



Sicher zu Fuss

Innovationspreis Fussverkehr

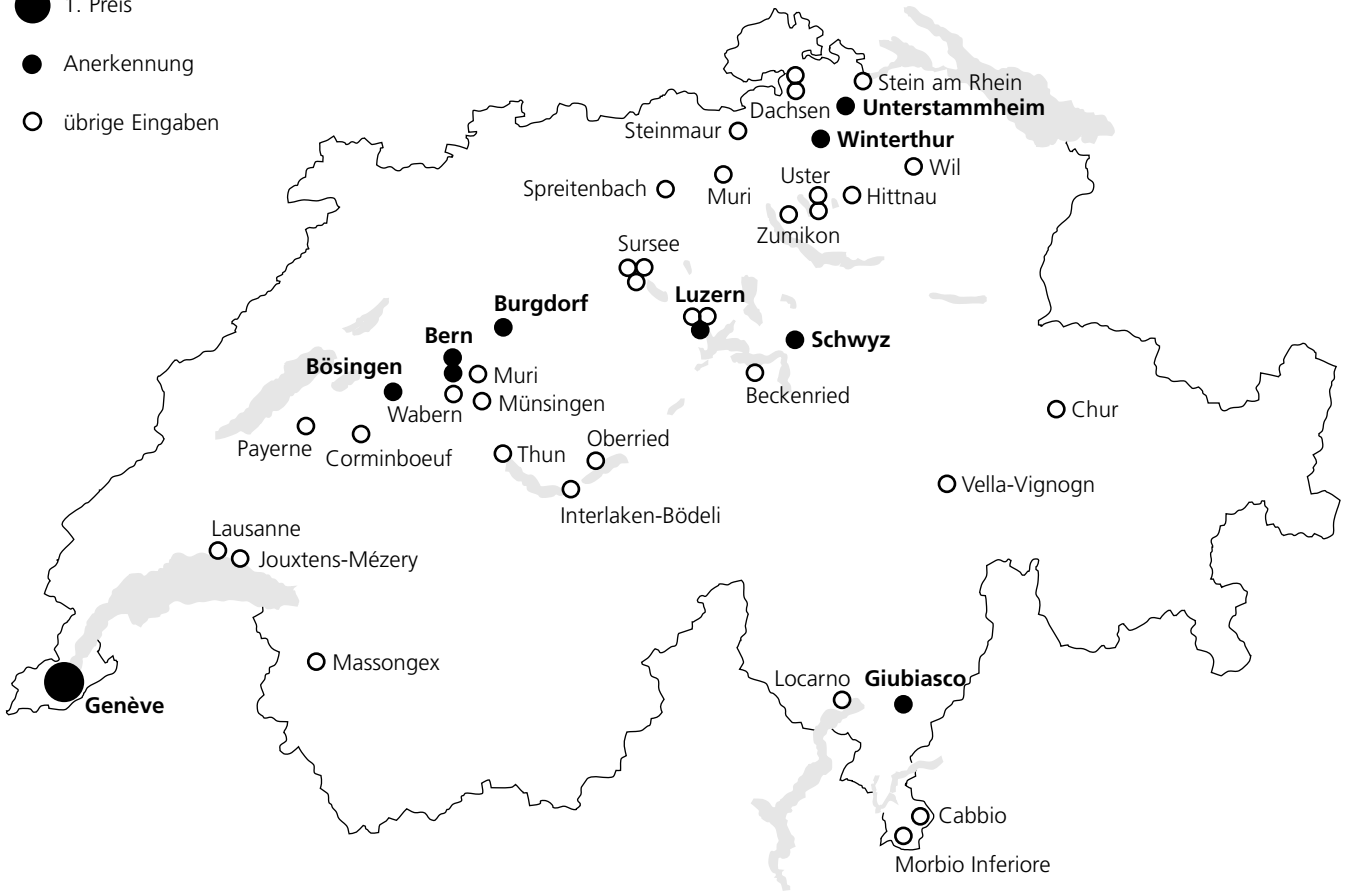
Sicher zu Fuss – Innovationspreis Fussverkehr 2000/2001



Porträt der 9 Wettbewerbsgewinner

Herkunft der Eingaben

- 1. Preis
- Anerkennung
- übrige Eingaben



Fussgängersicherheit ist planbar. Dank dem vierten Innovationspreis-Wettbewerb, durchgeführt vom Verkehrs-Club der Schweiz VCS und Fussverkehr Schweiz, liegen dafür einige überzeugende Beweise mehr vor. Die Publikation, die Sie in der Hand halten, zeigt: Wo ein politischer Wille ist, ist ein sicherer Fussweg.

Der Gang über Waberns Hauptachse ist kein Abenteuer und kein Geduldsspiel mehr, sondern sicher und bequem. In Bösinggen setzte eine neue Fuss- und Veloverbindung dem ständigen Bangen der Eltern um ihre Kinder ein Ende. Auf der Via Rompeda in Giubiasco haben die Raser ausgespielt; schön schmal geworden, ist sie wieder ein sicherer Schulweg. In Unterstammheim "kanalisiert" eine neue Wasserrinne den Verkehr so, dass die zu Fuss Gehenden keine Randständigen mehr sind, und so weiter.

Die eingereichten Wettbewerbsbeiträge führen vor Augen, wie dank sorgfältiger Planung mehr Sicherheit für FussgängerInnen erreicht werden kann – und gleich noch einiges dazu: zum Beispiel erhöhte Aufenthaltsqualität im Strassenraum, flüssigerer Motorfahrzeugverkehr oder ein attraktives, identitätsstiftendes Gesicht eines Dorfplatzes, eines Strassenzugs. All diese beispielhaften Projekte aus der ganzen Schweiz verdienen es, bekannt gemacht zu werden.

Wir danken den Gemeinden, die durch viele qualitativ hochstehende Eingaben die Jury vor eine anspruchsvolle Aufgabe gestellt haben. Wir danken der Jury, bestehend aus acht ausgewiesenen Verkehrsfachleuten, für die klarsichtige Beurteilung der Projekte. Und wir danken dem Fonds für Verkehrssicherheit und EnergieSchweiz für die finanzielle Unterstützung.

Wir freuen uns sehr, den von EnergieSchweiz gesponserten Hauptpreis von 10'000 Franken der Stadt Genf überreichen zu können. Die Hoffnung ist erlaubt, dass ihr Fussverkehr-Richtplan wie auch die acht mit einem Anerkennungspreis ausgezeichneten Projekte auch anderswo etwas in Bewegung setzen werden. Noch sind grosse Anstrengungen notwendig, um die "Vision Zero" zu verwirklichen und in einem ersten grossen Schritt die jährlich über hundert Fussgängerunfälle mit tödlichen Folgen zu vermeiden. Gut zu wissen, dass fussgängergerechte Planungen und eigentliche "Fussgängerparadiese" längst keine Utopie mehr sind.

