«Fussverkehr»

4/08

Liebe Fussgängerinnen und Fussgänger

Was läuft eigentlich in unseren Nachbarländern betreffend Fussverkehr? Dieser Frage gehen wir in der vorliegenden Ausgabe nach.
Unsere Partnerorganisation in der Romandie, Rue del'avenir hat im September eine Studienreise nach Chambéry (Frankreich) organisiert. Dieser Stadt in Savoyen ist das Gemeindeportrait gewidmet.
In Köln hat eine Tagung zum autofreien Wohnen stattgefunden. In der Millionenstadt am Rhein existiert heute die grösste autofreie Siedlung Deutschlands. «Fussverkehr Schweiz» war dabei, um mögliche Ansätze zu diskutieren und um Ideen für die geplanten Siedlungen in der Schweiz zu sammeln.
Im September 2008 organisierte die österreichische Fussverkehrsorganisation «walk-space.at» in Salzburg das erste österreichische Fussgängerseminar. Zudem verlieh sie, inspiriert vom «Flâneur d'or» von «Fussverkehr Schweiz», den walk-space-award 2008, mit welchem fussgängerfreundliche Lösungen in Österreich ausgezeichnet wurden. Dieter Schwab, der Geschäftsleiter von walk-space.at berichtet als Gastautor darüber.

Wir wünschen Ihnen bei der Lektüre viel Vergnügen.

Marlène Butz
Redaktion «Fussverkehr»

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

gemeinde-
portrait

Chambéry – Wiege der Begegnungszone

Von Christian Thomas

Mit der französischen Stadt Chambéry wird hier zum ersten Mal eine ausländische Gemeinde portraitiert. Im September fand eine durch unsere welsche Partnerorganisation «Rue de l'avenir» veranstaltete Studienreise nach Chambéry und Grenoble statt. Chambéry könnte in mancherlei Hinsicht eine Schweizer Stadt sein: Eingeklemmt zwischen Bergen ist es eine Universitätsstadt mit langer Tradition. Die Altstadt ist baulich intakt, und die Wünsche aus der Bevölkerung finden oft Berücksichtigung. Chambéry ist somit keineswegs eine Paris orientierte Provinzstadt.

Den Fussgänger-Vortrittsflächen begegnet man ich Chambéry auf Schritt und Tritt. Sie sind praktisch und ermöglichen ein gemütliches Flanieren in der ganzen Innenstadt, obwohl es auch viele Autos hat.
Bild: Christian Thomas

Titelbild:
In Chambéry gibt es viele grosse und kleine Begegnungszonen (aires piétonnes). Allerdings müssen sie vielerorts mit Betonklötzen und Pollern vor falsch parkierenden Autos geschützt werden.
Bild:
Thomas Schweizer

Vor etwa 30 Jahren versprach ein Sprengkandidat für die Stadtpräsidiumswahlen, er wolle die Stadt den FussgängerInnen zur Verfügung stellen – und gewann zur Überraschung vieler die Wahlen. Er machte sich sofort ans Werk, das Wahlversprechen umzusetzen und kümmerte sich dabei wenig um die offiziellen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Es wurden Fussgänger-Vortritts-Zonen mit Schildern «aires piétonnes» (Fussgängerfläche) ausgeschieden und zur Verdeutlichung mit rotem Asphalt ausgelegt. Velos und Autos dürfen zwar durchfahren, müssen den FussgängerInnen aber den Vortritt gewähren. De facto hat man also das geschaffen, was heute in der Schweiz als «Begegnungszone» bezeichnet wird. Dabei beschränkte man sich nicht wie damals bei den Wohnstrassen üblich auf kleine Nebenstrassen, sondern es wurde gleich auch eine Hauptstrasse, die mitten durch die Stadt führte, mit dem Fussgängervortritt belegt. Die meisten dieser «aires piétonnes» sind aber keine eigentlichen Zonen, sondern Flächen, die nur so breit sind wie ein überbreiter Fussgängerstreifen. Oft sind sie angerampt, was zur Folge hat, dass man als Fussgänger damit rechnen kann, dass die Fahrzeuge tatsächlich langsam fahren und anhalten, wenn man queren will.

