



Praxis-Beispiel  
ERSCHLIESSUNG VON  
EINKAUFSGESCHÄFTEN FÜR DEN  
FUSS- UND VELOVERKEHR



22.04.2010

## Übersicht



*Von der Begegnungszone direkt in den Coop: ideale Anbindung des Geschäfts an das Fusswegnetz in Gren-  
chen. (Quelle: Fussverkehr Schweiz)*

Die in den letzten Jahren geführte Diskussion um die Anzahl Parkplätze bei Einkaufsgeschäften hat in den Hintergrund gerückt, dass mehr als die Hälfte der Schweizer Bevölkerung ihre Einkäufe zu Fuss oder mit dem Velo erledigt. Um diesen Anteil zu vergrössern, sollen das Wegnetz und die Infrastruktur im Umfeld des Ladens auf dieses wichtige Kundensegment ausgerichtet werden. Gelangen FussgängerInnen zum Beispiel nur via Parkplatz zum Eingang oder fehlen Veloabstellplätze, sinkt die Attraktivität, zu Fuss oder mit dem Velo einzukaufen. Wichtig ist, dass die Bedürfnisse der FussgängerInnen und Velofahrenden bereits bei der Planung von Einkaufsgeschäften berücksichtigt werden. Denn Fehler in der Infrastruktur können später kaum oder nur noch mit sehr grossem Aufwand beseitigt werden.

«Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» haben 2009 zusammen eine Broschüre erarbeitet mit dem Titel «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr». Darin geben die beiden Schweizer Fachverbände für den Fussverkehr und den Veloverkehr Empfehlungen für die Konzeption und den Bau/Umbau einer für FussgängerInnen und Velofahrenden geeigneten Infrastruktur im Umfeld von Einkaufsgeschäften. Die Broschüre richtet sich an Bau- und Planungsverantwortliche von Ladengeschäften sowie an die zuständigen Stellen in der öffentlichen Verwaltung.

### **Beispiel Grenchen**

Dass sich eine abgestimmte Planung lohnt, zeigt das Beispiel des Coop-Centers in Grenchen. Hier ist der Ladeneingang auf die Begegnungszone und damit auf das Ortszentrum ausgerichtet. Der gedeckte Eingangsbereich ist städtebaulich prominent und heisst die FussgängerInnen willkommen. Die Begegnungszone Grenchen erhielt im Jahr 2004 den Fussverkehrspreis. Ausschlaggebend für den Preis war das Zusammenspiel einer guten Gestaltung mit einer publikumsorientierten Nutzung der angrenzenden Bauten.

## Beschrieb



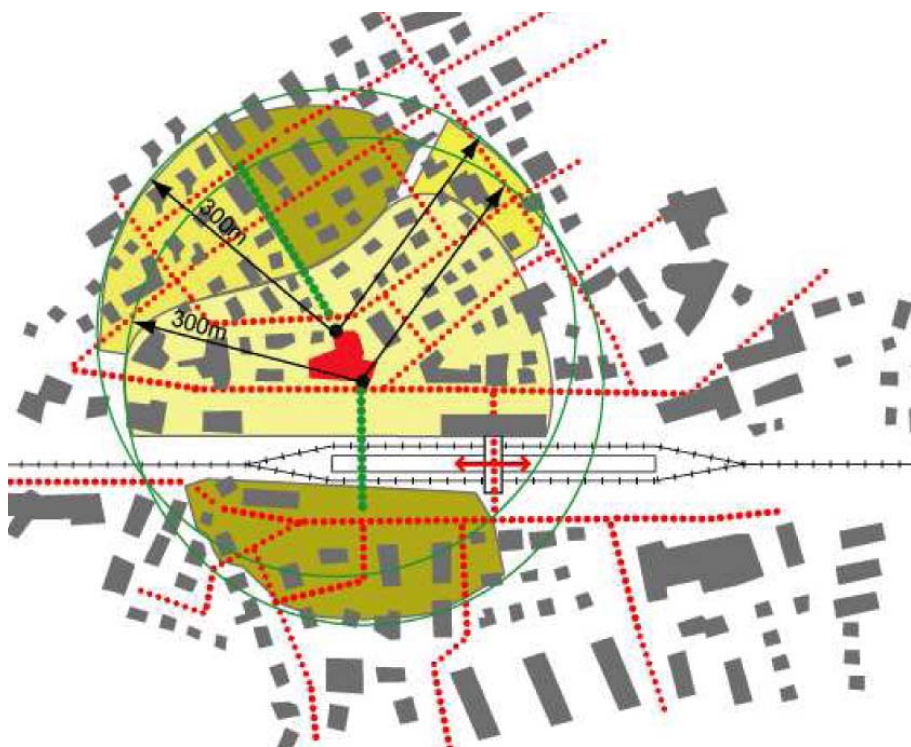
*Dank der koordinierten Planung ist der Eingang des Ladens in Jona SG direkt auf die neue Fussgänger- und Velobrücke ausgerichtet. (Quelle: Fussverkehr Schweiz / Pro Velo Schweiz)*

