



Praxisbeispiel
FLÂNEUR D'OR:
PRÄMIERUNG VORBILDLICHER
FUSSVERKEHRSINFRASTRUKTUREN



05.10.2009

Übersicht



Via Steg über die Limmat, mit dem Lift hoch ins Zentrum von Baden: Zufussgehende wie Velofahrende frequentieren die komfortable und direkte Fusswegverbindung zahlreich und schätzen sie sehr.

(Quelle: www.flaneurdor.ch)

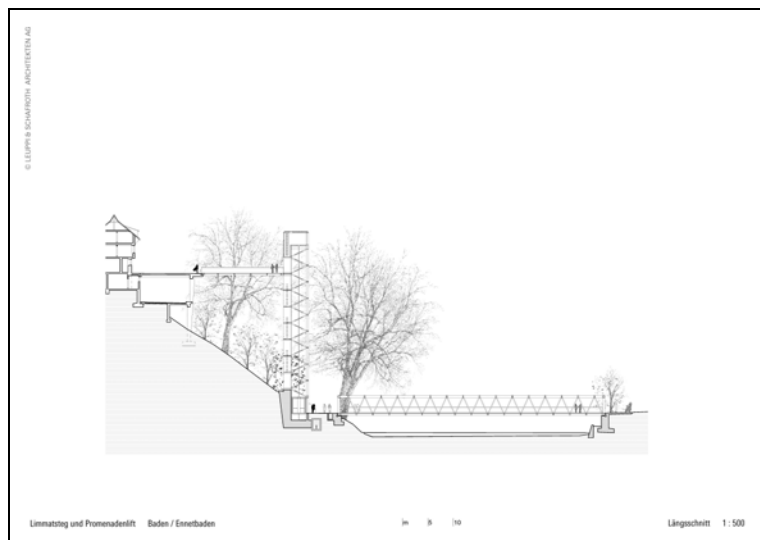
Prämierung für gute Beispiele

Attraktive, sichere und direkte Fusswege sind Voraussetzung, dass Zufussgehende diese gerne und zahlreich nutzen. Eine vorausschauende Planung und eine gute Umsetzung sind dabei zentral. Vorbildliche Lösungen, welche die Qualität und Attraktivität des Zufussgehens verbessern, werden regelmässig im Rahmen eines Wettbewerbs von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, prämiert. Mit dem «Flâneur d'Or 2008» wurde bereits zum sechsten Mal der Fussverkehrspreis Infrastruktur vergeben. Die zahlreich eingegangenen und hochwertigen Wettbewerbsbeiträge lassen den erfreulichen Trend erkennen, dass die Verkehrsplanung zunehmend die Belange des Fussverkehrs erkennt und selbstverständlich in Projekte einbezieht. Insbesondere die vielfach von den Gemeinden eingereichten Begegnungszonen, wie z. B. in Bremgarten, Baden und Schlieren (vgl. Bildergalerie), zeugen von grosser Verbreitung dieser den Fussverkehr priorisierenden Flächen. Im Rahmen des Wettbewerbs 2008 erhielten Projekte in sechs Gemeinden eine Auszeichnung für gelungene fussgängerfreundliche Umgestaltungen von Ortszentren oder auch Kantonsstrassen.

Beispiel Fussgängersteg Baden/Ennetbaden

Der Hauptpreis des Flâneur d'Or ging an einen Fussgängersteg über die Limmat, der – mit einem Promenadenlift kombiniert – neu und innovativ die Gemeinden Baden und Ennetbaden verbindet. Das gemeindeübergreifende Projekt hat eine wichtige Netzlücke geschlossen. So sind die Limmatpromenade als Naherholungsgebiet und das Bäderquartier nun direkt vom Zentrum Baden aus erreichbar. Ennetbaden hat mit der kurzen Verbindung zwischen den südlichen Wohnquartieren und Baden einen optimalen Anschluss an den Bahnhof erhalten. Baden hat die Anlage Limmatsteg/Promenadenlift als Bestandteil des Entwicklungsrichtplans für das Bäderquartier umgesetzt und 2007 eröffnet. Darüber hinaus hat die Stadt die kontinuierliche Optimierung der Situation der Zufussgehenden in einem „Fusswegkonzept Baden“ festgeschrieben. Dieses dient als Planungsinstrument für die Stadtverwaltung und stellt die Grundlage für weitere Projekte zur Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur dar.