Zu Beginn gab es Bedenken, weil die neue Ordnung rechtlich nicht abgesichert war und weil befürchtet wurde, sie wäre sehr gefährlich. Doch französische Stadtpräsidenten («Maires») regieren mit vielen Kompetenzen und mit grossem Prestige, weshalb sich ein Stadtpräsident auch mal über die Vorschriften aus dem fernen Paris hinwegsetzen kann. So kam es zu keinen gerichtlichen Auseinandersetzungen, und die Bevölkerung hat die neue Freiheit zu Fuss schätzen gelernt – obschon auch Chambéry eine Autostadt geblieben ist.

Seit der ersten «aire piétonne» hat Chambéry die Politik der Fussgängerförderung langsam aber stetig weiter ausgebaut. Allmählich wurden vor allen Schulen und an unzähligen weiteren Orten grössere oder kleinere Fussgänger-Vortritts-Zonen geschaffen und zwar immer dort, wo ein Bedarf dafür besteht. Mit der Fussgängerförderung konnten die Unfallzahlen in Chambéry auf die Hälfte des französischen «Normalniveaus» reduziert werden, und auch heute noch ereignen sich in Chambéry nur etwa halb so viele schwere Unfälle wie in ähnlichen französischen Städten. Der Grund für diese Erfolgsgeschichte liegt wahrscheinlich darin, dass es in Chambéry ein generelles Bewusstsein gibt, dass das Zufussgehen wichtig ist und dass entsprechend auf FussgängerInnen Rücksicht genommen wird.

Chambéry macht Schule

Chambéry blieb in Frankreich jahrzehntelang ein Einzelfall, aber Schweizer Verkehrsfachleute interessierten sich sehr für die Fussgänger-Vortritts-Zonen: Chambéry war die Mutter für die Burgdorfer «Flanierzone», das Pilotprojekt der 90er-Jahre, aus welchem die rechtlich konkretisierte Begegnungszone entstanden ist.

Dieses Jahr hat nun Frankreich die Schweizer Lösung als «zone de rencontre» ins Gesetz übernommen. Nun müssten in Chambéry nur noch die Tafeln ausgewechselt werden, und alles entspräche wieder den Gesetzen und Verordnungen. Aber die Stadt ist stolz auf ihre Pionierrolle, weshalb sie es mit dem Auswechseln der nunmehr historischen Tafeln «aire piétonne» nicht eilig hat.

«Rue de l'Avenir» pflegt seit Jahren Beziehungen zu Fachleuten in Westfrankreich. Daraus entstand «Rue de l'Avenir France» und die Exkursion mit Tagung in die Tramstadt Grenoble und nach Chambéry. Ein gemischtes Publikum aus der Schweiz und aus Frankreich nahm teil, und es ergaben sich viele interessante Gespräche. So erzählte Michel Deronzier, der frühere Direktor der technischen Dienste von Chambéry über die Pionierzeiten in den 70er und 80er-Jahren. Er forderte dazu auf, die Zähmung des Automobils auch andernorts in Szene zu setzen, und er bedauerte, dass Hans Mondermann, der Pionier des Modells «Shared Space» (Mischfläche ohne Fussgängervortritt) Chambéry nie einen Besuch abgestattet hatte.

Spaziert man durch Chambéry, so fühlt man sich im Gebiet zwischen Bahnhof und Altstadt frei und angenehm zum Weitergehen eingela-

Vorfahrt zum Bahnhof
Bild: Christian Thomas

In Chambéry sind die FussgängerInnen willkommen: Scharen von Verkehrsingenieuren aus allen Ländern pilgern nach Chambéry und essen dort. Nicht erstaunlich: Man hat die Marktlücke entdeckt – Restaurant «für Fussgänger».
Bild: Christian Thomas

«Aire piétonne» als überbreiter Fussgängerstreifen niveaugleich mit dem Trottoir. Typisch für Chambéry sind die Fussgängerpiktogramme und der rote Asphalt.
Bild: Christian Thomas