Ruedi Aeschbacher
Präsident Fussverkehr Schweiz

Matthias Zimmermann
Zentralpräsident Verkehrs-Club der Schweiz

Inhaltsverzeichnis

Hauptpreis Genf: Plan directeur des chemins pour piétons	2
Eine Stadt hofiert das Fussvolk	
Kategorie Verkehrsorientierte Strassen Kanton Bern und Gemeinde Köniz: Berner Modell und Seftigenstrasse	6
Koexistenz nach Berner Art: Langsamer unterwegs, schneller am Ziel	
Kategorie Verkehrsorientierte Strassen Bösinggen: Fussweg Cholholz – Litzistorf	7
Eine Gemeinde greift zur Selbsthilfe	
Kategorie Verkehrskonzepte, Leitbilder und Aktionsprogramme Burgdorf: Fussgänger- und Velomodellstadt	8
Die erste Hauptstrasse mit Fussgängervortritt	
Kategorie Siedlungsorientierte Strassen Giubiasco: Via Rompeda	9
Geniestreich auf der alten Gotthardstrasse	
Kategorie Spezialfall Luzern: Frohburgsteg	10
Bahnhofanschluss über aussichtsreichen Fussgängersteg	
Kategorie Verkehrsorientierte Strassen Schwyz: Verkehrsversuch Dorfkern	11
Lösungssuche mit temporärem Tempo 30	
Kategorie Verkehrsorientierte Strassen Unterstammheim: Strassensanierung für Unterdorf und Oberdorf	12
Ein breites Bett für den Fussgängerfluss	
Kategorie Siedlungsorientierte Strassen Winterthur: Fussgängerzone Altstadt	13
Schritt für Schritt vorwärts gekommen	
Ausschreibung und Jurierung	14
Impressum	16

Genf:

Plan directeur des chemins pour piétons

Eine Stadt hofiert das Fussvolk

*Pffiffig gestaltet und alljährlich 40'000fach unter die Stadt-
wandlerInnen gebracht: die
mittlerweile fünf thematisch-
kulturellen Stadtpläne bzw.
-führer, jeder mit einer Über-
sichtskarte, die ersichtlich
macht, wie viel Zeit für den
Fussmarsch von A nach B zu
veranschlagen ist.*



Die FussgängerInnen sollen ihr angeborenes "Stadtrecht", den ihnen zustehenden Platz im öffentlichen Raum zurückerhalten: Dies ist der erklärte politische Wille der Genfer Stadtbehörden. Mit der bevorstehenden Genehmigung des städtischen Fussweg-Richtplans* rückt das Ziel einer attraktiven, sicheren und belebten Fussgängerstadt einen grossen Schritt näher. Bemerkenswert an der Genfer Fusswegplanung ist nicht nur das systematische und um grösstmögliche Transparenz bemühte Vorgehen in partizipativen Prozessen, sondern auch die begleitende mustergültige Öffentlichkeitsarbeit.

"Ferrazino will Genf den Fussgängern ausliefern", titelte am 25.3.2000 die Tribune de Genève, nachdem das zuständige Exekutivmitglied die zweite Generation der Fussgängerplanung, den aufs Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege gestützten "Plan directeur des chemins pour piétons", vorgestellt hatte. Jahrzehntlang war die Léman-Stadt zuvor dem Autoverkehr ausgeliefert worden – mit klassischer "verkehrstechnischer" Planung alter Schule. Logische Folge des zunehmend weitmaschigen oder zerschnittenen Fusswegnetzes: Der Fussverkehr blieb in Genf mehr und mehr auf der Strecke (wie übrigens auch das fast gänzlich verbannte Tram, dessen – grenzüberschreitendes – Netz bis zu den Sechzigerjahren das ausgedehnteste in Europa war).

Der Beginn einer neuen Ära

Seither jedoch hat der Wind in Verwaltung und Politik gedreht. Ein auf 10 bis 15 Jahre angelegtes Aktionsprogramm zur Förderung des Zufussgehens im städtischen Raum nimmt nach und nach Gestalt an. Auf die Massnahmenpläne zu Luftreinhaltung und Lärmschutz sowie zum Zweiradverkehr folgte 1995 der erste Plan

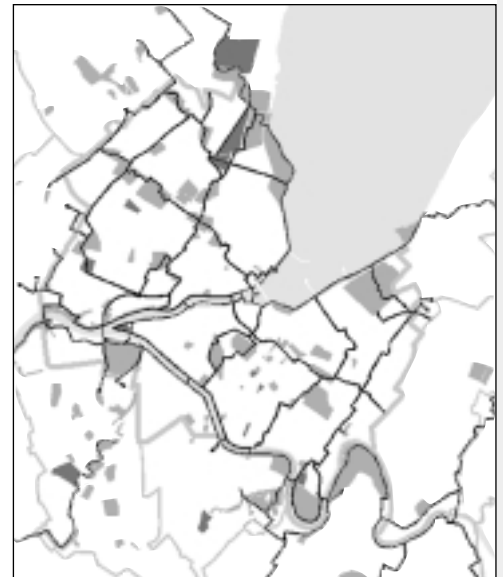
* Richtpläne haben eine koordinierende Funktion zwischen den im öffentlichen Raum planenden und bauenden Akteuren, zwischen Kantonen und Gemeindeverwaltungen. Sie müssen Ziele und Abläufe für alle beteiligten Stellen transparent machen. Der Richtplan ist behördenverbindlich und sieht einen Zeithorizont von 10–15 Jahren vor.

Die 5 Stossrichtungen des Richtplans

1.

Encourager les promenades

Das Stadtwandern ist des Genfers Lust! Der Richtplan vernetzt die übers ganze Stadtgebiet verstreuten Erholungsräume und kulturellen Stätten mit attraktiven Fuss- und Wanderwegen.



2.

Valoriser des lieux et des places par quartier

Aufwertung des öffentlichen Raums: Sitzbänke und Platz für FussgängerInnen, wo früher Autos verkehrten oder parkten (Sektor Rue des Sources).

3.

Faciliter les mouvements piétons

Freie, sichere Bahn für den Fussverkehr, gerade auch im Umfeld von Schulhäusern: an der Rue de Berne unter Einrichtung einer Wohnstrasse.

4.

Eliminer les obstacles aux piétons

Solche "Sackgassen" soll es in Genf keine mehr geben.

Piétons. Mit dem im März 2000 aufgelegten Fussweg-Richtplan will man nun die nötigen Rahmenbedingungen schaffen, um überall dort koordiniert eingreifen zu können, wo die zu Fuss gehende Bevölkerung der Schuh drückt. Fussgängerfreundliche Lichtsignal-Regelungen, Schulwegsicherung, Schaffung einladender Begegnungsräume und Einkaufsmeilen, Sicherung von Durchgangsrechten, flächige Verkehrsberuhigungsmassnahmen: Die Liste der Handlungsfelder und Ansatzpunkte, die der auf die Fussgänger-Planungen der Nachbargemeinden abgestimmte Richtplan unter einem Dach vereinigt, ist lang. Zudem will die Stadt damit gleichzeitig den Grundsätzen ihrer Agenda 21 vollends entsprechen können.

Obwohl für ihn noch keine gesetzliche Grundlage vorhanden war, löste bereits der "Plan Piétons" ab 1995 eine ganze Reihe punktueller Verbesserungen für den Fussgängerverkehr in einzelnen Quartieren (Jonction, Rod-Soubeyran, Cluse-Roseaie, Petit-Saconnex und Stadtzentrum) sowie im Bereich von Kreuzungen aus – nicht unbedingt spektakulär, aber sehr gezielt.



5.

Modérer le trafic à l'échelle de quartier

Flankenschutz für die Genfer Fussverkehrspolitik: Mehr und mehr hält auf den untergeordneten Strassen in den Wohnquartieren Tempo 30 Einzug.

Das Erfolgsrezept: ein enges Zusammenwirken aller beteiligten städtischen Stellen (Planung, Projektierung, Realisierung, Betrieb), immer unter Einbezug von betroffenen Anwohnervereinigungen, Eltern von Schulkindern, Fussgänger- und Veloorganisationen und Gewerbetreibenden. Ansprechende Umgestaltungen wie zum Beispiel die neue Seujet-Passerelle über die Rhone liegen ganz auf der Linie des Richtplans. Speziell erwähnenswert auch die auf mindestens 2.5 Meter verbreiterten Trottoirs und die Quartierstrassen mit Tempo 30 oder gar 20.

Gutes tun – und gut verkaufen!