Beschrieb



Das mit dem Flâneur d'Or 2008 prämierte Bauwerk verbindet Ennetbaden und das Badener Zentrum durch einen breiten Fussgängersteg über die Limmat und einen 30 Meter hohen vertikalen Lift auf kurzem Weg miteinander. (Quelle: www.flaneurdor.ch)

Hintergrund

Der Fussverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil im Mobilitätsgeschehen, der meist unterschätzt wird. Die Schweizer Bevölkerung legt, gemäss Mikrozensus 2005, rund 45 % aller Etappen zu Fuss zurück; in rund 40 % der täglichen Unterwegszeit dienen die eigenen Füsse als Fortbewegungsmittel, wobei eine gute und sichere Fussverkehrsinfrastruktur eine wichtige Grundlage darstellt. Gemäss dem Leitbild Langsamverkehr des ASTRA (Entwurf 2002) sowie der Strategie «Nachhaltige Entwicklung» des Bundes¹ soll der Anteil des Fussverkehrs an der Gesamtmobilität noch gesteigert werden. Auch in den Agglomerationsprogrammen soll der Langsamverkehr mehr Gewicht erhalten.

Die Netzplanung für den Fussverkehr ist in der Schweiz gesetzlich verankert. Laut dem 1987 in Kraft gesetzten Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) haben die Kantone dafür zu sorgen, dass Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten sowie Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden. Die Zuständigkeiten sind kantonal unterschiedlich geregelt. Da die Gemeinden meist die Fusswege planen, zeigt sich ein sehr uneinheitlicher Planungsstand. Einige Gemeinden haben eine vorbildliche Planung, andere sind nach wie vor im Verzug.

¹ siehe www.langsamverkehr.ch

Im Aargau, dem Kanton des Siegerprojekts des «Flâneur d'Or 2008» sind die Zuständigkeiten in der kantonalen Verordnung über Fuss- und Wanderwege sowie in der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU definiert. Der Kanton entwickelt ein übergeordnetes Wanderwege- sowie Radroutennetz zur Verbindung der Regionen und fördert Verbesserungen im Zuge von Sanierungen von Ortsdurchfahrten. Das Erhalten und Verbessern bestehender sowie das Schaffen neuer Fuss- und Radverkehrsverbindungen in Siedlungsgebieten liegt primär in der Zuständigkeit der Gemeinden.

Angebot

Das Fusswegnetz ist Resultat einer detaillierten Planung, die alle bestehenden Verbindungen aufnimmt und allfällige Netzlücken darstellt. Das Netz ist dann attraktiv für Zufussgehende, wenn es aus dichten, abwechslungsreich gestalteten und sicheren Verbindungen besteht. Eine gute Fussverkehrsinfrastruktur erfüllt zudem bestimmte Qualitätsansprüche, die sich aus den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Fussgängergruppen ableiten. Ein hierarchisches Strukturieren des Netzes sowie eine Priorisierung der Massnahmen, die mit der Finanzplanung der Gemeinde abgestimmt ist, erleichtern eine erfolgreiche Umsetzung. Die Stadt Baden hat in Ihrem Fusswegkonzept folgende Anforderungen an das Fusswegnetz formuliert:

- sicher
- direkt und durchlässig
- übersichtlich
- attraktiv und nutzbar

Die Badener Bevölkerung attestiert den Bedingungen für den Fussverkehr gute Noten. Qualität bieten etwa die Altstadt mit der zentralen Fussgängerzone, die grossteils verkehrsberuhigten Wohnquartiere, die gute Anbindung von Naherholungsgebieten und nicht zuletzt die für 4,2 Mio. Franken hergestellte neue Verbindung über den Limmatsteg und Promenadenlift.