Buchstabensalat auf dem Asphalt zur fröhlichen Verwirrung von Autofahrern: Fussgänger-Vortrittszone vor einer Schule.
Bild: Thomas Schweizer

den. Oft bemerkt man den Übergang zwischen «aire piétonne» und eigentlicher Fussgängerzone kaum. Anderseits fallen aber auch in Chambéry die vielen Poller in den verschiedensten Ausführungen auf – ein Problem, das fast überall in Frankreich anzutreffen ist. In Frankreich ist die Unsitte des Güterumschlags auf dem Trottoir (die auch bei uns überhand nimmt) weit verbreitet. Weil dieser normalerweise nicht geahndet wird, ist die Versuchung gross, auch auf Trottoirs zu parkieren. Das Aufstellen von Pollern gilt deshalb oft als fussgängerfreundliche Massnahme. Dies führt dazu, dass in vielen französischen Städten die Anhäufung von verschiedenen Generationen von Pollern vermischt mit assortierten Betonklötzchen, Blumenkisten und Zaunelementen den Gehkomfort und das Stadtbild stark beeinträchtigen.

Fussgängerfreundliche Kreisellösung: Normalerweise müssen die FussgängerInnen bei Kreiseln grosse Umwege in Kauf nehmen, damit die Autos ohne Verzug aus dem Kreisel ausfahren können. Nicht so hier: Dank niedriger Geschwindigkeit kann man entlang dem Kreisel gehen und hat Vortritt.
Bild: Alain Rouiller

Verlässt man den Bereich des verkehrsberuhigten Chambéry, so wird man von der alten Realität eingeholt: Avenues mit Lichtsignalanlagen, Parkplätze und Tiefgaragen prägen dann wieder das Stadtbild – denn Chambéry ist auch das Zentrum für ein grosses, durchaus autoorientiertes ländliches Umfeld.

Chambéry ist die Hauptstadt des Departments Savoie. Es liegt in der Region Rhône-Alpes, im Osten Frankreichs. Auf einer Fläche von 21 km² wohnen 54'000 EinwohnerInnen; die Agglomeration umfasst 125'000 Menschen (Stand: 2003). Der Ort besitzt einen Flughafen und ist Sitz der Universität Savoyen. Die Stadt liegt 270 m ü. M., nahe beim Lac du Bourget, dem grössten Natursee Frankreichs.

Bewusstseinsbildung für fussgängerfreundliche Lösungen in Österreich – der walk-space-award 2008

Von Dieter Schwab, Obmann walk-space.at – der Österreichische Verein für Fussgängerinnen

Walk-space.at – der Österreichische Verein für FussgängerInnen – sammelte in ganz Österreich gute Lösungen für den Fussverkehr. Die besten realisierten Lösungen für Fussgänger und Fussgängerinnen wurden mit dem walk-space-award 2008 prämiert. Die Projekte werden nun in der Wanderausstellung «Good-Practice für FussgängerInnen in Österreich» präsentiert.

Siegerprojekt Kategorie Schulwege: Schulvorplatz Parhamerplatz, Wien Hernals
Bild: Gebietsbetreuung Hernals

Die Sensibilisierung des Themas «Zu-Fuss-Gehen» soll nicht nur in der Öffentlichkeit erreicht werden, sondern vor allem auf politischer und Planungsebene. Mit dem walk-space-award 2008 wurde das Engagement jener Gemeinden gewürdigt, die bereits vorbildliche Massnahmen im Bereich des Fussgängerverkehrs geschaffen haben. Mit der Preisverleihung erhielten die Städte und Gemeinden die Chance, ihre Aktivitäten einem grösseren Publikum in Wertschätzung zu präsentieren. Diese guten Lösungen können in Folge als Anschauungsmaterial für weitere alltagstaugliche Gestaltungen in der Stadt- und Gemeindeplanung dienen. Damit sollten weitere Städte und Gemeinden motiviert werden

fußgängergerechte Gestaltungen zu realisieren, denn Fußgänger und Fußgängerinnen sollen in der öffentlichen Diskussion unterstützt und gestärkt werden.

Ziele
Mit dem walk-space-award und der Wanderausstellung sollen gute Lösungen aufgezeigt und kommuniziert werden. Dadurch soll eine qualitätsvolle Planung, Entwicklung und Erhaltung von Fusswegenetzen und Fussgängeranlagen sowie eine Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raums erreicht werden.