Nicht weniger als 15 gefällig aufgemachte Publikationen, vom Aufkleber über Glückwunschkarten bis zum originellen Stadtführer, und dreissig verschiedene Veranstaltungen – Strassenaktionen, Tag ohne Auto, Wettbewerbe, Vorträge etc. – säumen den bisherigen Weg des Stadtgenfer Fusswegnetzes. Informations- und Marketingarbeit gilt hier zu Recht als wesentlicher Bestandteil der Bemühungen, dem Fussverkehr freie Bahn zu verschaffen. Man spannt die Massenmedien ein und bedient sich aller andern verfügbaren Informationskanäle – Tourismusbüro, Museen, Hotels, private Organisationen usw. –, um die Fortbewegung per eigene Füsse populär zu machen. Und wer unter www.ville-ge.ch surft, bekommt nicht nur den Jet d'eau zu Gesicht, sondern stösst bereits auf der Einstiegsseite auf den Plan Piétons. Ein Besuch der übersichtlich und ansprechend gestalteten Site lohnt sich.

Im öffentlichen Bewusstsein verankert

Plan Piétons heisst: Sicherheit und Komfort für die zu Fuss Gehenden auf einem attraktiven, lückenlosen Fusswegnetz, auf den täglichen Wegen im Quartier so gut wie beim Spazieren und Promenieren. Noch ist Genf nicht das Fussgängerparadies auf Erden, aber: Das schon Erreichte und die Tatsache, dass bei der Planung und Ausführung von Verkehrsanlagen und -massnahmen kein Weg mehr an den zu Fuss Gehenden vorbeiführt, machen die Stadt Genf zur würdigen Gewinnerin des Innovationspreises Fussverkehr 2000/2001.

Interview:

“Die Leute wissen nicht mehr, wie weit man zu Fuss in 10 Minuten kommt”

Frau Wiedmer-Dozio, was bedeutet der Fussverkehr-Innovationspreis für das Stadtplanungsamt und seine Verantwortlichen?

Zunächst ist er eine schöne Anerkennung, die uns unheimlich gefreut hat. Als wir das Projekt starteten, sprach in stadtplanerischem Zusammenhang so gut wie niemand vom Fussgänger als solchem. Nun ist der “Plan Piétons” in Genf Stadtgespräch. Dank den 10'000 Franken Preisgeld starten wir am kommenden 14. Juni zur Einweihung der sechsten thematisch-kulturellen “Promenade”, gemeinsam mit einer französischen Gemeinde und dem französischen Konsulat, eine breite Kampagne in mehreren Genfer Gemeinden. Wir versuchen, dem Fussgängerbild auch einen spielerischen Touch zu geben: Er soll sich in der Stadt frei bewegen können, ohne zu grosse Einschränkungen, möglichst mit weniger Einschränkungen jedenfalls, als wenn er mit dem Auto unterwegs wäre.

Alle reden in Genf vom “Plan Piétons” – auch der Mann auf der Strasse?

Es kommen Tag für Tag BürgerInnen hierhin, um nach Stadtplänen zu fragen oder Informationen einzuholen. Langsam, aber sicher ändert sich etwas im kollektiven Bewusstsein.

Man muss natürlich immer das Umsetzungstempo so dosieren, dass die Leute mitkommen. Es braucht ein Maximum an Leuten, nicht nur ein bestimmtes Milieu, die eine solche Idee mittragen. Deshalb hat der “Plan Piétons” immer aufs Quartier-, aufs Alltagsleben abgezielt und damit auf Anliegen, die oft vor allem in links-alternativen Bevölkerungskreisen verankert sind, gleichzeitig aber auch aufs Image der Stadt, auf die Spazierwege und Promenaden, Dinge, die in erster Linie andere Schichten ansprechen. Das Plan-Piétons-Konzept lebt davon, dass es fortlaufend weiterentwickelt wird.

Wie weit ist inzwischen die Beratung des Richtplans gediehen?

Vorneweg: Der Preis kann die Akzeptanz und die Genehmigung dieses Richtplans durchaus befördern. Im Moment behandelt ihn die Raumplanungskommission der städtischen Legislative sozusagen in zweiter Lesung und berät ihn nochmals “volet” für “volet” durch. Danach braucht er noch den Segen des Kantons. Die Mitglieder der Kommission werden wir zur Preisverleihung einladen.

Parallel dazu setzen wir die Arbeit in den Quartieren fort. Beispielsweise sind letztes Jahr auf Stadtboden immerhin 61 zusätzliche Fussgängerübergänge eingerichtet worden! Wo auch immer sich die Gelegenheit bietet, dem Fussgänger mehr Komfort zu verschaffen, einen Schulweg zu sichern oder ein Durchgangsrecht über privaten Boden zu erlangen, packen wir diese beim Schopf. Zu Diskussionen Anlass gibt vor allem die flächendeckende Verkehrsberuhigung, die der neue Plan mit sich bringt.

Woraus nährt sich die da und dort offenbar fortbestehende Opposition oder Skepsis?

Ich glaube, dass man quer durch alle Lager begriffen hat, dass sich die Fussgängeranliegen nicht mehr unter den Tisch wischen lassen. Das “volet 1”, die Spazierwege, hat derart Erfolg, dass niemand mehr daran rütteln wird. Alle Massnahmen, die keinen zusätzlichen Raum für den Fussverkehr bedingen, gehen eigentlich glatt über die Bühne. Sobald es aber – im volet 2 – darum geht, Platz für ihn zurückzugewinnen, sei dies auf privatem Boden oder auf Kosten anderer, vor allem des Autoverkehrs, wirds schwieriger. Dass man dieses Problem angeht, das ist das Neue an dieser zweiten Generation des “Plan Piétons”. Und wenn Sie hier vorwärts kommen wollen, müssen Sie versuchen, sich mit betroffenen Privatpersonen und den BenutzerInnen des öffentlichen Raums gütlich zu einigen.

Spielt Tempo 30 eine Rolle im Richtplan?

Ja, und zwar im 5. “volet”. Es gibt in Genf schon eine Reihe kleiner Tempo-30-Zonen, doch haben sie zu wenig System, um der Stadtlandschaft ihren Stempel aufzudrücken und für alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen erkennbar zu sein. Sie müssen quartierweise eingerichtet werden, um den ganzen Innenraum zwischen den Hauptachsen des übergeordneten Netzes abzudecken. Dort wiederum streben wir bessere Querungsmöglichkeiten an: In Genf passieren 56 von 100 Fussgängerunfällen ausserhalb der markierten Übergänge, 36 – was beträchtlich ist – auf Fussgängerstreifen, 4 bei Übergängen mit Mittelinsel und 4 bei solchen mit Lichtsignalanlage. Wir schaffen praktisch keine neuen Übergänge mehr ohne Mittelinsel, jedenfalls auf Hauptstrassen. Um den Verkehr zu beruhigen, versuchen wir auch, die einzelnen Massnahmen wie Wohnstras-



*Marie-José Wiedmer-Dozio, seit 1991 Chefin des Genfer Stadtplanungsamtes:
“Zu Fuss gehen wirkt befreiend, und diese ‘Freiheitsidee’ müssen wir unbedingt entwickeln.”*

sen, Fussgängerzonen, Tempo-30-Zonen, Geschäftsstrassen oder auch das neue Instrument der “Flanierzone” besser aufeinander abzustimmen.

In Basel hat mehr als die Hälfte der Leute kein Auto, hier ist es bloss ein Viertel...

Ich denke, das ist eine Frage der Mentalität. Die Kreise, die das Auto repräsentieren, waren in Genf immer sehr präsent. Ab den Sechzigerjahren setzte man voll und ganz aufs Auto. Nun muss es uns gelingen zu zeigen, dass es mindestens so vorteilhaft ist, zu Fuss zu gehen oder Velo zu fahren. Es gilt, sich in der Stadt wieder anders zu orientieren. Die Leute wissen nicht mehr, wie weit man zu Fuss in 10 Minuten kommt.

Sie bleiben optimistisch?

Anders könnte ich diese Arbeit nicht machen. Stadtplanung braucht einen Schuss Idealismus und ist ein Langzeitprogramm.