Trotzdem weist das Fusswegnetz der Stadt noch Verbesserungsmöglichkeiten auf. Wo genau die Problempunkte liegen, wurde im Rahmen einer Schwachstellenanalyse des Badener Fusswegnetzes systematisch erhoben und in einem Kataster Fussverkehr zusammengefasst. Anhand der identifizierten, übersichtlich in verschiedenen Plänen und Listen textlich und bildlich dokumentierten 197 Mängel entwickelte Baden ein Massnahmenprogramm. Dieses definiert verschiedene Prioritäten und Umsetzungshorizonte unter Angabe der dabei anfallenden geschätzten Kosten, so dass die Realisierung in Etappen erfolgen kann. Für die erste Umsetzungsphase in den Jahren 2009 – 2011 bewilligte der Einwohnerrat Baden einen Rahmenkredit von 500'000 Franken.

Als weitere Fördermassnahme hat Baden mit der „Fussgängersignaletik Innenstadt“ ein Leitsystem realisiert, das im Herbst 2009 eingeweiht wurde. Es leitet die Zufussgehenden zu allen bedeutenden Zielen in der Innenstadt.

Erfahrungen

Ein Jahr nach der Eröffnung von Limmatsteg und Promenadenlift liess die Stadt Baden eine Wirkungsanalyse durchführen, die den Projekterfolg aus Nutzersicht attestiert: Mit täglich 2'400 Liftpassagieren und 1'700 Passantinnen und Passanten über den Steg wird die Anlage gut frequentiert. Eine Befragung zeigte eine hohe Zufriedenheit mit der neuen, in die täglichen Wege integrierten Verbindung. Die Nutzenden kommen aus einem eher kleinräumigen Perimeter und queren die Anlage hauptsächlich auf ihren Wegen zu Arbeit und Einkauf. Jeder sechsten Person dient das Bauwerk als Zubringer zum Bahnhof. Damit stellt die Verbindung eine wichtige Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr dar. In geringem Umfang zeigte die Befragung bei den Nutzenden eine Verlagerungswirkung vom Auto auf den Langsamverkehr (ca. 2 %). Eine auf Ennetbadener Seite neu errichtete Veloabstellanlage zeigt eine hohe, tagsüber über der Kapazitätsgrenze liegende Auslastung. Teilweise werden Velos auch – vorzugsweise Richtung aufwärts – im Lift mitgenommen. Mit einem Nutzeranteil von 7 % Velofahrenden kann das Bauwerk als wichtige Investition zur Stärkung des gesamten Langsamverkehrs angesehen werden.

Profil

Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- ✓ Geschäftsverkehr
- ✓ Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- ✓ Marketing
- Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

Realisierungszeit

- 6 Monate
- 1 Jahr
- 2 Jahre
- ✓ 5 Jahre

Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

Bemerkungen

Die Investitionen in die betreffende Infrastruktur sowie die Planungs- und Realisierungszeit sind abhängig vom umzusetzenden Projekt bzw. von den örtlichen Gegebenheiten.

Wirkung

Umwelt und Energie

Zufussgehen ist platzsparend, klimaneutral, leise und somit die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung. Mit einer fussgängergerechten Gestaltung wird der öffentliche Raum einer Gemeinde als einladend und angenehm empfunden. Die Investition in attraktive Fussverkehrsanlagen und kurze Wegverbindungen entfaltet einen langfristigen Nutzen. Diese laden ein, zu Fuss unterwegs zu sein und tragen so dazu bei, Autofahrten zu verlagern.

Gesellschaft

Zufussgehen ist gesund und trägt zum Wohlbefinden bei. Wer zu Fuss geht, ist unabhängig von Verkehrsmitteln. Dies ermöglicht eine selbstständige Teilnahme an der Mobilität und am öffentlichen Leben. Zufussgehende beleben den öffentlichen Raum und erhöhen damit die Sicherheit. Eine am Fussverkehr ausgerichtete Planung mit dem Ziel eines lückenlosen Netzes mit attraktiven Fusswegen erhöht die Verkehrssicherheit in einer Gemeinde.

Die Prämierung fussgängerfreundlicher, als Vorbild dienender Lösungen im Rahmen des Wettbewerbs Flâneur d'Or trägt in hohem Masse zur Bewusstseinsbildung bei und stellt einen Imagegewinn für die Fortbewegung zu Fuss dar.