### Hintergrund

Eine gute Erschliessung der Einkaufsgeschäfte ist für alle Detaillisten ein entscheidender Faktor des wirtschaftlichen Erfolgs. Zu den Erschliessungsanforderungen des motorisierten Verkehrs bestehen zahlreiche Grundlagen, für den Fuss- und Veloverkehr fehlen diese jedoch weitgehend. Die erwähnte Broschüre schliesst hier eine Lücke. Sie wurde bei den grossen Detailhandelsunternehmen in Vernehmlassung gegeben und 2009 an einer gesamtschweizerischen Tagung vorgestellt und diskutiert.

Im Fokus einer optimalen Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr stehen einerseits der «gute» Standort und andererseits eine direkte und attraktive Wegführung aus dem näheren Einzugsgebiet bis zum Ladeneingang. Besondere Beachtung braucht die Wegführung in unmittelbarer Nähe des Geschäftes. Eine Abtrennung vom motorisierten Verkehr ist anzustreben, damit auch Kinder und alte Leute sicher zum Eingang finden und sich nicht zwischen parkierten Autos ihren Weg bahnen müssen. Bei grösseren Läden kann manchmal mit einem zweiten Eingang dieses Problem gelöst und gleichzeitig das fussläufige Einzugsgebiet vergrössert werden (s. Abbildung oben). Für die Velofahrenden sind sichere und attraktive Zufahrten sowie geeignete Veloabstellplätze notwendig. Diese sollen gedeckt und auch mit Anhängern zugänglich sein. Abstellplätze in zu grosser Distanz oder in Untergeschossen sind ungeeignet und werden schlecht akzeptiert. Oftmals sind Details für den Kaufentscheid von grosser Bedeutung. Dies gilt auch für die Erschliessungsanforderungen und die Verkehrsmittelwahl.

Diese speziellen Gegebenheiten müssen bei der Planung der Infrastruktur berücksichtigt werden. Betrachten sollte man nicht nur die unmittelbare Umgebung der Läden (zum Beispiel Eingang, Zufahrt, Abstellplätze) sondern auch das Wegnetz, das zum Geschäft führt. Im Idealfall werden die Grenzen zwischen dem öffentlichen und privaten Raum fließend gestaltet. Damit ein für FussgängerInnen und Velofahrende attraktive Erschliessung entsteht, braucht es ein gutes Zusammenspiel von Behörden und Ladenbetreibern. Von dieser Zusammenarbeit können beide Seiten profitieren: Die Ladenbesitzer durch Kundenzuwachs, die Gemeinden durch Standortattraktivität.



*Vergrößerung des Einzugsgebietes dank geschickter Planung: Das Einkaufszentrum (rot) hat zwei Eingänge (schwarze Punkte). Dadurch vergrößert sich das Einzugsgebiet gegenüber nur einem Eingang (grüne Kreise). Durch den Bau einer zweiten Querverbindung über die Bahngleise (grüne Linie), wird auch das Quartier auf der anderen Seite des Bahnhofs erschlossen.*

## Angebot

Die Broschüre «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr» ist ein Ratgeber für alle, welche Detailhandelsgeschäfte planen, bauen oder umbauen. Sie richtet sich vor allem an Bau- und Planungsverantwortliche von Ladengeschäften sowie an die zuständigen Stellen in der öffentlichen Verwaltung.