Koexistenz à la bernoise: Langsamer unterwegs, schneller am Ziel

*Vorher – nachher:
Egalité statt Autokratie,
Boulevard-Charakter dank
vergrösserten und flexibel
nutzbaren Vorräumen, dazu
Kurzzeitparkplätze für die
Autokundschaft – Aufwer-
tung der Seftigenstrasse
auch als Geschäftsmeile.*



Verkehrstrom und -lärm sind geblieben, aber aus einer unwirtschaftlichen, trennenden Dorfschneise entstand eine Durchgangsstrasse mit verbindendem Charakter. Wabern hat eine neue Ortsmitte und die ewige Warterei an den Fussgängerampeln gehört der Vergangenheit an. Das Schlüsselwort dazu heisst "Berner Modell".

Heute, vier Jahre nach dem Totalumbau, ist die Seftigenstrasse mit 21'000 Fahrzeugen pro Tag gar noch leicht stärker belastet als zuvor. Doch die Autos müssen sich ihren Platz mit dem – bevorzugt behandelten – Tram teilen. Möglich wurde diese Zusammenlegung von Fahrbahn und Tramtrasse durch ein ausgeklügeltes System von Ampeln und Kreiseln. Die beabsichtigte Verstetigung des Verkehrs ist eingetroffen: Die mittlere Fahrgeschwindigkeit ist zwar gesunken (von 31 auf 28,5 km/h), dank kürzerer Stillstandszeiten dauert die Durchfahrt im Schnitt aber nur noch 64,5 statt

67 Sekunden. Die den Verkehr dosierenden Ampeln, zuvor fast rund um die Uhr in Betrieb, schalten sich nur noch während rund 2,5 Stunden pro Tag ein.

Komfort und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr

Warteten FussgängerInnen durchschnittlich 20 Sekunden, um über die alte Seftigenstrasse zu kommen, sind es heute 1,6 Sekunden. Das Überschreiten der Fussgängerstreifen ist offenbar derart problemlos, dass trotz des einladenden Mittelstreifens das "wilde" Queren zurückgegangen ist. Abgenommen hat beim Queren auch die Verweildauer auf der Fahrbahn. Noch weit stärker als dem Fussgänger- (plus 11%) hat der Komfort- und Sicherheitsgewinn dem Veloverkehr Auftrieb verliehen (plus 56%).

Das kleine Wunder fusst auf einem intensiven partizipativen Planungsprozess, wie ihn das Berner Modell in Gang setzt, um den verkehrspolitischen Grundsätzen des Kan-

tons Nachachtung zu verschaffen. Das Instrument der "erweiterten angebotsorientierten Verkehrsplanung" orientiert sich an Grenzen und Grenzwerten und entsprechenden interdisziplinären Erkenntnissen, die definieren helfen, wie Problemstrassen in jeder Beziehung wieder "verträglich" zu machen sind. Erstens sollen so die Folgeschäden des nach rein technischen Kriterien vorgenommenen Strassenbaus behoben und zweitens Spielräume für die zukünftige Entwicklung geschaffen werden.

Mitreden, um mitzutragen

Die aus Quartier- und RegionsvertreterInnen zusammengesetzte "Kommission Seftigenstrasse" begleitete die Projektierungsarbeiten von allem Anfang an. Das Berner Modell weist dem institutionellen Begleitgremium klare Aufgaben und Kompetenzen zu; seine Mitglieder schlüpfen so nach und nach auch in die Rolle von "BotschafterInnen". Mit einem sehr gepflegten Informationsblatt, dem "asfalter", schufen die Behörden auch während der Realisierungsphase Goodwill für das Projekt.

Vollends zum Vorzeigestück der Berner Planungsphilosophie wird die Seftigenstrasse durch die Kunst am Bau auf dem Mittelstreifen, dem neuen Rückgrat der Verkehrsader.

Koexistenz statt Dominanz: Diesen Anspruch löst die Seftigenstrasse heute ein. Der mit 70% Anteil weiterhin dominierende Autoverkehr muss alle ändern gleichberechtigt leben lassen – was er jedoch nur so lange tun wird, als er nicht unbeschränkt weiterwächst.

Bösingen:

Fussweg Cholholz – Litzistorf

Eine Gemeinde greift zur Selbsthilfe

Längs der stark befahrenen Hauptstrasse Düdingen (FR) – Laupen (BE) verläuft auf einem Abschnitt von 1.4 km seit vergangenem Herbst ein schön in die Landschaft eingebetteter Fussweg. Gebaut hat ihn die Gemeinde Bösingen (FR), die ihren Kindern und Jugendlichen den gefährlichen Schulweg über besagte Strasse nicht länger zumuten mochte.

Behörden und besorgte Eltern atmeten erleichtert auf, als bekannt wurde, der Kanton Freiburg wolle die Hauptstrasse ausbauen, einen Velofahrstreifen und einen Fussweg einrichten. Doch da brachen in der Freiburger Staatskasse definitiv die sieben mageren Jahre an und als frühestmöglichen Zeitpunkt für den Baubeginn bekam die Gemeinde das Jahr 2008 in Aussicht gestellt. Die Situation aber erforderte unverzügliches Handeln: Auf ihrem täglichen Schul- beziehungsweise Arbeitsweg kamen viele Bösinger Schüle-

rInnen und Lehrlinge, ob zu Fuss oder per Velo unterwegs, an der eher schmalen und teils sehr unübersichtlichen Hauptstrasse nicht vorbei. Der nun umfahrbare Abschnitt Litzistorf–Cholholz war insbesondere für die Jüngeren ein sehr gefährliches Pflaster.

Gouverner, c'est prévenir!

Die Suche nach einer Lösung ohne finanzielle Hilfe des Kantons war rasch von Erfolg gekrönt. Es zeigte sich, dass nicht nur den Gemeindeverantwortlichen viel daran lag, "nicht auf Kosten der Jugend" zu sparen und "die führenden Köpfe von morgen" besser zu schützen. Auch den Landwirten, über deren Grund und Boden der 1.5 m breite Fussweg führt und deren Rat bei der Projektierung gefragt war, ist die Schulsicherheit offensichtlich etwas wert: Sie stellten das benötigte Land kostenlos zur Verfügung! Dank diesem Entgegenkommen liessen sich die Baukosten mit 100'000 Franken in bescheidenem, für die Gemeinde tragbarem Rahmen halten.

Die segensreiche Fuss- und Veloverbindung hat übrigens nicht nur dem ständigen Bangen der Eltern ein Ende gesetzt. Sie animiert offensichtlich auch die erwachsenen BösingerInnen zu vermehrtem Gebrauch des Velos, sei es für die Fahrt zum Einkauf oder für einen gemütlichen Sonntagsbummel durch die idyllische und nun in aller Ruhe zu geniessende Landschaft.

Die ebenso zweckmässige wie attraktive Weganlage ist mit 30–40 cm Kies verdichtet, auf welches eine 3–5 cm starke Mergelplanie aufgetragen wurde.



Burgdorf:

Fussgänger- und Velomodelldstadt

Die erste "Hauptstrasse" mit Fussgängervortritt



An den Eingängen zur Zone wecken auffällige gelbe Stelen die Aufmerksamkeit.



www.modelcity.ch

Die Stadt Burgdorf war eben daran, ihren Richtplan zu erarbeiten, als der VCS und das Ingenieurbüro Metron für ihr Energie-2000-Projekt zur Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs ein geeignetes Versuchsgelände suchten. Erfreuliche Folge: Seit vier Jahren läuft im Bahnhofquartier der Emmestadt der Praxistest eines Verkehrsmodells, das alsbald Furore machte und demnächst zahlreiche Nachahmer finden dürfte.