Projektbeschreibung
Städte und Gemeinden, Dienststellen der Länder und PlanerInnen wurden eingeladen, ihre besten fussgängerfreundlichen Lösungen einzusenden.
Es wurden 49 Projekte aus unterschiedlichen Bereichen eingereicht und aufgrund der Vielzahl der unterschiedlichen Beiträge in folgende Kategorien zusammengefasst:
– Brücken, Stege & Unterführungen
– Fusswegenetz
– Platzgestaltung
– Fussgängerquerung
– Neugestaltung des Strassenraumes
– Schulwegekonzept: Sicherheit & Attraktivierung

Die eingereichten Projekte weisen im Allgemeinen eine Betrachtung der Situation vor dem Projekt und nach dem realisierten Projekt auf, um festzustellen, welche Verbesserungen sich für die FußgängerInnen ergeben haben. Sie wurden von einer 11-köpfigen Jury nach folgenden Kriterien beurteilt: Verbesserung der Sicherheit, Lebensqualität, Verbesserung der Umweltbedingungen, Gesundheitsförderung, Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes, Nachhaltigkeit sowie Gestaltungsqualität, Komfort und Nutzerfreundlichkeit.

Die Siegerprojekte 2008 – alle die mitmachten sind Gewinner
Die besten Projekte in diesen Kategorien wurden am 19. September 2008 in feierlichem Rahmen im Technischen Museum in Wien mit dem walk-space-award 2008 prämiert – mit Urkundenverleihung an alle TeilnehmerInnen, Hauptpreise für die 6 Kategoriepreisträger und der Präsentation aller eingereichten Projekte. Die Ausstellung «Good-Practice für FussgängerInnen in Österreich» war anlässlich der Preisverleihung zu sehen und danach für 2 Wochen in Salzburg – anlässlich des 1. Österreichschen Fussgängerseminars. In den nächsten Monaten wird sie weiter durch Österreich touren.

Ein Grossteil der eingereichten Projekte behandelte Detailverbesserungen im Fusswegenetz, z.B. den Ausbau einzelner wichtiger Fusswegestrecken, die Neugestaltung innerörtlicher Verbindungen, den Bau von Stegen und Brücken über vorhandene Hindernisse im Fusswegenetz oder die Optimierung von Querungen an Hauptstrassen. Ein weiteres wichtiges Thema war das Fusswegenetz in den Gemeinden generell – hier gab es Einreichungen zum Gesamtfusswegenetz einer Gemeinde oder zur Optimierung einzelner Fusswegeverbindungen insbesondere in der Umgebung von Schulstandorten. Einige Projekte legten den Fokus auf die Verbesserung von Platzsituationen, z.B. im Vorfeld von Bahnhöfen.

Siegerprojekt Kategorie Platzgestaltungen: Schwechater Hauptplatz, Stadtgemeinde Schwechat, Niederösterreich
Bild: Stadtgemeinde Schwechat

Die Resonanz ist bisher sehr erfreulich – alle ausgezeichneten PreisträgerInnen haben für neue Projekte «Rückenwind» attestiert – und viele Anfragen bestätigen: «Wir machen das nächste Mal auch mit!».

Details zum Projekt: www.walk-space.at; Detailbeschreibungen zu den Siegerprojekten: http://www.walk-space.at/projekte/broschuere_web.pdf.
Die Broschüre aller eingereichten Projekte kann gegen eine Schutzgebühr von Euro 20.– zugesendet werden (Bestellungen an DI Dieter Schwab, Bennogasse 10/22, 1080 Wien oder unter office@walk-space.at).

Autofreie Siedlung Köln Stellwerk60 – ein Paradies für FussgängerInnen

Von Thomas Schweizer

In Köln entsteht eine neue Siedlung mit 400 Wohnungen für über 1000 Einwohnende. Bereits ist die Hälfte der Wohnungen bezogen. Die gesamte Siedlung wird durch ein dichtes Netz von Fusswegen erschlossen. Strassen für den motorisierten Verkehr existieren nicht.

Das Leben ohne Auto fördert auch die nachbarschaftlichen Kontakte. Regelmässig finden siedlungsinterne Anlässe wie Feste, Flohmärkte u.a. statt.