Wirtschaft

Die Förderung des Fussverkehrs macht sich volkswirtschaftlich bezahlt und nutzt auch dem lokalen Gewerbe. Massnahmen für den Fussverkehr sind mit vergleichsweise geringen Kosten aber hohem Nutzen verbunden. Über die Hälfte der Kundschaft des Einzelhandels kommt als Langsamverkehr zum Laden. Eine konsequente Förderung und Attraktivierung des Zufussgehens begünstigt dieses Potenzial. Nicht nur das lokale Gewerbe einer Gemeinde, auch touristische Einrichtungen profitieren in Form von mehr Kundschaft sowie freien Parkplätzen für auf das Auto angewiesene Besucher.

Werkzeugkasten

Vorgehen

Um langfristig eine fussgängerfreundliche Infrastruktur in der eigenen Gemeinde oder auch Agglomeration zu schaffen und eine markante Steigerung des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr zu erreichen, ist ein verbindliches Planungsinstrument unabdingbar. Die Arbeitshilfe des ASTRA zum Langsamverkehr in Agglomerationsprogrammen bietet auch für das Erarbeiten eines Fusswegkonzeptes in einer Gemeinde eine gute Vorlage und ermöglicht es, den Fussverkehr systematisch in die kommunale Planung zu integrieren.

Notwendig sind dazu:

- Formulieren klarer Ziele zur Förderung des Fussverkehrs und von Strategien zur Zielerreichung.
- Konzipieren und Definieren eines Fussverkehrsnetzes.
- Analysieren des Ist-Zustands und vorhandener Schwachstellen in den Kategorien Netz, intermodale Schnittstellen, Sicherheit und Information.
- Entwickeln eines Massnahmenplans inkl. Kostenschätzung zur Behebung der bestehenden Schwachstellen mit verschiedenen Zeithorizonten.
- Verbindliches Regeln der Verantwortlichkeit für die Auslösung, Umsetzung und Finanzierung der gemäss Programm zu realisierenden Massnahmen (Festschreiben in Aggloprogrammen, Verkehrsrichtplänen oder eigenen Fusswegkonzepten).
- Den Erfolg kontrollieren.

Es empfiehlt sich, die Bewohnerinnen und Bewohner in die Erarbeitung von Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs einzubinden, beispielsweise mit Ortsbesichtigungen, Orientierungsversammlungen oder Umfragen. Dabei können Schwachstellen im Fusswegnetz erkannt, Widerstände oder Befürchtungen bei Änderungen von Verkehrsregimes frühzeitig erkannt und aufgefangen werden, beispielsweise beim Einrichten von Tempo 30- oder Begegnungszonen (vgl. Mobilservice PRAXIS Beispiele „Netzwidestandskataster Langsamverkehr“ und „Zonen mit Tempobeschränkung“).

Finanzierung

Die Kosten für ein Fusswegkonzept sowie die kontinuierliche Umsetzung der Massnahmen tragen die Gemeinden. Unter bestimmten Bedingungen ist eine (Mit-)Finanzierung von Bund oder Kantonen im Rahmen kantonaler Finanzierungsmodelle oder als Fondslösung möglich und zu prüfen. Insbesondere können grössere konkrete Vorhaben beim Kanton zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme gemeldet werden. Kostengünstig, gegebenenfalls auch kostenneutral umsetzbar sind als Standards definierte Gestaltungsvorgaben oder kleine Verbesserungsmassnahmen, die permanent in Unterhaltsarbeiten oder ohnehin anstehende Bauvorhaben integriert werden.

Marketing

Neue oder verbesserte Fussverkehrs-Infrastrukturanlagen sollen – wie andere Bauwerke auch – die Gemeinden in ihre Kommunikationsmassnahmen integrieren und mit Stolz präsentieren. Im Rahmen der Energiestadt-Prozesse werden solche Bauwerke wie auch das Marketing dazu positiv bewertet. Der Nutzen für die verschiedenen Gruppen (z.B. Mobilitätsbehinderte, Kinder, alte Menschen) soll speziell hervorgehoben werden. Dies fördert die Akzeptanz für weitere, manchmal auch aufwändigere Massnahmen. Die Prämierung von guten Projekten trägt zusätzlich zu einer hohen Akzeptanz bei.