Burgdorf machte unter 40 Mitbewerberinnen das Rennen um den Titel "Fussgänger- und Velomodelldstadt". In den Richtplan integriert, wurde das Projekt 1995 mit klaren Zielvorgaben gestartet: 10% weniger Energieverbrauch beim Verkehr innerorts, 20% mehr Velofahrten und 1/3 mehr zu Fuss zurückgelegte Wege.

Neuartige Koexistenz mit Zukunft

Das Herzstück der Modellstadt ist heute zweifellos die "Flanierzone" im Einkaufsquartier der Unterstadt. Das Geviert zwischen Coop, Migros, Post und Bahnhof hat einen Umfang von rund 500 Metern. Auf der Hauptachse, der ersten verkehrsorientierten Strasse der Schweiz, wo zu Fuss Gehende durchwegs Vortritt haben, verkehren pro Tag über 6000 Autos, Taxis und Busse. Strassen und Trottoirs, mehrheitlich schon niveaugleich, wirken als eine einzige Verkehrsfläche. Unabdingbare Voraussetzung fürs Ganze: die Geschwindigkeitslimite von 20km/h.

Der Projekt-Trägerkreis bemühte sich von Anfang an erfolgreich um den Einbezug aller politischen Lager, des Gewerbes und der Bevölkerung in den Planungsprozess. War anfänglich viel Skepsis vorhanden, so ist die Flanierzone heute aus Burgdorf nicht mehr wegzudenken. Strassencafé-Kultur blüht auf, und keine der Befürchtungen hat sich bewahrheitet: Die FussgängerInnen machen von der neuen Freiheit, die Strasse beliebig queren zu können, Gebrauch, lassen dabei aber die nötige Vorsicht walten. Andererseits kommt aggressives Fahren praktisch nicht mehr vor. Das Geschwindigkeitsniveau sank von vorher 45-50 auf durchschnittlich 30 km/h – ohne dass eine einzige Busse verhängt worden wäre! Unfallbilanz der vier Jahre: ein paar Bagatellen, dies bei relativ geringen baulichen Massnahmen und entsprechend moderaten Kosten. Die intensive Öffentlichkeits- und Überzeugungsarbeit – u.a. mittels Plakataktionen, Bodenmarkierungen, Events – hat gefruchtet.

Pilgerort Burgdorf

Ein zweiter Flanierzonenversuch läuft im neuenburgischen Saint-Blaise. Bevor das Modell Schule machen kann, wird der Bundesrat eine neue Verordnung über Langsamverkehrszonen verabschieden müssen (voraussichtlich Anfang 2002). Die Dutzende von (Behörden-)Delegationen aus der ganzen Schweiz, die deswegen nach Burgdorf kamen, belegen eindrücklich, wie gross das Interesse am ersten grossen Wurf der Modellstadt ist.

In der Modellstadt ist auch einiges andere schon geschehen oder noch im Tun:

- Mobilitätsberatung für Sportvereine (mit ermutigenden ersten Umsteigeeffekten)
- Verkehrsorganisatorische Erleichterungen für den Veloverkehr
- Suche nach besseren Verkehrsverbindungen zwischen Unter- und Oberstadt
- Velo-Hauslieferdienst (durch Veloservicestation am Bahnhof)
- Beseitigung der systematisch erhobenen Gefahrenstellen im Strassenraum (Schulwegsicherung)
- Evaluation sicherer, komfortabler Querungsmöglichkeiten auf der stark befahrenen Durchgangsstrasse. etc.

Giubiasco:

Via Rompeda

Geniestreich auf der alten Gotthardstrasse

Protestierende AnwohnerInnen und erfinderische Verkehrsfachleute haben in Giubiasco fast so etwas wie die Quadratur des Kreises möglich gemacht: Statt breiter wurde eine Problemstrasse massiv schmaler – und erfüllt ihre Funktion zur allseitigen Zufriedenheit seither sehr viel besser.

Drei Jahrzehnte lang war die Via Rompeda ein Sorgenkind der in Bellinzonas Nachbarschaft gelegenen fünftgrössten Tessiner Gemeinde. Im 18. Jahrhundert als Teil der Gotthardstrasse noch die einzige Ortsdurchfahrt, wurde die Quartierstrasse in jüngerer Zeit zum Schleichweg für um die 2000 PendlerInnen pro Tag, die der Hauptstrasse Giubiasco–Bellinzona mit ihren Signalanlagen auswichen. Von wegen Schleichen: Bei Radarkontrollen wurden Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h ermittelt – ein unerträglicher Gefahrenherd nicht nur für die AnwohnerInnen, sondern auch für die mehreren hundert Kinder, denen die Via Rompeda als Schulweg dient.

Behördliche Zivilcourage

Die Gemeinde wollte zum traditionellen Rezept greifen – normbreite Strasse, einseitiges Trottoir – und stiess damit auf heftigen Protest, weil dieser Ausweitung des Strassenprofils hübsche, rebenbestückte Vorgärten zum Opfer gefallen wären. Doch dann trat als Retter in der Not der Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana mit seinem Beratungsteam auf den Plan. Sein revolutionärer Vorschlag: Verschmälerung der Fahrbahn von 5,5 auf 2,8 Meter, mit Ausweichstellen von 4,5 Meter Breite, Öffnung der bisherigen Einbahnstrasse für den Verkehr in beiden Richtungen, Tempobegrenzung auf 30 km/h. Der Gemeinderat sprang schliesslich über seinen Schatten und so entstand als schöner Nebeneffekt gleich noch die zweite Tempo-30-Zone des Kantons.

Das Projekt ist eine originelle Anwendung der VSS-Norm 680–283, die Einengungen und Ausweitungen der Fahrbahn in bestimmten, Kreuzungsmanöver erlaubenden Abständen vorsieht. Von Pollern gesäumt, wirkt die durchgehend asphaltierte Fahrbahn sehr schmal und erzwingt gleichsam eine langsame Fahrweise. An den Einmündungen sorgen statt der früheren Stop-Signale Rondellen für ein friedliches Miteinander. VelofahrerInnen können bei Bedarf jederzeit auf den niveaugleichen Fahrbahnrand ausweichen.

Nicht nur ist wieder sicherer Platz da, um einen Schwatz zu halten; er lädt durch die sorgfältige Gestaltung zum Verweilen geradezu ein. Die AnwohnerInnen haben sich das Plus an Lebensqualität vor der Haustüre etwas kosten lassen: Für 30% der Sanierungskosten von rund 1 Million Franken sind sie selbst aufgekommen.

Mit der Granitpflasterung des optisch gut abgeschirmten Fussgängerbereichs ...



...ist auch rein ästhetisch eine äusserst befriedigende Lösung gefunden worden.

Luzern:

Frohburgsteg

Bahnhofanschluss über aussichtsreichen Fussgängersteg



Die Passerelle führt von der Parkhausrampe Robert-Zünd-Strasse Bahnhof über die Gleisanlagen des Postbahnhofs und der Brünigbahn, über die Zentralrampe, die Gütergeleise und den Güterschuppen sowie über den Freiverlad der Bahn bis zur Güterstrasse.

Der Frohburgsteg, der sich seit August 1999 in luftiger Höhe 214 Meter weit über die Gleisanlagen des Luzerner Bahnhofs schwingt, verschafft einem aufstrebenden zentrumsnahen Quartier spektakulären Anschluss an die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs der Zentralschweiz. Gleichzeitig ist er ein wichtiges Bindeglied im Fusswegnetz der Leuchtenstadt.

