Absicherung des direkten Zugangs für alle EinwohnerInnen. Diese Ziele können erreicht werden durch:

1. Angebot eines genügend dichten Netzes
2. Nutzung der existierenden natürlichen grünen Strukturen
3. Nutzung von städtischem Ödland, Flussufern und Küsten zur Vergrösserung der grünen Gebiete
4. Anordnung der grünen Räume so nahe wie möglich zu den Orten der Alltagsnutzung (maximale Entfernung 200 m).

Empfehlungen für die Nutzungsplanung
- Theoretische mittlere Distanz zwischen zwei Grüngebieten sollte ca. 400 m betragen
- Das Einzugsgebiet eines Grüngebietes sollte ca. 200 m im Umkreis betragen



Ein Diagramm von verflochtenen Grün- und Fusswegnetzen.

Eupen, Belgien

F1 Integration des „Fussgänger-Massstabes“ in die Stadtgestaltung

Zufussgehende sollen im Zentrum der Planung und Gestaltung städtischer Räume stehen. In erster Linie sollen Planende und Entscheidungstragende als Zufussgehende denken, die beim Gehen zufrieden sein wollen. Die Lösungen sollen die Bedürfnisse aller Zufussgehenden, vor allem der schwächsten, erfüllen. Die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse dient auch den anderen Zufussgehenden.

Physische und psychologische Bedürfnisse – beide sind zu erfüllen.

F1.III Fussgängerfreundliche Gestaltung

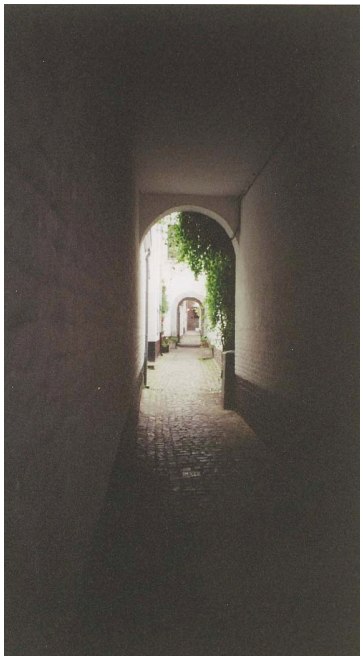
Der „Fussgänger-Massstab“ kann getrennt in der Gestaltung des Raumes, der Möblierung und im Detail angewendet werden, alle Bereiche spielen eine Rolle in der Wahrnehmungswelt der Zufussgehenden. Bei der Gestaltung sind die Höhe von Gebäuden, die Breite von Strassen und Plätzen, Fassadendetails, Möblierung, Bepflanzung etc. auf das Tempo und den Gesichtswinkel Zufussgehender auszurichten und mit den Erwartungen und Wünschen Zufussgehender in Übereinstimmung zu bringen.

F1.III.1 Zufussgehende als Basis der Raumgestaltung

Beschreibung
Die Aussichten beim Zufussgehen sollen abwechslungsreich, interessant und auch spannend sein, sowie mit dem Tempo Zufussgehender übereinstimmen.

Empfehlungen
- Vermeiden von zu langen und monotonen Gebäuden
- Berücksichtigung der Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen von Zufussgehenden bei der Gestaltung, speziell von schwächeren wie Älteren, Kindern etc.
- Angebot von interessanten Aussichten durch eine Kombination von alten und neuen Elementen
- Angebot von spannenden Aussichten durch Aufteilung der Wege in verschiedene Segmente
- Nutzung des Geländes und der umgebenden Landschaft zur Schaffung von spannenden und überraschenden Aussichten
- Die Erfahrung des Zufussgehens als „Film“ betrachten mit wechselnden Szenen

Best practice Beispiele:



Nijmegen, Niederlande

Liége, Belgien Tallinn, Estland *Lillehammer, Norwegen*

http://prompt.vtt.fi