Ein Fussgänger-Leitsystem (vgl. Mobilservice PRAXIS Beispiel „Fussgänger-Leitsystem“) dient nicht nur dazu, den Zufussgehenden den richtigen Weg zu zeigen, sondern ist auch eine öffentlichkeitswirksame Massnahme. Dies erhöht die Bewusstseinsbildung und trägt zu einem guten Image des Zufussgehens bei. Die Gemeinde kann mit der Attraktivität des Fusswegnetzes als Standortvorteil im Rahmen des Stadtmarketings werben.

«Flâneur d'Or» – Fussverkehrspreis Infrastruktur

Bestehende vorbildliche Infrastrukturangebote für den Fussverkehr aber auch innovative Konzepte können Interessierte beim Wettbewerb für den «Flâneur d'Or» einreichen. Teilnehmen können Gemeinden, Planungs- und Ingenieurbüros, Organisationen und Unternehmen sowie Fachpersonen und Gruppen, die sich für die Attraktivität des Zufussgehens einsetzen. Die nächste Ausschreibung wird im Januar 2011 erfolgen.

Für die Teilnahme am Wettbewerb eignen sich neben Verkehrskonzepten und -planungen oder Leitbildern (diese müssen jedoch von den Behörden bereits als verbindlich erklärt sein) vor allem umgesetzte Projekte in den folgenden Kategorien:

- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf Hauptverkehrsstrassen, inkl. Signalisation und Markierung
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen auf untergeordneten Strassen, Wegen und Plätzen, inkl. Signalisation und Markierung
- Fussgängerfreundliche Infrastrukturen, inkl. Signalisation und Markierung bei Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (vorab dem öffentlichen Verkehr)

Eine den Fussverkehr fördernde Massnahme kann punkten, wenn sie sich in den folgenden Kriterien als besonders vorbildlich erweist:

- Attraktivität der Verbindung bzw. des öffentlichen Raums
- Sicherheit und Komfort für die Zufussgehenden
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Gemeinden und Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten, Mut, Hartnäckigkeit, Einbezug der Bevölkerung
- Finanzen: Effizienz bezüglich der eingesetzten Mittel; Verhältnis zwischen Aufwand und Gewinn an Sicherheit und Attraktivität

Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Bundesamt für Strassen, Fachbereich Langsamverkehr: www.langsamverkehr.ch
- Fussverkehr Schweiz: www.fussverkehr.ch
- Ausführliche Informationen zu Begegnungszonen und „best-practice“-Beispiele: www.begegnungszonen.ch
- Fussverkehrspreis Infrastruktur: www.flaneurdor.ch
- Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG): www.admin.ch/ch/d/sr/c704.html
- Energiestadt® : www.energiestadt.ch

Weitere Downloads:

- Arbeitshilfe des ASTRA zum Langsamverkehr in Agglomerationsprogrammen:
www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de
- Fusswegkonzept der Stadt Baden: www.baden.ch/documents/Fusswegkonzept1202461002445.pdf
- Dossier Limmatsteg, Jurybericht 2008 und Sonderheft Hochparterre zu Nr. 3/2009 „Ausgezeichnete Fusswege“: www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1809&globalkeyword=gemeinde
- Juryberichte in deutsch, französisch und italienisch des Sonderhefts Hochparterre Flâneur d'Or 2008 vom März 2009 und ein Bericht zur Wirkungsanalyse der Badener Anlage: www.fussverkehr.ch/publikationen.php

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

Stadt Baden
Entwicklungsplanung
Rolf Wegmann
Rathausgasse 5
5400 Baden
Tel: 056 200 82 91
rolf.wegmann@baden.ag.ch

Fussverkehr Schweiz
Thomas Schweizer
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel: 043 488 40 30
info@fussverkehr.ch