In der siedlungsinternen Mobilitätszentrale stehen neben Transportgefährten auch diverse Spielzeuge zur Ausleihe bereit.
Bilder: Thomas Schweizer

Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks im Kölner Stadtteil Nippes baut ein privater Investor die erste autofreie Siedlung in Köln und die grösste in Deutschland. Das vier Hektar grosse Gebiet ist für den motorisierten Verkehr vollumfänglich gesperrt.
Die Ruhe, die hohe Aussenraumqualität und das gefahrlose Kinderspiel direkt vor der Haustür sprechen viele Familien an. Die interne Erschliessung ist durch ein dichtes Fusswegnetz gewährleistet. Dieses steht auch dem Veloverkehr offen. Die Wege und Plätze werden von Kindern aller Altersstufen genutzt.

Es gibt aber auch ältere Leute, die in die Siedlung ziehen. Die zentrale Lage, angrenzend an das Stadtteilzentrum Nippes mit seiner sehr guten Versorgung, mit verschiedenen Kneipen, Kulturangeboten und einer hervorragenden Verkehrsanbindung (U-Bahn, Busse) bietet für die Bewohnenden eine hohe Wohnqualität. Die nächsten Einkaufsgeschäfte sind in fussläufiger Distanz bequem erreichbar, die Innenstadt ist mit dem Velo in zehn Minuten erreichbar.
Spezielle Mobilitätsdienstleistungen machen das Wohnen ohne Auto bequem. Ein regelmässiger Getränkelieferdienst macht das individuelle Schleppen von Harrassen unnötig. Diverse Transportgeräte wie Veloanhänger, Karren und Wagen können für spezielle Transporte bei der siedlungseigenen Mobilitätszentrale ausgeliehen werden. Auch Carsharingangebote stehen zur Verfügung.
Die BewohnerInnen haben sich in einem Nachbarschaftsverein organisiert. Dieser veranstaltet regelmässig Feste und Flohmärkte, bietet Nachbarschaftshilfe an und ist für die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebotes und die Zugangsregelung von Ausnahmetransporten zuständig.

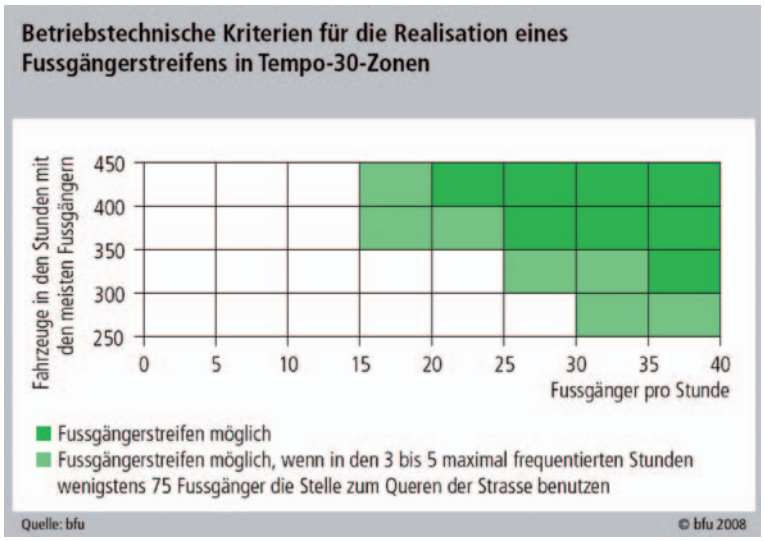
Der Arbeitskreis autofreie Siedlung Köln ist Initiant des Projektes. Hartnäckige politische Überzeugungsarbeit war nötig, damit die Stadt das brachliegende Gelände in Köln für die spezielle Nutzung des autofreien Wohnens frei gegeben hat. Die Suche nach einem Investor stellte sich als nächste Hürde. Die eher auf ländliche Einfamilienhäuser spezialisierte Investorin Kontrola AG hat das Gebiet übernommen und realisiert hier Mietwohnungen, Reiheneinfamilienhäuser und Wohnungen im Stockwerkeigentum. Es brauchte weitere Überzeugungsarbeit des Arbeitskreises, um die besonderen Anforderungen einer autofreien Siedlung in die Aussenraumplanung und Gebäudeerschliessung einfliessen zu lassen.

Dass sich am Rande der Siedlung dennoch ein Parkhaus befindet, ist aus heutiger Sicht eher ein Unfall. Der Investor glaubte nicht an die Vermietbarkeit bzw. den Verkauf von so vielen autofreien Wohnungen. Er hielt sich daher eine Option offen, um allenfalls Parkplätze «nachrüsten» zu können. Als der Absatz der Wohnungen in der ersten Phase nicht wunschgemäss erfolgte, baute er «präventiv» 80 Parkplätze. Die Vermietung lief dann aber problemloser an als befürchtet, und heute stehen die Parkplätze grösstenteils leer.

In der Schweiz stehen ebenfalls autofreie Wohnprojekte in den Startlöchern. Die Siedlung Burgunderstrasse in Bern ist im Bau, die Siedlung Oberfeld in Ostermundigen kurz vor der Projekteingabe. Die projektierte Siedlung Sihlbogen in Zürich Leimbach hat sich der 2000W-Gesellschaft verpflichtet. Diese Verpflichtung kann nur mit einer Mobilität, die wesentlich auf den Fuss- und Veloverkehr sowie den öV setzt realisiert werden.

bfu fordert Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen bei viel Verkehr

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung hat eine neue Fachbroschüre publiziert, die sich mit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen befasst. Interessant ist die Tatsache, dass zur Beurteilung, ob ein Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone nötig ist, neu auch die Verkehrsmenge als Kriterium herangezogen werden kann. Im Diagramm wird aufgezeigt, dass Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen nicht nur bei «besonderen Vortrittsbedürfnissen der Fussgänger» nötig sind, sondern dass sie auch bei grösserem Aufkommen von FussgängerInnen und / oder Fahrverkehr sinnvoll sind. «Fussverkehr Schweiz» hat das Positionspapier «Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen» entsprechend aktualisiert. (Bz)



Zur Beurteilung, ob ein Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone nötig ist, kann neu auch die Verkehrsmenge als Kriterium herangezogen werden.
Quelle: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern

«Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur

Der Wettbewerb «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur wurde im Frühjahr 2008 ausgeschrieben. Er hatte mit 41 qualitativ hochstehenden Projekten einen guten Rücklauf. Die Jury hat den Hauptpreis und 6 Auszeichnungen ausgewählt. Bei elf weiteren Projekten wurden spezifische Aspekte besonders erwähnt. Zur Zeit wird der Jurybericht ausgearbeitet und die Preisverleihung vorbereitet. Sie wird anfangs Februar 2009 stattfinden. Alle Projekte werden ab Februar 2009 als «best practice» auf der Webseite www.flaneurdor.ch vorgestellt. (TS)

Regionalgruppe «Fussverkehr St. Gallen – Appenzell»

Am 2. Juli 2008 fand die Gründungsversammlung der Regionalgruppe «Fussverkehr St. Gallen – Appenzell» statt. Nachdem sich einige aktive Mitglieder schon seit geraumer Zeit für die Anliegen der FussgängerInnen eingesetzt hatten und im Namen von Fussverkehr St. Gallen aktiv waren, wurde die Regionalgruppe um die Mitglieder beider Kantone Appenzell erweitert und formell gegründet. Die Regionalgruppe ist kein eigenständiger Verein, sondern umfasst die Mitglieder von «Fussverkehr Schweiz», welche in den Kantonen St. Gallen und Appenzell wohnhaft sind. Der neu konstituierte Vorstand versucht nun die Optik der FussgängerInnen vermehrt in die Politik und Planung einzubringen.
Kontakt:
«Fussverkehr St. Gallen – Appenzell», Andreas Bernhardsgrütter, Bogenstr. 3, 9000 St. Gallen, www.fussverkehr.ch/stgallen.php, sgap@fussverkehr.ch
Für fachliche Auskünfte und Beratungen: Robert Furrer, Kräzernstrasse 106, 9015 St. Gallen, st.gallen@fussverkehr.ch
(TS)

Regionalgruppe «Fussverkehr Bern»

Die Regionalgruppe Bern hat anlässlich der Jahresversammlung 2008 die Begegnungszone Bremgarten (BE) besucht. Projektverfasser Markus Steiner und Gemeinderat Werner Meile orientierten über den Prozess, die Gestaltung und die ersten Erkenntnisse des neuen Verkehrsregimes.
Der neue Vorstand der Regionalgruppe setzt sich wie folgt zusammen: Julian Baker, Bruno Häberli, Andreas Hofmann, Matthias Lutz, Christian Minder, Monika Saxer, Michael Schild, Gisela Vollmer (Koordinatorin)
Kontakt:
«Fussverkehr Bern», Gisela Vollmer, Münzrain 10, 3005 Bern, www.fussverkehr.ch/bern.php, bern@fussverkehr.ch
(TS)

Ministudienreise und GV 2008
Neu im Vorstand von «Fussverkehr Schweiz»

Am 29. Oktober haben in Winterthur die Ministudienreise und die GV 2008 von «Fussverkehr Schweiz» stattgefunden. Die Ministudienreise befasste sich mit der Förderung des Fussverkehrs und den Fussgängerzonen in Winterthur. An der GV wurden Marlies Bänziger und Konrad Willi neu in den Vorstand gewählt. Wir heissen sie herzlich willkommen.

Marlies Bänziger
Als Politikerin in Gemeinde, Kanton und Bund hat Marlies Bänziger während der vergangenen 18 Jahre breiten Einblick in die Zusammenhänge zwischen den einzelnen politischen Ebenen gesammelt. Im kleinen Dorf Oberembrach aufgewachsen, zog sie während der Ausbildung zur Primarlehrerin nach Winterthur und engagierte sich später als junge Mutter in der Lokalpolitik. Nach sieben Jahren Parlamentsarbeit im Grossen Gemeindrat von Winterthur wechselte sie in den Bezirksrat – Aufsichts- und Rekursinstanz im Verwaltungsrecht über die Gemeinden und auch die Stadt Winterthur. Sie hat als Mitglied des Zürcher Verfassungsrates die Grüne Fraktion präsidiert und war Mitglied der dortigen Geschäftsleitung und Finanzkommission. Als Kopräsidentin der Grünen Kanton Zürich – im Jahr 2008 deren Präsidentin – trug sie zur Konsolidierung der Partei bei, wurde im Herbst 2007 in den Nationalrat gewählt und nahm Einsitz in die nationalrätliche Finanzkommission und die EFTA-Delegation. Marlies Bänziger wohnt im mehrheitlich selber umgebauten Dreigenerationenhaus in Winterthur.
mbaenziger@hispeed.ch, www.marlies-baenziger.ch

Konrad Willi
Als Baujurist beschäftigt sich Konrad Willi seit mehr als 10 Jahren schwerpunktmässig mit dem öffentlichen und dem privaten Baurecht, dem Planungsrecht und dem Umweltschutzrecht. Nach dem Erwerb des zürcherischen Anwaltspatents arbeitete er während rund fünf Jahren als juristischer Sekretär bei den Baurekurskommissionen des Kantons Zürich. In diesem Zeitraum verfasste er auch seine Dissertation zum Thema «Die Besitzstandsgarantie für vorschriftswidrige Bauten und Anlagen», welche 2003 erschien. Seither arbeitet Konrad Willi als Bauanwalt in der auf Baurecht spezialisierten Anwaltskanzlei Wolfer & Frey in Zürich, wo er beratend und prozessierend tätig ist. Im November 2008 nimmt er eine Weiterbildung zum Fachanwalt Bau- und Immobilienrecht des Schweizerischen Anwaltsverbandes in Angriff. Konrad Willi, ein begeisterter Velofahrer und Wanderer, lebt mit seiner Frau und seinem Sohn in Zürich.
konrad.willi@wolfer-frey.ch

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

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

Beirat: Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch, Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Verena Häberli, 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.
Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Haltestelle «Englischviertelstrasse» (Tram 15)
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Marlène Butz
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier
Auflage: 1436 (WEMF beglaubigt 2008)
Aktuelle Auflage: 2200 Exemplare

Ausgabe 4/08 November 2008