Schon bei der Bahnhofgebiet-Planung in den 70er-Jahren war davon die Rede gewesen. 1982 wurde er Bestandteil des Grobkonzeptes Fusswege und später des kommunalen Fussweg-Richtplans. Den entscheidenden Anstoss zur Planung des Frohburgstegs gab dann allerdings die geplante Überbauung des Tribschengebietes – beziehungsweise die Erkenntnis, dass dessen bessere Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln hohe Kosten und wenig Nutzen brächte. Viel besser schnitt in der Evaluation der Bau einer

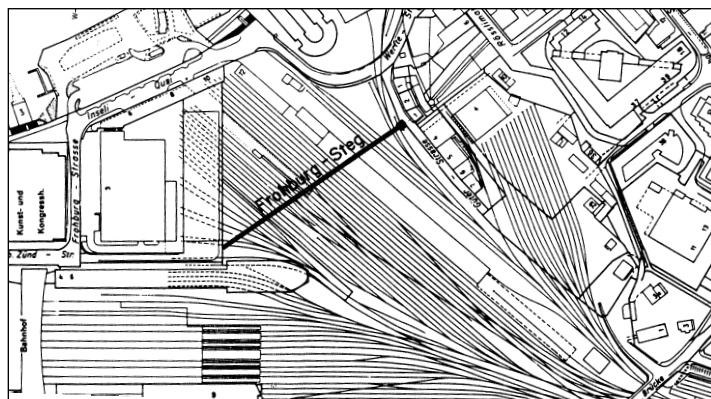
direkt zum Bahnhof führenden Fussgängerpasserelle ab: Fussverkehr kann unter Umständen nicht nur zahllose kurze Autofahrten ersetzen, sondern noch viel mehr.

Obwohl die Überbauung des Tribschengebiets noch auf sich warten lässt, erfreut sich die neue Fusswegverbindung bei den BerufspendlerInnen der hinter dem Bahnhof niedergelassenen Firmen und bei den AbsolventInnen der kaufmännischen Berufsschule bereits grosser Beliebtheit. Den Projektwettbewerb, aus dem schliesslich das realisierte Bauwerk hervorging, hatte die Suva lanciert, die 1992 auf der Rösslimatt ihren Neubau in Betrieb nahm. Das ganze Bauvorhaben, das nicht zuletzt die Vorschriften der SBB bezüglich Gestaltung und Sicherheit bahnerweiternder Anlagen zu erfüllen hatte, machte komplexe Projektierungs-, Vorbereitungs- und Montagearbeiten – inmitten des ununterbrochenen Bahnbetriebs – erforderlich.



Städtebaulicher und verkehrspolitischer Akzent

In architektonisch anspruchsvoll überbaute Umgebung ist dank dem Kredit von Fr. 3'885'000.– ein, wie das Architektenteam zu Recht festhält, "städtebaulicher Akzent aus Aluminium und Stahl" gesetzt worden: eine Fussverkehrs-Infrastruktur, die hohe ästhetische Ansprüche befriedigt und auch deswegen ihren Preis haben darf. Beim Begehen des Steges öffnet sich "ein eindrückliches und ungewohntes Panorama auf See und Berge sowie den pulsierenden Bahnbetrieb". Von den Platzverhältnissen her wohl nicht anders zu realisieren waren die nicht ganz optimalen Aufgänge. Mit dem Wachstum des neuen Wohngebiets im Tribschen wird die städtebauliche Funktion des Frohburgstegs als Verbindungsachse zur Innenstadt erst recht voll zum Tragen kommen.



Schwyz:

Verkehrsversuch Dorfkern

Lösungssuche mit temporärem Tempo 30

Wenn es so weitergeht wie bisher, bilden sich im kleinräumigen Dorfkern von Schwyz zu Stosszeiten immer längere Staus und büssst der Fuss- und Veloverkehr immer mehr Terrain ein. Mit einem von langer Hand vorbereiteten Feldversuch testete nun die Gemeinde zwischen August und Oktober 2000 ein innovatives Tempo-30-Verkehrsmodell.

Im zweiten Anlauf sollte es klappen. Durch Erfahrung gewitzigt – ein erster Verkehrsversuch scheiterte 1995 nach nur drei Tagen an unerwarteten Rückstaus und Protesten gegen eine Strassensperrung – ging der Gemeinderat mit Bedacht ans Werk und schenkte der Kommunikation und den nötigen Motivationsbemühungen gebührende Aufmerksamkeit. Auch mit Standaktionen auf der Strasse warben Gemeinderat und Bauverwaltung für ihr Anliegen.

Durchdachte Versuchsanlage

Aufschluss darüber erhalten, wie die 20-prozentige Verkehrszunahme der letzten 10 Jahre (und allfälliges weiteres Wachstum) unter den knappen Platzverhältnissen im historischen Dorfkern am besten aufzufangen wäre: So lautete das Ziel. Die Mittel zum Versuchszweck: Eine Tempo-30-Zone unter Einbezug von neuralgischen Hauptstrassenabschnitten, geänderte Verkehrsführungen sowie punktuelle Lösungsprovisorien.

Nebst den Vorteilen von Tempo 30 – erhöhte Sicherheit, weniger Hektik, geringere Lärmbelastung, flüssigerer Verkehr – erhoffte man sich auch einen Attraktivitätsgewinn für die Geschäftsstrassen im Dorfkern, nicht zuletzt dank weniger Transitverkehr.

In die Tempo-30-Zone integriert wurden sämtliche engen oder unübersichtlichen Strassenabschnitte im Zentrum sowie die viel begangenen und kritischen Fussgängerbeziehungen. Dadurch konnten "teilweise in gefährlichen Beschleunigungsstrecken" befindliche Fussgängerstreifen und auch solche im Schulhausbereich ins fussgängerfreundliche T30-Regime übergehen.

Den flüssigeren Verkehrsablauf sollte in erster Linie ein ausgeklügeltes Einbahnsystem bewirken, wobei Velos in beiden Fahrrichtungen zugelassen waren. Gleichzeitig konnten so heikle Fussgängerpassagen entschärft werden. Auf dem Postplatz, einem der stauträchtigen Knotenpunkte, wurde ein dreiarmliger Kreisell installiert, der rasch auf hohe Akzeptanz stiess. Ausgesperrt blieb der Verkehr diesmal nirgends.

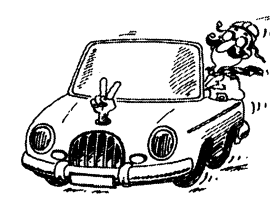
Dass der Versuch optisch nicht sehr attraktiv daherkam, kann den Verantwortlichen nicht angekreidet werden, da sie das Versuchsgelände mit provisorischen Massnahmen und kleinem Budget (Fr. 120000.–) herrichten mussten.

Bewährungsprobe grundsätzlich bestanden

Die Rechnung – mehr Sicherheit und Komfort für die Schwächeren, keinerlei Mobilitätseinbusse für die Motorisierten – scheint aufgegangen zu sein. Trotz fehlender polizeilicher Überwachung und der Beschränkung auf Signalisation und Markierungen wurde Tempo 30 im Allgemeinen recht gut beachtet. Die Vergleichsmessungen ergaben eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (v 85%) von ca. 5 bis 7 km/h.

Dem Auswertungsbericht zufolge sind die veränderte Verkehrsführung und die Tempo-30-Zone trotz der laut gewordenen Detail- und Fundamentalkritik grundsätzlich als zweckmässige Lösung zu betrachten. Wo im Hinblick auf eine definitive Lösung Anpassungen vorzunehmen und unterstützende Massnahmen zu treffen wären, ist klar zutage getreten.

Gute gemeinderätliche Botschaft an die Schwyzer Haushalte.



Tempo 30 im Dorfkern von Schwyz – weils einfach vernünftig ist.

14.8.-6.10.2000



Mehr Lebensqualität im Dorfkern Schwyz

Das kleine Postauto...
 Die Gemeinde Schwyz...
 Die Verkehrsplanung...

Unterstammheim:

Strassensanierung für Unterdorf und Oberdorf

Ein breites Bett für den Fussgängerfluss

Was gestern eine auf den motorisierten Verkehrsstrom ausgerichtete, geichtslose Fläche ohne Bewegungs- und Schutzräume für FussgängerInnen war, präsentiert sich heute als einladender Strassenraum für einen fussgängergerechten Mischverkehr. Die Gemeinde Unterstammheim hat Verkehrsberuhigung und Ortsbildpflege exemplarisch unter einen Hut gebracht.