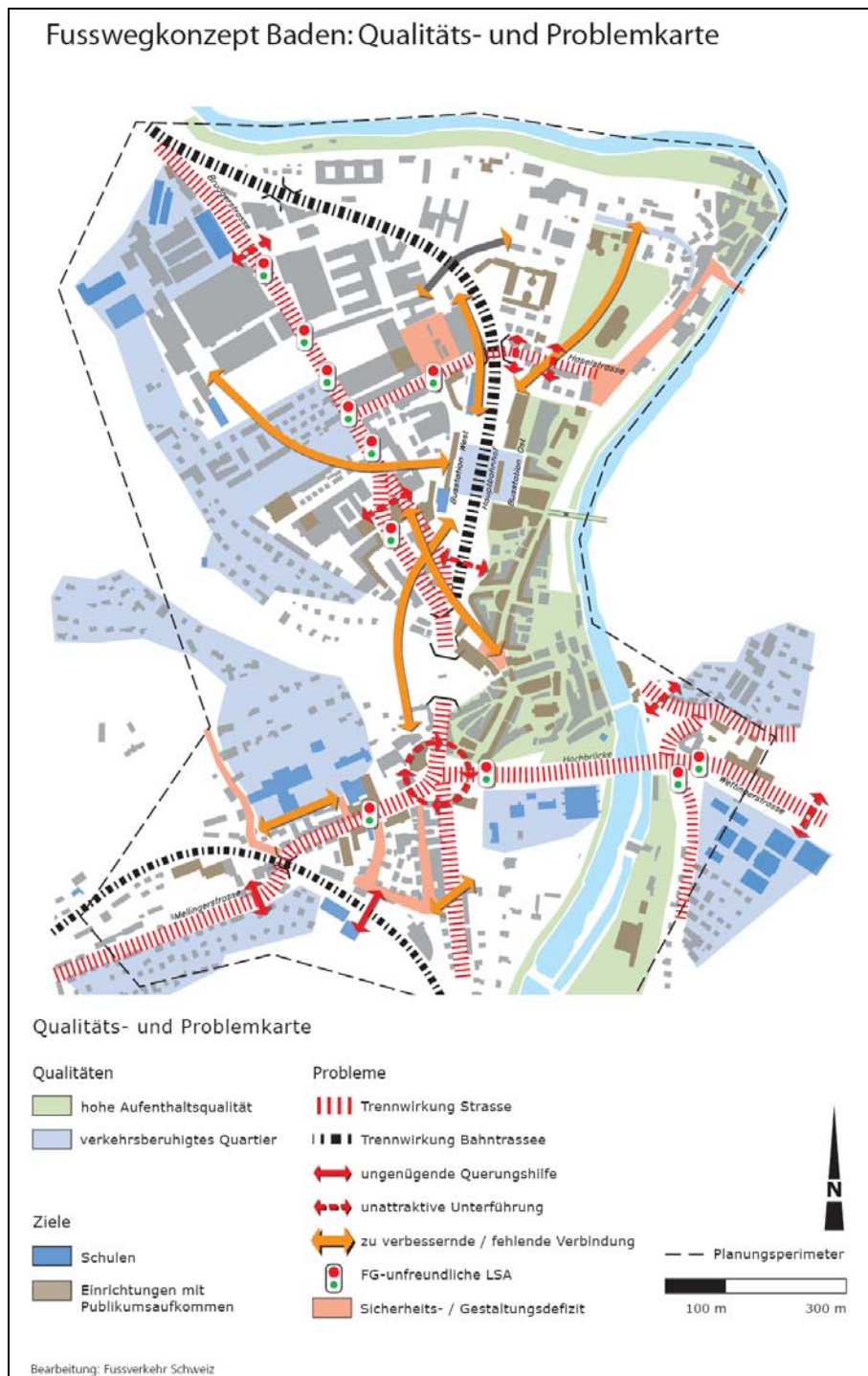
Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxisbeispiels:

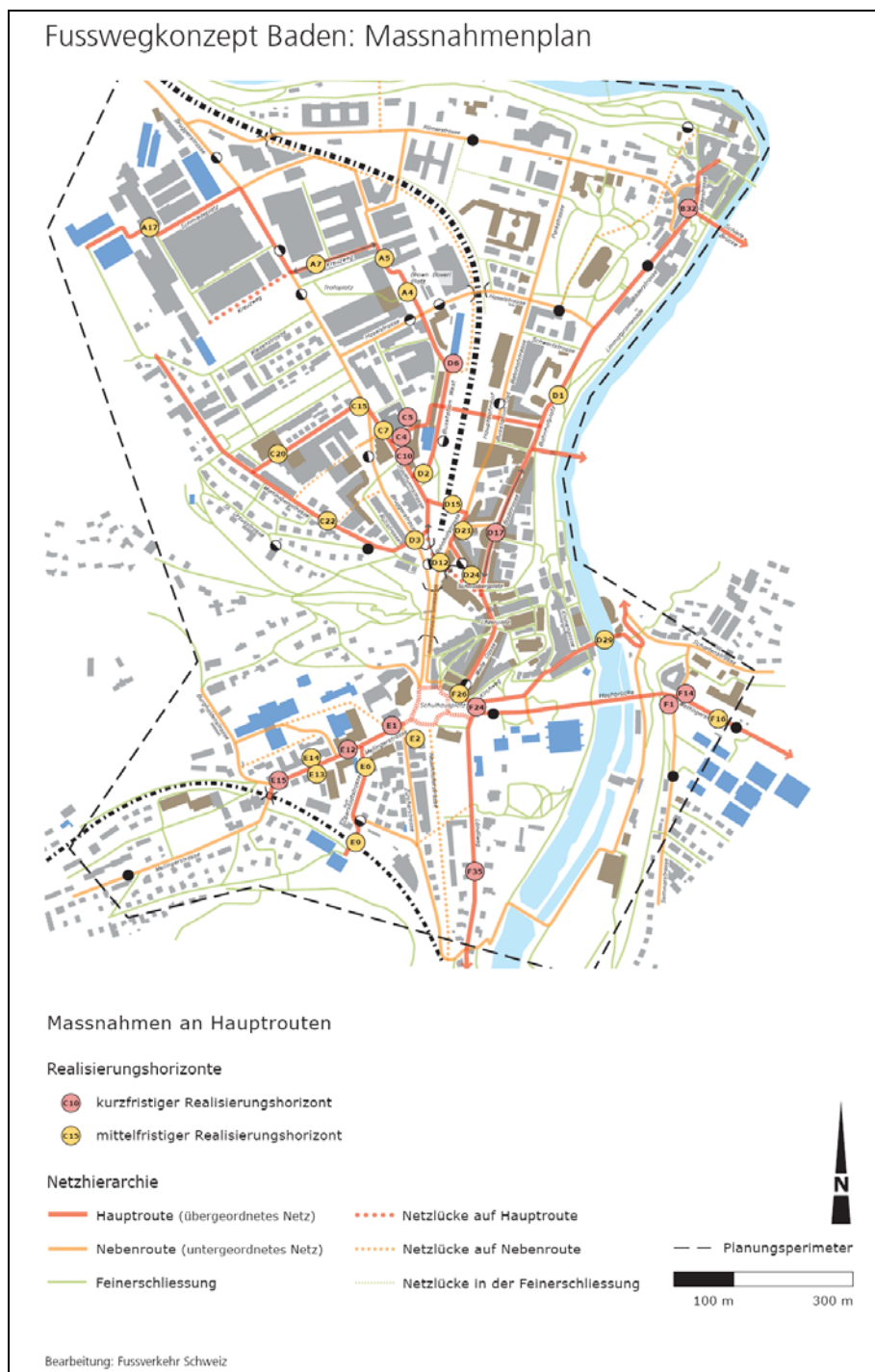
Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau
Tel: 062 835 33 30
aargaumobil@ag.ch

Bildergalerie



Fusswegkonzept Baden: Qualitäts- und Problemkarte

(Quelle: Baden ist Zukunft. Fusswegkonzept Baden. Verfasser: Fussverkehr Schweiz. Zürich, 2007)



Fusswegkonzept Baden: Massnahmenplan

(Quelle: Baden ist Zukunft. Fusswegkonzept Baden. Verfasser: Fussverkehr Schweiz. Zürich, 2007)



Wettbewerbssieger Flâneur d'Or 2008: Fussgängersteg Baden-Ennetbaden (AG)



Auszeichnung 2008: Begegnungszone Schlieren (ZH),

Kantonsstrasse mit Tempo 30 in Croglio (TI)



Erwähnung 2008: Direkter Bahnzugang in Schlieren (ZH), Begegnungszone Schmiedepplatz in Baden (AG)