Die Broschüre behandelt die folgenden Punkte:

- **Bedürfnisse von Fussgängern und Velofahrern.** FussgängerInnen und Velofahrende sind wendig und flexibel, reagieren sehr empfindlich auf Umwege, sind der Witterung und den Gefahren des Verkehrs besonders ausgesetzt als die AutolenkerInnen.
- **Netzplanung.** Fussgänger und Velofahrer brauchen ein engmaschiges Verkehrsnetz. Die Wege müssen sicher sein, sowohl was die Verkehrsführung als auch was der Schutz vor Übergriffen anbelangt. Orientierung, Attraktivität und Komfort des Umfeldes sind ebenfalls wichtige Stichworte. Die Netzplanung ist in erster Linie Aufgabe der Gemeinde.
- **Detailplanung im Umfeld des Einkaufsgeschäfts.** Die Broschüre vermittelt Fachwissen und gibt Tipps für die gute Gestaltung. Thematisiert werden die Anordnung der Eingänge, Zu- und Wegfahrten, die Breite der Fussgängerflächen aber auch Fragen zur Gestaltung der Flächen und zum Schutz vor Witterung. Für die Sicherheit wichtig sind Sichtbeziehungen zwischen Innen- und Aussenraum, zum Beispiel mit Schaufenstern. Sie beleben den Raum und wirken sich positiv auf die Befindlichkeit der Einkaufenden aus. Auch dies wird in der Broschüre dargestellt. (Wichtig sind auch Angaben zu Kosten)
- **Betrieb und Unterhalt** der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Denn nur ein regelmässiger Unterhalt garantiert, dass die Flächen attraktiv bleiben.
- **Rechtliche und planerische Vorgaben.** Die Broschüre gibt eine Übersicht über die wichtigsten rechtlichen und planerischen Vorgaben auf den Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden.

## Erfahrungen

An der Fachtagung von «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo» vom 18. Juni 2009 in Grenchen kamen verschiedene ReferentInnen zu Wort. Martina Kühne vom Gottlieb Duttweiler Institut (GDI) beschäftigt sich mit Trends im Detailhandel. Sie vertrat die These, dass die heute bestehenden Megatrends Gegentrends hervorrufen würden, die mit den Stichworten Entschleunigung, Qualität, Verantwortung und Respekt zusammengefasst werden können. Dabei stehen die Nähe zur Kundschaft, das regionale Angebot und die lokale Verankerung im Zentrum. Dies dürfte sich in den nächsten Jahren akzentuieren. Wenn die Bevölkerung im Rentenalter zunimmt, werde die soziale Komponente des Einkaufs und die örtliche Nähe des Ladens wichtiger. Eine gute Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr wurde an der Tagung von niemandem in Frage gestellt. Massnahmen, die darüber hinausgehen, insbesondere Anreize für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl im Kundenverkehr, wurden von den Detailhändlern aber nicht als ihre Aufgabe erachtet. Hier ist die öffentliche Hand gefordert.

## 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.--)

## Wirkung

### Umwelt und Energie

Jeder fünfte Weg ist ein Einkaufsweg. Dank einem relativ dichten Netz an Geschäften sind die Wege zum nächsten Detailhandelsgeschäft in der Schweiz recht kurz. Einkäufe des täglichen Bedarfs können darum von einem Grossteil der Bevölkerung zu Fuss oder mit dem Velo erledigt werden (sofern Waren nicht zu schwer oder sperrig sind). Fuss- und der Veloverkehr sind emissionsfrei, leise und brauchen wenig Infrastruktur. Sie tragen darum massgeblich zu einem umweltfreundlichen, energiearmen Verkehr bei. Eine Infrastruktur, welche auf die Bedürfnisse der Velofahrenden und FussgängerInnen Rücksicht nimmt, fördert diese beiden Verkehrsarten.