Der im Zuge einer Werkleitungssanierung – bei verhältnismässig geringem Zusatzaufwand – umgestaltete 300 m lange Strassenzug verbindet die historisch gewachsenen Siedlungen von Unterdorf und Oberdorf. Er führt attraktiven Häuserzeilen entlang, quert den Dorfplatz und kreuzt im unteren Teil die Hauptstrasse. Die Umgestaltung sollte auf der verkehrsorientierten Strasse mehr (Schulweg-)Sicherheit für den Fussverkehr bringen, den Fahrzeugverkehr

bremsen und sich zudem "harmonisch ins denkmalpflegerisch wertvolle Ortsbild einfügen."

Über die gesamte Länge wurde die Fahrbahn durch eine ziemlich stark gewölbte, aber problemlos überfahrbare gepflästerte Wasserrinne in einen FussgängerInnen- und einen Fahrzeugbereich aufgeteilt. Trotz der optisch klar trennenden Wirkung der Rinne ist die gesamte Strassenbreite weiterhin flexibel nutzbar. Breite Fahrzeuge können für Kreuzungsmanöver Gastrecht auf dem Trottoir beanspruchen.

Beim Dorfplatz wurden die vier einmündenden Strassen aufs Niveau des Fussgängerbereichs angehoben. Die auffällige Belagsmusterung, leicht ansteigende Asphalttrampen und der Rechtsvortritt sollen das Geschwindigkeitsniveau so weit senken, dass der Platz als Mischverkehrsfläche funktionieren kann.

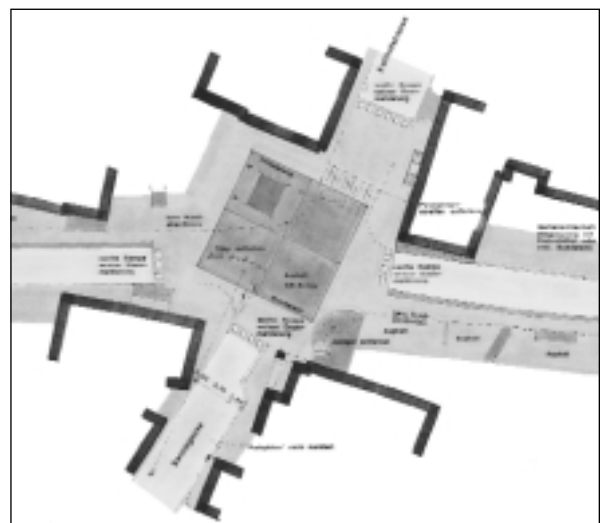
So funktionell wie ästhetisch

Die Renovation von Strasse und Plätzen zwischen Ober- und Unterdorf vermag sowohl funktionsmässig als auch durch die ästhetische Einbindung der Seitenräume zu überzeugen. Mit der Wasserrinne wurde ein innovatives Element ins Spiel gebracht, das trotz der so herbeigeführten, tendenziell beschleunigend wirkenden Verkehrstrennung das Erscheinungsbild klar zu korrigieren vermochte – von der autoorientierten Strasse zur Mischverkehrsfläche. Im Gegenteil wirkt sich die Verengung der eigentlichen Fahrbahn positiv aufs Geschwindigkeitsverhalten und mithin auf die Querbarkeit für die FussgängerInnen aus. Gelungen ist auch der subtile Übergang der Fahrbahn in den Kreuzungsbereich. Und schliesslich machte die Strassengestaltung auch vor der querenden Hauptstrasse nicht Halt; diese wurde ins Gesamtkonzept eingebettet.

Einzuräumen ist, dass es sich dabei um eine Lösung handelt, die wohl vor allem bei mässigem Verkehrsaufkommen zum Tragen kommen kann. Mit der Integrierung nutzungsorientierter Elemente (Brunnenplätze) in die Strassengestaltung wurde der öffentliche Aussenraum besonders auch für den Langsamverkehr aufgewertet und als solcher wahrnehmbar gemacht. Die FussgängerInnen haben ein Stück von dem zurückbekommen, was ihnen im finsternen Mittelalter der Verkehrsplanung abhanden kam: Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum, auf dem Dorfplatz und den täglichen Fusswegen zum Laden, zur Post, zur Schule. Die Strasse verbindet wieder, statt zu entzweien.

Von der autoorientierten Strasse zur Mischverkehrsfläche mit bremsend wirkendem Erscheinungsbild

*Auszug Konzeptplan.
Die Strasse aus der "Vogelschau"*



Winterthur: Fussgängerzone Altstadt Schritt für Schritt vorwärts gekommen

Man schrieb das Jahr 1973, als die Winterthurer Bevölkerung einer verkehrsfreien Zone im historischen Stadtkern mit grossem Mehr zustimmte. Bis zur Eröffnung der heutigen Fussgängerzone sollten dann allerdings noch einige Jahre ins Land und manche politisch-juristischen Händel über die Bühne gehen. Doch was lange währte, wurde in diesem Fall bemerkenswert gut.

“Zusammenfassend kann somit gesagt werden, dass mit der Signalisation einer zusammenhängenden Fussgängerzone ein fussgängerfreundliches Verkehrsregime geschaffen werden kann, das die Altstadt als Zentrum für Einkauf, Begegnung, Kultur und Wohnen aufwertet, ohne dass deswegen die notwendigen Fahrbeziehungen wesentlich eingeschränkt werden.“ Gegen diese Feststellung des Winterthurer Stadtrates vom 17.3.99 erhob sich kein Widerspruch mehr. Die vormals verhärteten Fronten hatten sich nach und nach aufgeweicht und der Erkenntnis Platz gemacht, dass sich fussgängerfreundliche Strassenräume auszahlen – nicht nur für AnwohnerInnen, Restaurationsbetriebe und Vergnügungstätten, sondern auch für betroffene Einkaufsgeschäfte und Gewerbebetriebe.

Der erste Schritt Richtung Fussgänger-Altstadt erfolgte gar schon 1955 mit dem Fahrverbot auf dem geschäftsmässig wichtigsten Strassenzug Untertor–Marktasse – noch bevor in den 60er-Jahren der Verkehr flutartig answoll. Die Bemühungen der AltstadtbewohnerInnen, sich wieder Luft zu verschaffen, mündeten im erwähnten Volksentscheid von 1973. Doch statt im Schritt- ging es dann nur noch im Schnecken-tempo vorwärts – obwohl die Winterthurer Altstadt mit dem Hauptbahnhof und zahlreichen Bushaltestellen an ihrer Peripherie bestens durch den öffentlichen

Verkehr erschlossen ist. Mit der Signalisierung einer eigentlichen Sperrzone für Motorfahrzeuge wurde 1987 ein nächster Meilenstein gesetzt. Für die dadurch wegfallenden Strassenparkplätze war vor den Toren der Altstadt in Form von Parkhäusern für Ersatz gesorgt worden (Vermehrung von 1500 im Jahre 1970 auf 2500). Mitte der 90er-Jahre schliesslich verschwanden die letzten frei zugänglichen Parkplätze im eigentlichen Altstadtgebiet von der Bildfläche; das Hin und Her um die verkehrspolizeilichen Anordnungen kam zu einem guten Ende. Die Etablierung der Zone mit generellem Vortritt für den Fussverkehr – bei erlaubtem Fahrverkehr im Schritttempo – war dann nur noch Formsache.

