



Flâneur d'Or 2008: Die attraktiv gestaltete Begegnungszone in Schlieren dient als Aufenthaltsraum und wichtige Verbindung innerhalb des Siedlungsraums.

Fuss- und Veloverkehr in der Gemeinde

Eine hohe Lebensqualität ist das Ziel jeder Gemeinde. Attraktive öffentliche Räume und ein gutes Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr sind dafür von zentraler Bedeutung. Investitionen für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen die Zufriedenheit der Bevölkerung und stärken die Gemeinde im Standortwettbewerb.

von Thomas Schweizer

Die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs wird oft unterschätzt. Obwohl er einen zentralen Stellenwert im täglichen Verkehrsgeschehen einnimmt, steht der Fuss- und Veloverkehr in der Siedlungs- und Verkehrspolitik nicht im Zentrum. Die Zahlen zeigen aber, dass von den durchschnittlich 82 Minuten, welche die Schweizer Bevölkerung täglich unterwegs ist, fast die Hälfte – nämlich 41 Prozent oder 34 Minuten – zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden.

Siedlung und Verkehr zusammen denken

Das Potenzial ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. 46 Prozent aller Autofahrten sind kürzer als 5 Kilometer und jede achte ist kürzer als 1 Kilometer. Sie könnten also problemlos zu Fuss oder mit dem Velo

bewältigt werden. Um die zunehmenden Verkehrsprobleme – insbesondere in den Agglomerationen – besser zu bewältigen, sollten die Verkehrsmittelanteile des Fuss- und des Veloverkehrs künftig zunehmen. Die Gemeinden sind hier zentrale Umsetzungspartner.

Dabei müssen Siedlung und Verkehr zusammen gedacht werden, wobei es nicht nur um die grossräumige Erschliessung mit Strassen und öffentlichem Verkehr geht, sondern auch um kleinräumige Strukturen. Je näher unsere täglichen Ziele (Einkauf, Naherholung, Schule, Bushaltestelle und vielleicht sogar der Arbeitsplatz), desto häufiger kommen Fuss- und Veloverkehr zum Einsatz. Die Wege müssen aber sicher, direkt und attraktiv sein. Fuss- und Veloverkehr ergänzen sich gut, müssen aber separat geplant werden.

Zu Fuss direkt von A nach B

Am häufigsten zeigen sich die Mängel im Fusswegnetz, wenn das Thema Schulsicherheit hohe Wellen wirft. Eine gute Fusswegnetzplanung mit Schwachstellenanalyse erfasst Lücken und Mängel. Mit der darauf aufbauenden Massnahmenplanung und der Umsetzung wird das Netz verdichtet und die Mängel werden behoben. Wie bei allen Planungen braucht es dazu den Willen, die Probleme rasch zu lösen und entsprechende Ressourcen bereitzustellen. Attraktive Verbindungen sind auch für Menschen im höheren Alter von zentraler Bedeutung, denn sie haben oft kein anderes Verkehrsmittel zur Wahl als das Zufussgehen. Mit dem demografischen Wandel gewinnt diese Bevölkerungsgruppe an Bedeutung. Die Wegnetze müssen mit attraktiver Wegführung und genügend

Sitzbänken als Ruhemöglichkeiten darauf ausgerichtet werden.

Aufenthaltsflächen sind von zentraler Bedeutung. Sie dienen der Erholung und als Treffpunkt für Jung und Alt. Gut gestaltete öffentliche Räume schaffen Platz für Begegnungen, zufällig oder vereinbart. Sie wirken verbindend, integrierend und werden damit zum sozialen Raum. Ein aktives Quartierleben und die Identifikation mit der Gemeinde fördern eine Mobilität, die sich an der Nähe orientiert. Anstatt eines Wochenendausflugs mit dem Auto wird das Quartierfest zum Ziel.

Velowege bedürfnisgerecht gestalten

Eine gute Veloverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch ein sicheres, direktes und durchgängiges Netz sowie gut erreichbare und ausgerüstete Veloabstellanlagen nahe der Ziel- und Quellorte aus. Gemeinden entwickeln das kommunale Velonetz auf Basis der bestehenden Strassen und Wege sowie der wichtigen Ziel- und Quellorte. Es richtet sich nach den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer, insbesondere von Kindern und Jugendlichen. Zu berücksichtigen sind die Anforderungen unterschiedlicher Zwecke des Velofahrens wie Alltagsaktivitäten, Einkauf, Besuche machen, Arbeitswege oder Freizeitaktivitäten.

Das grosse Potenzial des Velos liegt bei kurzen Strecken (bis 5 Kilometer) und dank E-Bikes bei mittleren Strecken (5 bis 15 Kilometer). Wenn mehr Velo gefahren werden soll, muss es jedoch konkurrenzfähig sein – hinsichtlich Zeitbedarf, Sicher-

heitsaspekten, Komfort und durchgehender Verbindungen. Die Velonetzplanung schafft die Voraussetzungen dafür, indem sie Schwachstellen und Netzlücken aufzeigt sowie den angestrebten Zustand des Velonetzes bezüglich folgender Aspekte festlegt: Linienführung, Art der Führung (Radweg, Radstreifen, Mischverkehr) und, so weit möglich, Dimensionierung. Resultat eines solchen Planungsprozesses ist die Konsolidierung der Ziele, die Definition der dazu notwendigen Massnahmen sowie die Klärung von Prioritäten und Verantwortlichkeiten.

Neuer Schub für den Fuss- und Veloverkehr

Der Fuss- und Veloverkehr konnte sich in den letzten Jahren mehr Gehör verschaffen. Die Auswirkungen der Verkehrsprobleme, aber auch Themen wie Gesundheit, sozialer Austausch und Zusammenhalt haben dazu geführt, dass insbesondere Städte Strategien, Konzepte oder Masterpläne für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erarbeiteten. Das Gehen und Velofahren soll aber auch in den Agglomerationsräumen und im ländlichen Raum verstärkt Unterstützung finden. Die Abstimmungsergebnisse zum Bundesbeschluss Velo zeigen, dass die Bevölkerung die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs unterstützt.

Die Gemeinden sind nun angehalten, den Bevölkerungsauftrag umzusetzen. Dabei können sie sich auf die strategischen Vorarbeiten der Städte und verschiedene Handbücher abstützen. Für kleinere und

Prämierte Beispiele

Flâneur d'Or

Mit dem «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiiert Fussverkehr Schweiz Infrastrukturen im öffentlichen Raum, die den Fussverkehr in speziellem Masse fördern und die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Die Stadt Biel gewann 2017 den Hauptpreis mit der Umgestaltung der Schüssinsel. Sie ist sowohl eine attraktive Verbindung als auch ein beliebter Aufenthaltsort – eine Oase im Herzen der Stadt.

www.flaneurdor.ch

Prix Velo Infrastruktur

Mit dem «Prix Velo Infrastruktur» zeichnet Pro Velo Schweiz wegweisende Veloprojekte, Massnahmen oder Planungsinstrumente mit Modellcharakter aus, welche das Velofahren für die Bevölkerung attraktiv machen. Die Stadt Luzern gewann 2016 den Hauptpreis mit der Velo-Offensive «Spurwechsel», welche eine Vielzahl von Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur enthält.

www.prixvelo.ch

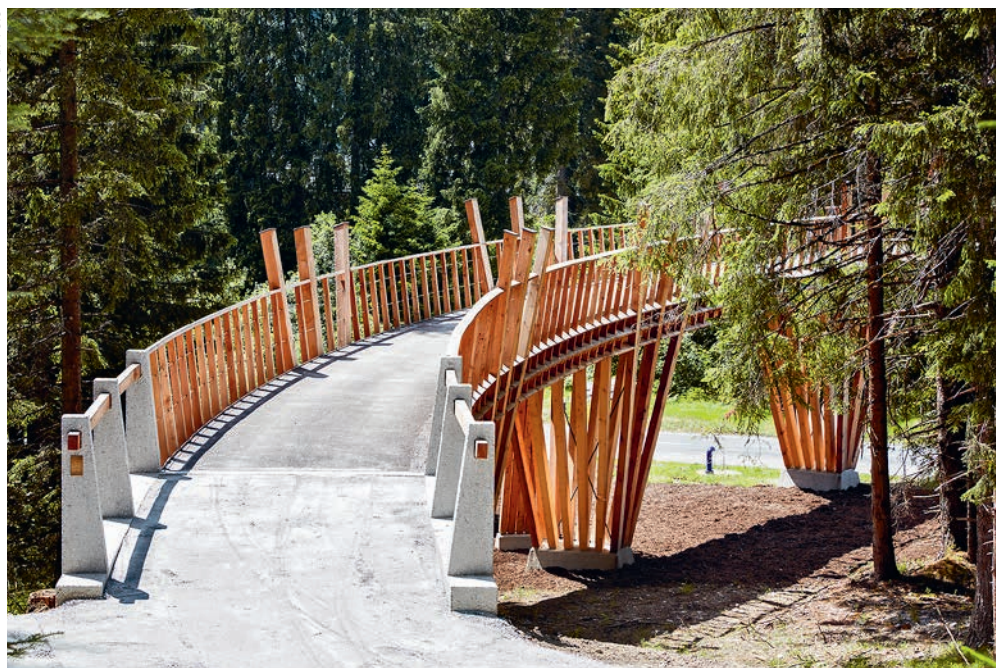
Die nächsten Wettbewerbe werden im Jahr 2020 durchgeführt.

mittlere Gemeinden stehen folgende Arbeiten im Zentrum:

- > Zuständigkeiten für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Verwaltung definieren,
- > Stellenwert des Fuss- und Veloverkehrs in der kommunalen Verkehrsplanung definieren (Image des Fuss- und Veloverkehrs, Sensibilisierung für Anforderungen und Bedürfnisse von Kindern, Senioren und Menschen mit Behinderung),
- > Erarbeitung von Grundlagen (Netzplanung, Schwachstellenanalyse, Massnahmenplanung),
- > Potenziale der öffentlichen Räume abklären (Synergien mit sozialen Aspekten, Gesundheit, Integration),
- > Umsetzung (Budgetprozess).

Links und weitere Infos:

www.pusch.ch/themaumwelt



Prix Velo 2016: Die neue Velo- und Fussgängerbrücke Staderas in Laax ist nicht nur schön anzusehen, sie ermöglicht vor allem eine sichere Querung der gefährlichen Hauptstrasse.



Thomas Schweizer
Geschäftsleiter Fussverkehr
Schweiz, Zürich,
thomas.schweizer@fussverkehr.ch,
www.fussverkehr.ch