### Gesellschaft

Unsere Gesellschaft altert. In wenigen Jahren ist über die Hälfte der Bevölkerung älter als 60 Jahre. Alte Menschen sind überproportional häufig zu Fuss unterwegs. Eine fussgänger- und velofreundliche Erschliessung der Einkaufsgeschäfte hat darum aus gesamtgesellschaftlicher Sicht eine grosse Bedeutung.

### Wirtschaft

Einkaufen hat auch eine soziale Funktion. Attraktive, vor Witterung geschützte Vorplätze eignen sich für einen kleinen Schwatz und stärken damit die Beziehung der Kundschaft zu «ihrem» Laden. Dies wirkt sich auch auf den Umsatz aus. Alte Menschen werden zu einem wichtigen Kundenpotenzial für Detailhandelsgeschäfte. Eine fussgänger- und velofreundliche Erschliessung der Einkaufsgeschäfte kommt aus diesem Grund auch dem Detailhandel zu Gute.



## Werkzeugkasten

### Vorgehen

In einem Bau- oder Umbauprojekt arbeiten verschiedene Akteure mit. Sie alle müssen in ihrer Arbeit die speziellen Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigen und umsetzen. Das bedingt, dass möglichst alle Akteure – von der Bauherrschaft über Architekten, Verkehrsplaner, Behörden bis zur Filialleitung – sich ihrer Verantwortung bewusst sind. Nur so kann sichergestellt werden, dass am Schluss eine optimale Situation für FussgängerInnen und Velofahrende vorliegt.

AkteurIn	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführungsprojekt	Ausführung	Abschluss	Unterhalt
<b>Geschäftsleitung</b>	Standortentscheid	Auslösen Vorprojekt	Auslösen Bauprojekt	Bauentscheid			Vorgabe für Betrieb und Unterhalt
<b>Bauherrschaft</b>	Grundlagen für Standortentscheid	Pflichtenheft für Architekt: Vorgaben für Ausrichtung auf Fuss- und Radwegnetz	Verfeinerung Pflichtenheft: Detailliertere Vorgaben	enge Zusammenarbeit mit Planern, Architekten und Ingenieuren, Verantwortlich für Berücksichtigung der Vorgaben			Betriebskonzept
<b>Architekt</b>		Vorprojekt mit Anordnung der Eingänge, Zufahrt, Zugänge und Parkierung	Hochbauprojekt inkl. Ausgestaltung der Eingänge, Lage der Abstellplätze, gestalterisches Konzept	Detailgestaltung, Beläge, Ausstattung	Bauleitung Hochbau, Möblierung	Schlussabnahme	
<b>Raumplaner / Verkehrsplaner</b>	rechtl. Rahmenbedingungen für Überbaubarkeit Einzugsgebiete für den Fuss- und Veloverkehr definieren / quantifizieren	Verkehrsprognosen bezgl. Modalsplit; Berechnung Parkplatzbedarf und Bedarf Veloabstellplätze; Anbindung ÖV	Nachweis der Funktionsfähigkeit der Erschließung für Fuss- und Veloverkehr, Anforderungen an Ausführungsprojekt	Beratung bei Detailprojektierung von Wegführung und Abstellanlagen			Überprüfung der Funktionsweise, Ermittlung von Schwachstellen
<b>Landschaftsarchitekt</b>			Umgebungsgestaltung, Wegführung, Beläge, Bepflanzung	Detailgestaltung, Beläge, Ausstattung	Bauleitung Umgebung, Möblierung	Schlussabnahme	
<b>Bauingenieur</b>				Ausführungsplanung Randabschlüsse	Bauleitung Tiefbau	Schlussabnahme	
<b>Behörden</b>	Zur Verfügung stellen von Grundlagen: Leitbilder, Bauordnung, Fuss- und Radwegkonzept, usw.	Festlegen der öffentlichen Ansprüche. Evtl. Erlass Zonenplan und Sondernutzungsplan	Überprüfung der Baueingabe auf Einhaltung der Vorgaben; Baubewilligung mit Auflagen		Anpassungen am lokalen Fuss- und Radwegnetz vornehmen	Baubabnahme	
<b>Filialleitung</b>							Betriebs- und Unterhaltskonzept

Im Folgenden die für den Fuss- und Veloverkehr wichtigen Schritte:

**1. Studie/Vorprojekt:**

- Standortentscheid (Bauherrschaft)
- Einzugsgebiet definieren (Verkehrsplaner)
- Vorprojekt mit Anordnung Eingänge, Zufahrten etc. (Architekt)
- Festlegen der öffentlichen Ansprüche (Behörden)

**2. Bauprojekt und Ausführung:**

- Projektausgestaltung mit gestalterischem Konzept, Ausgestaltung der Eingänge, Abstellplätze, Beläge, Wegführung etc. (Architekten, Raumplaner, Ingenieure)
- Überprüfung Baueingabe, evtl. Auflagen (Behörden)

**3. Unterhalt:**

- Betriebs- und Unterhaltskonzept (Filialleitung)

## Finanzierung

Die Finanzierung zwischen Gemeinden und Ladenbetreiber muss bei jedem Projekt individuell ausgehandelt werden, weil im Idealfall die Grenzen zwischen öffentlichem und privaten Raum und somit auch zwischen öffentlichen und privaten Aufgaben fließend sind. Eine sinnvolle Aufteilung ist für beide Seiten gewinnbringend.

## Marketing

Die gute Erschliessung des Geschäfts für den Fuss- und Veloverkehr ist für das Marketing ideal einsetzbar. Der Mehrwert lässt sich dem Kunden durchaus kommunizieren, analog wie es mit grossen Autoparkplätzen bereits getan wird.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Fussverkehr Schweiz: [www.fussverkehr.ch/einkauf.php](http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php)
- Pro Velo Schweiz: [www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

Weitere Downloads:

- Broschüre «Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr»:  
[www.fussverkehr.ch/publikationen/erschliessung\\_fuss-velo\\_d.pdf](http://www.fussverkehr.ch/publikationen/erschliessung_fuss-velo_d.pdf)  
oder [www.pro-velo.ch/publikationen/broschueren-zu-bestellen](http://www.pro-velo.ch/publikationen/broschueren-zu-bestellen)
- Tagungsunterlagen vom 18. Juni 2009: [www.fussverkehr.ch/einkauf.php](http://www.fussverkehr.ch/einkauf.php)

Kontaktadressen und Bezugsquelle:

Fussverkehr Schweiz  
Klosbachstrasse 48  
CH-8032 Zürich  
Tel. 043 488 40 30  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)  
[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

Pro Velo Schweiz  
Bollwerk 35, Postfach 6711  
CH-3001 Bern  
Tel. 031 318 54 11  
[info@pro-velo.ch](mailto:info@pro-velo.ch)  
[www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch)

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

[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html)

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Kanton Solothurn  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Kurt Erni, Leiter Grundlagen/Verkehrsplanung  
Röthhof, Werkhofstrasse 65  
CH-4509 Solothurn  
Tel. 032 627 26 51  
[kurt.erni@bd.so.ch](mailto:kurt.erni@bd.so.ch)

## Bildergalerie

(Quellen: Fussverkehr Schweiz / Pro Velo Schweiz)



Attraktive Aussengestaltung erhöht die Aufenthaltsqualität.



Getrennte Flächen für Fuss-, Velo- und Autoverkehr helfen, Konflikte zu vermeiden.



Schliessfächer und Gepäckaufbewahrung erleichtern den unbeschwerten Einkauf. Dies ist vor allem dann wichtig, wenn man zu Fuss oder mit dem Velo in mehreren Geschäften einkauft.



Eine genügend grosse Anzahl Velo-Abstellplätze soll vor der Witterung geschützt sein.



Die Parkierung am Fahrbahnrand verhindert Konflikte beim Parkieren mit Fussgängern. Der Abstand von 50 cm zur Fahrbahn schützt Velofahrer vor plötzlich sich öffnenden Autotüren.



Fehlende Trottoirabsenkungen sind für gehbehinderte oder alte Personen ein Hindernis