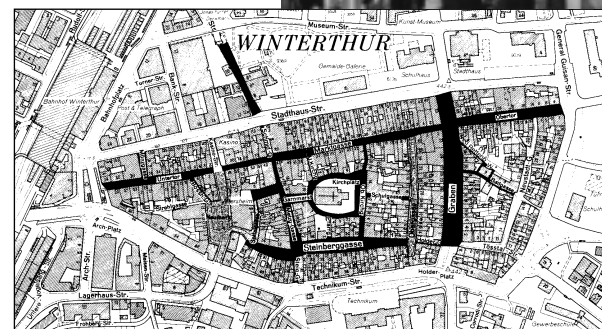
Autofreiheit als Verkaufstrumpf

Der Verbannung des Motorfahrzeugverkehrs aus den einzelnen Gassen und Strassenabschnitten folgten in gewissen Abständen baulich-gestalterische Massnahmen, angefangen 1976 auf der Hauptachse Untertor–Marktasse, wobei sich die ansässigen Geschäftsleute finanziell namhaft beteiligten. Andere Gassen und Plätze haben schon oder werden noch ein schöneres Gesicht erhalten.

Der ewige Interessenkonflikt zwischen AnwohnerInnen und Gewerblern, die befürchten, Auto fahrende Kundschaft zu verlieren, ist lösbar. Ein ganzes Viertel “für sich” zu haben, gefahrlos schlendern und “lädele” zu können, ist und bleibt ein gefragtes Erlebnis, erst recht vor historischer Kulisse und in einladend gestalteten Aussenräumen, wie Winterthurs Zentrum sie bietet.



Ab hier gibt der Fussverkehr den Ton an und das (Schritt-)Tempo vor.



Ausgeführte Ausebnungen
Fussgängerzone Altstadt

Im Frühling 2000 wurden gesamtschweizerisch Gemeindebehörden, Fachleute und Organisationen aus den Bereichen Verkehr, Planung, Strassenbau und Energie angeschrieben und zur Mitwirkung am Wettbewerb um den Innovationspreis Fussverkehr eingeladen. Bedingung war, dass die eingegebenen Projekte umgesetzt sind oder deren Realisierung gesichert ist.

Projekteingaben waren in vier Kategorien möglich:

- Verkehrskonzepte, Leitbilder und Aktionsprogramme
- Massnahmen auf verkehrsorientierten Strassen (zum Beispiel Hauptstrassen)
- Massnahmen auf siedlungsorientierten Strassen (zum Beispiel Quartier-, Erschliessungs- oder Sammelstrassen)
- Öffentlichkeitsarbeit

Bewertet wurden die Eingaben von der Jury nach folgenden Kriterien:

- Effektivität in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Komfort der Zufussgehenden
- Attraktivität und Akzeptanz seitens der BenutzerInnen
- Innovationsgrad: visionäre, ideenreiche und ästhetische Lösung
- Koordiniertes Vorgehen: Einbezug der Betroffenen
- Finanzen: Effizienz der eingesetzten Mittel
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Städte
- Energieeffizienz: Anreiz für die Mobilität zu Fuss

Die Jury

Acht ausgewiesene Verkehrsfachleute waren für die Beurteilung der Projekte und die Preisvergabe verantwortlich:

Brigitte Allenbach-Stettbacher

Architektin und Bildhauerin; wirkt seit 1985 in der Gruppe für Verkehrsberuhigung in der italienischsprachigen Schweiz (GMTSI) als technische Beraterin mit. Bearbeitet Verkehrsberuhigungsprojekte und führt Umbauarbeiten durch.

Christian Boss

Diplomierter Ingenieur ETHZ/SIA/SVI; spezialisiert auf dem Gebiet der Planung, Konzeption, Realisierung und des Betriebs von Strassenverkehrsanlagen. Direktor des Ingenieur-Beratungsbüros Boss et Partenaires SA. Gegenwärtig als Experte im Auftrag des ASTRA mit den neuen Mobilitätsformen im öffentlichen Raum befasst.

Marianne Brunner

Verkehringenieurin und Raumplanerin; Co-Leiterin des Ressorts Verkehrssicherheit des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS. Berät Gemeinden und Anwohnergruppen in Fragen rund um das Thema "Nutzung und Gestaltung von Strassen innerorts".

Daniel Grob

Bauingenieur HTL, Raumplaner NDSI HTL und Verkehrsplaner SVI; seit 2 Jahren als Spezialist für Verkehrssicherheit, Fuss- und Veloverkehr Mitarbeiter von Fussverkehr Schweiz. Zuvor Ressortleiter "Verkehrssicherheit" beim VCS und Verkehrsplaner beim Stadtbauamt Aarau.



Marco Hüttenmoser

Dr. phil. I, Erziehungswissenschaftler; forscht über die Auswirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Entwicklung der Kinder und hat verschiedene Studien zu diesem Thema verfasst. Eigene Dokumentations- und Forschungsstelle in Muri (AG). Herausgeber der Zeitschrift "undKinder" des Marie-Meierhofer-Instituts.



Raphael Denis Huguenin

Psychologe; hat sich mit einer Dissertation über Attitüden/Werte/Handlung im Bereich Verkehrspsychologie spezialisiert. Seit 1973 bei der bfu (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung), heute als Vizedirektor. Mitgliedschaft in verschiedenen Fachkommissionen im In- und Ausland.



Daniel Leupi

lic. rer. pol.; als Mitinhaber des Velobüros Olten in der Leitung von Projekten zur Förderung der Human Powered Mobility (HPM) engagiert, z. B. Veloland Schweiz, Human Powered Mobility an der Expo.02, Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Verkehrsmanagement in Energiestädten (für EnergieSchweiz).



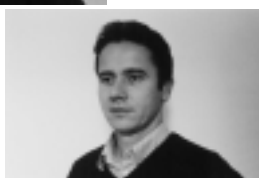
Rolf Seeger

Dr. med.; Oberarzt an der Verkehrsmedizinischen Abteilung des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Zürich. Nach mehrjähriger Tätigkeit als praktizierender Arzt (Facharzt FMH für Allgemeinmedizin) seit 1991 als Verkehrsmediziner tätig, mit Schwergewicht in der Fahreignungsabklärung.



Ulrich Seewer

Dr. phil. nat., Geograf; wissenschaftlicher Adjunkt in der Abteilung Verkehrsorganisation des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), mit Projekten in den Bereichen Verkehrsstatistik, nachhaltige Mobilität, Freizeitverkehr sowie Fussgänger- und Veloverkehr befasst.



Weitere Informationen zum Wettbewerb und den Siegerprojekten sind erhältlich auf der Homepage www.fusspreis.ch oder bei:



Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61
Postfach
3000 Bern 2
Telefon 031 328 82 60
m.rytz@vcs-ate.ch
www.vcs-ate.ch



Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon 01 383 62 40
Fax 01 383 97 88
info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Impressum:

© VCS und Fussverkehr Schweiz 2001

Organisation Jurierung:
PLANUM, Urs Michel, Zürich

Text und Redaktion:
Urs Geiser, Büro Corretto, Solduno/Burgdorf;
Michael Rytz, VCS

Visuelle Konzeption und Realisation:
Res Rothacher, Zürich

Druck: Ritz Druck, Bern

Fotos:
Bernhard Kägi, Langnau (Titelblatt)
Jean Luc Planté, Genf (Seite 5)
Stadt Genf (Seiten 2-4)
Rolf Steiner, Köniz (Seite 6)
Gemeinde Bösinggen (Seite 7)
Adrian Aeschlimann, Burgdorf (Seite 8)
Urs Michel, Zürich (Seite 9)
Tiefbauamt der Stadt Luzern (Seite 10, Karte)
Sputnik Luzern (Seite 10)
Planungsbüro Suter von Känel AG, Zürich
(Seite 12)
Stadt Winterthur (Seite 13)



Marcher à Genève...

Le plan ci-contre indique les distances en minutes à la vitesse moyenne de 5km/h.

Ça vous paraît rapide?

Vérifiez, vous serez étonné.

Organisation:



Mit finanzieller Unterstützung von:

