

## Den Langsamverkehr fördern – aber wie?

Auf den 1. Januar 2002 sind in der Schweiz einige Neuerungen im Strassenverkehrsrecht in Kraft getreten. Tempo 30-Zonen sind einfacher einzurichten, neu kann auch die Begegnungszone (Tempo 20 und Fussgängervortritt), die aus den Flanierzonen-Versuchen in Burgdorf BE und St. Blaise NE hervorgegangen ist, signalisiert werden. Eine von Fussverkehr Schweiz und der Fachhochschule Rapperswil organisierte Tagung hatte zum Ziel, über die neuen Regelungen, den aktuellen Stand der Verkehrsberuhigung in der Schweiz sowie über Ansätze in anderen europäischen Ländern zu informieren. Das Dossier umfasst alle Referate der Tagung.

### Weitere Informationen:

Fussverkehr Schweiz

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

IG Velo Schweiz

[www.igvelo.ch](http://www.igvelo.ch)

Signalisationsverordnung SSV

[www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_21.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_21.html)

Verkehrsregelverordnung VRV

[www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_11.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_11.html)

Fachhochschule Rapperswil HSR

[www.hsr.ch](http://www.hsr.ch)

PROMPT

[www.vtt.fi/virtual/prompt](http://www.vtt.fi/virtual/prompt)

(Europäisches Forschungsvorhaben zur Förderung des Fussverkehrs in Städten)

15. April 2002

# Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche

Zusammenfassung der Tagungsunterlagen

**Freitag 15. Februar 2002**

## **Rechtliche Grundlagen, aktueller Stand der Diskussion in der Schweiz und in Europa**

---

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gehört zu den Zielen auf allen politischen Ebenen. Unter den Stichworten Verkehrssicherheit, Aufwertung des öffentlichen Raumes, Nachhaltigkeit, Umwelt, Energie, Effizienz der Verkehrsinfrastruktur und Gesundheit werden Konzepte und Strategien erarbeitet. Die Umsetzung blieb bisher aber auf punktuelle Beispiele oder einzelne Gemeinden beschränkt.

Einer der wichtigsten Pfeiler der Fuss- und Veloverkehrsförderung ist eine neue bauliche und/oder organisatorische Aufteilung des Strassenraumes. Mit den ab Januar 2002 geltenden neuen Rechtsgrundlagen wird die Umsetzung von verkehrsberuhigten Bereichen erleichtert. Es müssen aber weitere Hürden im planerischen Bereich aber auch vor Ort überwunden werden. Am Vormittag wird der Fokus auf die Schweiz und die neuen Möglichkeiten gerichtet. Am Nachmittag werden Strategien im Ausland dargelegt.

### **Vormittag**

**9.15 Uhr Begrüssung und Einführung**

Thomas Schweizer, Geograf, Dozent HSR, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz,

**9.30 Uhr Verkehrsberuhigte Bereiche: Neues Bundesrecht**

Peter Friedli, lic.iur. (Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Verkehrsregeln)

**9.50 Uhr Erfahrungen aus den Pilotprojekten**

Flanierzone Burgdorf BE und St. Blaise NE

Daniel Grob, Bauing./Raumplaner NDS HTL, Grobplanung, Herzogenbuchsee

**10.20Uhr Kaffeepause**

**10.50 Uhr Basel "Basel zu Fuss - es geht vorwärts dank politischem Druck"**

Peter Bachmann, dipl. Ing. ETH, büro bc, Basel

11.30 Uhr **Der Bereich Langsamverkehr des ASTRA**

Aufbau und Entwicklung des departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs  
Jörg Häberli, dipl. Ing. ETH (Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr)

11.50 Uhr **Diskussion**

12.15 Uhr **Mittagspause**

**Nachmittag**

13.45 Uhr **Strategien zur Förderung des Langsamverkehrs im Ausland**

Daniel Sauter, Soziologe, Urban Mobility Research, Zürich

14.20 Uhr **PROMPT (New Means to promote pedestrian traffic in cities)**

Europäisches Forschungsprojekt in 6 Ländern

Willi Hüsler, Dipl. Ing. ETH/SVI, ibv Zürich

14.50 Uhr **Kaffee**

15.20 Uhr **Realisierte Beispiele aus Deutschland und Österreich:**

Verkehrsberuhigung Kirchplatz Lustenau (Österreich)

Verkehrsberuhigung Lörrach (Deutschland)

Klaus Zweibrücken, Prof. für Verkehrsplanung, HSR

15.50 – 16.15 Uhr **Diskussion**

Organisation:

Thomas Schweizer

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48

8032 Zürich

Tel. 01 383 62 40

Fax 01 383 97 88

[thomas.schweizer@fussverkehr.ch](mailto:thomas.schweizer@fussverkehr.ch)

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

# Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche

## Einführung

*Thomas Schweizer (Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz)*

### Definition Langsamverkehr

Langsamverkehr umfasst den Fussverkehr und den Veloverkehr sowie das Wandern. Integraler Bestandteil ist der Aufenthalt im öffentlichen Raum; ferner alle Formen der Fortbewegung aus eigener Kraft (z.B. Skaten) soweit sie auf Strassen und Wegen stattfinden.

Von Bedeutung sind einerseits die Sicherheit, Qualität und Attraktivität der Wegnetze, andererseits ist, insbesondere beim Fussverkehr, der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum Beachtung zu schenken.

Bei der Fussgängerin und beim Fussgänger zeigen sich einige grundsätzliche Unterschiede gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden. Ein Mensch zu Fuss ist kein langsames Fahrzeug, das irgendwo abgestellt werden kann. Es braucht keine Abstellanlagen für Fussgänger, aber es braucht attraktive Aufenthaltsbereiche. (- > Verkehrsberuhigte Bereiche). Gehen ist häufig nicht nur das Überwinden einer Distanz von A nach B, sondern ein Zustand mit vielfältigen Funktionen wie Verweilen, Kommunizieren, Spielen, Erholen usw. Aus diesen Gründen erfahren sich FussgängerInnen häufig gar nicht als Verkehrsteilnehmende, sondern sie bewegen sich einfach draussen im öffentlichen Raum. Verkehrsteilnehmer sind sie nur aus dem Blickwinkel der LenkerInnen von Fahrzeugen. Der Automobilist, der Töfffahrer oder die Velofahrerin ist sich dauernd bewusst, dass sie als Verkehrsteilnehmer oder Verkehrsteilnehmerin unterwegs ist. Nicht so der Fussgänger. Er oder sie geht rasch zum Kiosk, in den Laden, zum Bahnhof usw. Sie fühlen sich in erster Linie als Menschen mit einem Ziel nicht aber als Verkehrsteilnehmer.

Zu Fuss Gehen ist so selbstverständlich, dass sich nur wenige darüber Gedanken machen. Dies ist vielleicht auch der Grund, dass die Ansprüche des Fussverkehrs oft vergessen gehen oder gegenüber den Bedürfnissen der anderen Verkehrsteilnehmer weniger stark gewichtet werden.

### **Definition Verkehrsberuhigung**

Verkehrsberuhigung umschreibt organisatorische, bauliche und verkehrsregelnde Massnahmen, mit denen die Nachteile gemildert werden, welche vom motorisierten Individualverkehr auf das gesamte Verkehrsgeschehen, die Siedlungsgebiete und die Umweltqualität ausgehen.

Im Vordergrund stehen das Beheben der Nachteile für Fussgänger, Radfahrer und für den öffentlichen Verkehr sowie die Förderung dieser Verkehrsarten.

Quelle Kt. Aargau, Abt. Verkehr, 2000

### **Ziele der Verkehrsberuhigung**

- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs
- Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den Wohnquartieren, ohne gleichzeitige Einschränkung der Zugänglichkeit der Grundstücke für die Anwohner oder für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste.
- Verbesserung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer
- Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr.
- Anpassung der Strassenraumgestaltung an die Besonderheiten der umliegenden Bebauung und an die Bedürfnisse der Anwohner
- Verbesserung der Wohnqualität.

Quelle: VSS-Norm 640 213, 2000)

Mit verkehrsberuhigten Bereichen kann einerseits die Qualität der Netze für den Langsamverkehr verbessert werden, andererseits kann auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden.

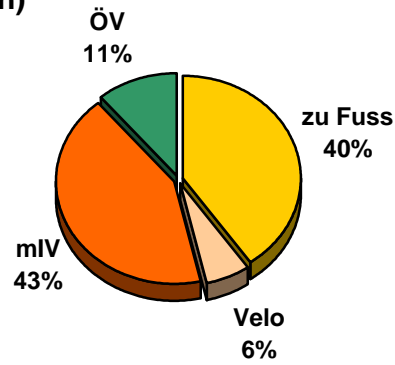
### **Die Bedeutung des Langsamverkehrs**

Die Bedeutung des Langsamverkehrs darf nicht nur in Bezug zur Verkehrsleistung, also den zurückgelegten Kilometern, betrachtet werden, sondern muss insbesondere auch in Bezug gesetzt werden zur Aufenthaltsdauer im Strassenraum. Die Aufenthaltsdauer von Fuss- und VelofahrerInnen ist gleich lange wie diejenige von AutofahrerInnen.

Ein Weg besteht aus verschiedenen Etappen. Hier haben die Etappen, die zu Fuss (oder mit dem Velo) zurückgelegt werden eine zentrale Bedeutung.

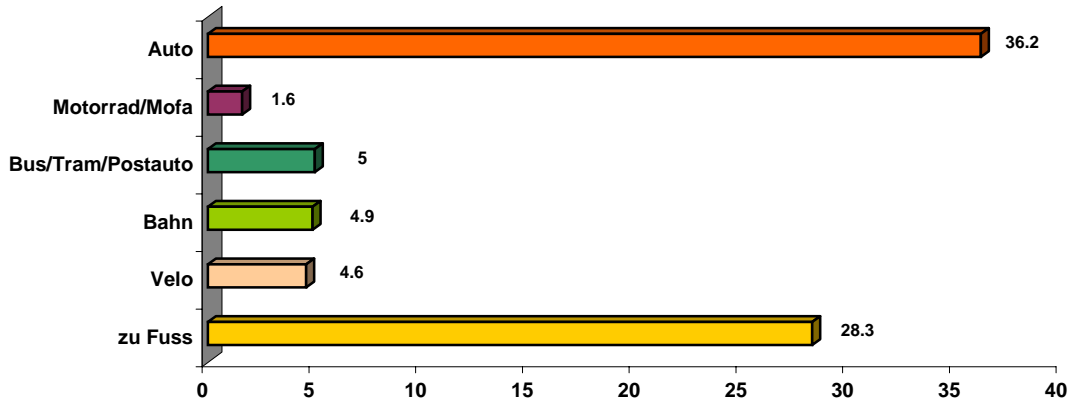
### Modalsplit (Wegetappen)

Mikrozensus 2000



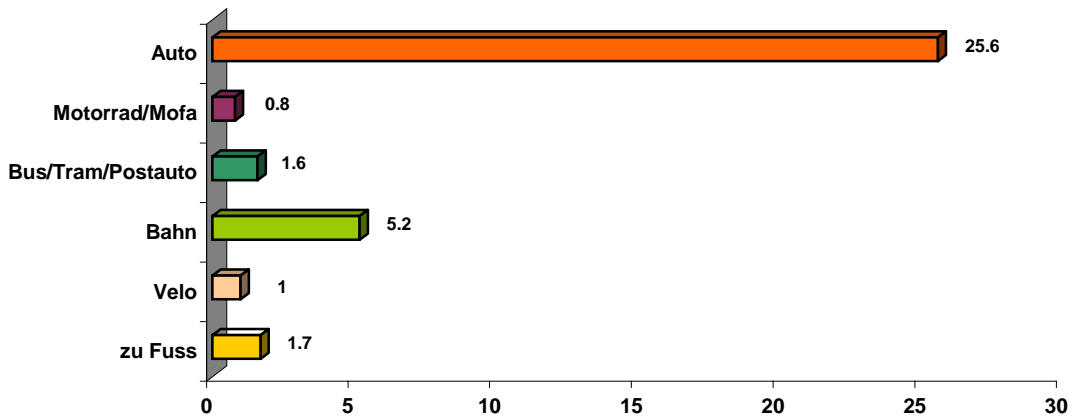
### Unterwegszeit in Minuten

Mikrozensus 2000



### zurückgelegte Distanz pro Tag in km

Mikrozensus 2000



## Verkehrsberuhigung – die Neuerungen im Strassenverkehrsrecht ab 2002

*Peter Friedli, lic.iur. Bundesamt für Strassen ASTRA*

---

Die Wichtigkeit und die Notwendigkeit einer stetigen Erhöhung der Verkehrssicherheit wird wohl von niemandem ernsthaft bestritten, auch wenn die Zahl der Getöteten und Verletzten im Strassenverkehr trotz massiver Zunahme des Motorfahrzeugbestandes seit 30 Jahren rückläufig ist. Im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) erarbeitet zur Zeit ein Expertenteam des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) die Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes. Das anzustrebende Fernziel ist dabei die "Vision Zero", d.h. der Strassenverkehr soll keine Unfälle mit schweren Personenschäden zur Folge haben dürfen. Dabei ist zu beachten, dass das Risiko der Mobilität, aber nicht die Mobilität selbst zu beschränken ist.

Die auf den 1. Januar 2002 in Kraft getretenen Neuerungen im Strassenverkehrsrecht sind in diesem Sinne als Teil eines Gesamtkonzepts zu betrachten. Mit der Revision der Signalisationsverordnung (SSV) und der Schaffung der Departementsverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen wird das angekündigte Gegenkonzept zur Initiative des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) "Strassen für alle" in die Tat umgesetzt. Das am 4. März 2001 von Volk und Ständen massiv abgelehnte Begehren zielte auf eine vollständige und flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts ab und nahm damit nach Ansicht von Bundesrat und der Mehrheit des Parlaments zu wenig Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse und die finanziellen Möglichkeiten der Kantone.

Mit den Neuerungen soll die Einrichtung von Tempozonen vereinfacht werden. Anstelle der bisherigen Wohnstrassen werden die Begegnungszonen eingeführt, in denen Tempo 20 und Fussgängervortritt gilt; diese Zonen sollen anders als die bisherigen Wohnstrassen neu auch in Quartieren mit überwiegend gewerblicher Nutzung eingeführt werden können.

Die geänderte Verordnung ermöglicht die vereinfachte Einführung von Zonen mit Tempo-Beschränkungen, indem den Kantonen und Gemeinden bei der Anordnung von flankierenden Massnahmen die grösstmögliche Freiheit eingeräumt wird. Überdies dürfen nunmehr auch Hauptstrassenabschnitte ausnahmsweise, d.h. bei besonderen örtlichen Verhältnissen und wenn die Voraussetzungen zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h dort gegeben sind, in Tempo-30-Zonen einbezogen werden.

Anstelle der detaillierten Weisungen von 1984 über die Wohnstrassen und von 1989 über die Zonensignalisation werden in der erwähnten Departementsverordnung nur noch minimale Vorgaben über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen festgelegt. Allerdings sollen die Kantone jeweils innerhalb eines Jahres überprüfen, ob die ergriffenen Massnahmen ihre Wirkung auch tatsächlich entfalten.

Die Neuerungen sollen die zuständigen Gemeinde- und Kantonsbehörden ermuntern, im Einvernehmen mit der Bevölkerung dort, wo Tempo-30-Zonen oder Begegnungszonen sinnvoll und zweckmässig sind, diese auch anzuordnen und damit einen namhaften Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität zu leisten, ohne die Mobilität selbst zu beschränken.

Gestützt auf die neue Rechtsgrundlage in der SSV kann das UVEK nunmehr besondere Markierungen, namentlich zur Verdeutlichung von Signalen oder zum Hinweis auf besondere örtliche Gegebenheiten, festlegen; die entsprechenden Departementsweisungen sind nächstens zu erwarten.

## **Erfahrungen aus den Pilotprojekten: Flanierzonen Burgdorf BE und St. Blaise NE**

*Daniel Grob, Grobplanung Herzogenbuchsee*

---

**In Burgdorf ab Dezember 1996 und in St. Blaise ab September 1999 wurden versuchsweise Zonen eingerichtet, in denen alle Verkehrsteilnehmer zugelassen sind, der Fussverkehr aber auf der gesamten Fläche Vortritt vor dem rollenden Verkehr hat. Auf der Grundlage dieser Versuche wurde im Januar 2002 das neue Regime "Begegnungszone" vom Bund zugelassen. Der vorliegende Beitrag zeigt auf, welche Erfahrungen der Pilotgebiete für die Einrichtung von Begegnungszonen berücksichtigt werden können.**

### **Der Auslöser**

Im Rahmen des Startes des Projektes Fussgänger- und Velomodellstadt in Burgdorf (ein E2000-Projekt) wurde nach Möglichkeiten gesucht, das Bahnhofgebiet Burgdorf für den Fussverkehr aufzuwerten, ohne dass deshalb der motorisierte Verkehr ausgeschlossen werden konnte. Es wurde rasch erkannt und bestätigte sich in der Folge, dass eine solche Möglichkeit an vielen Orten, an denen die Voraussetzungen für die Schaffung von Fussgängerzonen nicht gegeben waren, gesucht war. Aufgrund von politischen Vorstössen nahm das Bundesamt für Strassen schliesslich das Thema im Rahmen eines eigenen Projektes mit dem Versuchsort St. Blaise bei Neuenburg auf, mit dem Ziel, entweder eine Einbettung in bestehende Regelungen oder ein ergänzendes Regime zu finden.

### **Die beiden Pilotversuche; Kurzbeschrieb**

#### **Burgdorf**

Strassengeviert aus Bahnhofstrassen Ost, Nord und West, Teil der Lyssachstrasse und der Friedeggstrasse. Gemischte, aber hohe gewerbliche Nutzung entlang fast aller Strassen, verschiedene Entwicklungsgebiete im unmittelbaren Einzugsgebiet. MIV-Belastungen zwischen 1'500 bis knapp 6'000 Fahrzeuge (DTV) mit zum Teil erheblichem Durchgangsverkehrsanteil, öffentlicher Verkehr (Bus), Taxis. Grössere Parkierungsflächen für Autos, disperse Parkierungen Velos. Verschiedene Hauptfussverkehrsverbindungen durch das Gebiet vom und zum Bahnhof, der an das Gebiet angrenzt.

#### **St. Blaise**

Altstadtbereich auf Niveau See, im wesentlichen die Grand-Rue als ursprüngliche Ortsdurchfahrt, ergänzt um den Bügel Rue du Temple-Rue des Bourguillards. Mischnutzung mit Klein-Gewerbeanteil, am nördlichen Bügel Übergang zu reinem Wohngebiet, öffentliche Einrichtungen wie Post, Gemeindehaus. Teilweise Einbahnregimes, sehr wenig MIV-Verkehr. Verschiedene Längsparkierungen, die Fussverkehrsflächen blockierten. Längere Strecke in exponiertem Teil als Hauptschulweg. Sehr kleinräumiges Strassenbild.



### **Was waren die Ziele?**

In Burgdorf: Erhöhung des Anteils Fussverkehr, höhere Sicherheit und höhere Verkehrsqualität für Langsamverkehr, höhere Attraktivität des Gebietes für die Nutzung, angepasste Zulassung des motorisierten Verkehrs.

In St. Blaise: Angleichung der Regime-Ordnung an die bestehende Situation, bessere Verkehrsverhältnisse für Langsamverkehr, höhere Attraktivität für Gewerbe, Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt und für Schulweg.

### **Was wurde gemacht?**

Burgdorf: In ersten Schritten sehr zurückhaltende Massnahmen, punktuelle Schwellen, schweres Gewicht auf Information und Aufklärung, stetige Wiederholung und Verbesserung der Informationsmittel, schrittweises Umgestalten im Rahmen anderer Bauarbeiten, Angleichung des Erscheinungsbildes an das Regime, breit abgestützte Projektorganisation, Einbettung in Gesamtprojekt.

St. Blaise: Reorganisation von Parkierung/Verkehrsablauf, Entfernung von Markierungen, wenige provisorische Gestaltungsmaßnahmen, weitgehend mit flächigen Markierungen, einmalige Information.

### **Was wurde evaluiert?**

Burgdorf: Zeitraum seit 1996, in periodischen Abständen mehrere Evaluationen, Messungen/Vergleiche Geschwindigkeiten, Befragungen Gewerbe, Beobachtungen/Zählungen Verkehrsteilnahme

St. Blaise: Zeitraum des Versuches 1 Jahr, entsprechend nur 1 Evaluation, Geschwindigkeiten weitgehend vorher, Haushaltbefragung, Beobachtung

### **Erkenntnisse zusammengefasst:**

- v85% um 30 km/h genügt
- Fussverkehrsvortritt schafft genügend Sicherheit(sgefühl) und erhöht Attraktivität
- punktuell geschützte Bereiche und Hilfen für Fussverkehr sind nötig
- vorhandene Entwurfsgrundlagen genügen für Planung
- Verkehrsmengen in mittleren Grössen ohne Einfluss
- Parkierungsordnung ist wichtig für Bewegungsqualität
- Intensive Information und Aufklärung genügt für Einführungsphase

### **Umsetzung heute: Stellenwert der Erkenntnisse**

Für die Anordnung des Regimes "Begegnungszonen" sind damit teilweise Antworten gegeben. Allerdings ergeben die Erkenntnisse keine pfannenfertigen Module im Sinne von Rezepten oder von Normen. Im Rahmen des üblichen und unabdingbaren Planungsverfahrens aber ergeben sie Hinweise für den Entscheid zum anzuordnenden Regime.

## **Grundlagen Regimeentscheid**

Für die Wahl eines Verkehrsregimes in einem bestimmten Gebiet ist die Erarbeitung einer sauberen Entscheidungsgrundlage unabdingbar. Diese läuft nach dem folgenden, bekannten Muster ab:

Analyse Situation/Formulierung der Ziele - Evaluation der Anforderungen von Verkehr und Nutzung - Abwägung / Gewichtung der einzelnen Anforderungen - Entscheid über das für die bereinigten Anforderungen geeignete Regime - Entwickeln der für die Einführung notwendigen Massnahmen - allfällige Rückkoppelungen auf Regime-Entscheid, wenn die Massnahmen nicht zu verwirklichen sind.

## **Wann Begegnungszone?**

Das Regime eignet sich insbesondere, wenn

- häufige, disperse Wunschbeziehungen sich flächig überschneiden
- verschiedenste räumlich relevante Nutzungen im Umfeld vorhanden sind
- mittlere bis dichte Belegung über längere Zeiträume herrscht
- Bedarf der Benutzung durch alle Verkehrsarten herrscht
- eine ähnliche Wichtigkeit der Flächen verschiedener Nutzungen herrscht.

## **Was tun für eine Begegnungszone?**

Ein Schild allein macht noch keine Begegnungszone. Als wesentliche Voraussetzungen können angegeben werden:

- Erreichen eines Geschwindigkeitslevels v85% unter 30 km/h
- deutliche Sichtbarkeit des Fussverkehrsvortrittes flächig
- deutliche Kommunikation der Anforderungen, zu Beginn auch mit Informationsmitteln möglich.

## **Abschliessend?**

Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass die beiden Pilotversuche nicht darauf angelegt waren, abschliessende und sakrosankte Regeln und Bestimmungen zu definieren. Entsprechend wurde auch die Weisung nicht mehr allzu detailliert formuliert. Der abgesteckte Rahmen und die gängigen aktuellen Entwurfsgrundlagen allerdings sollten im Rahmen eines fundiert und sauber durchgeführten Planungs- und Projektierungsvorgehens zu richtigen Entscheiden führen.

## "Basel zu Fuss - es geht vorwärts dank politischem Druck"

*Peter Bachmann, Büro BC, 4051-Basel*

---

### 1. Worte genügen nicht

1975: Hauptziele eines Stadtkantons: Förderung des Fussgängerverkehrs: "Im Interesse der Bevölkerung, aber auch zur Entlastung anderer Verkehrsarten muss es bedeutend anziehender gemacht werden, in der Stadt zu Fuss zu gehen".

1991: Kantonales Umweltschutzgesetz § 13: "(Der Kanton) sorgt durch ... Massnahmen dafür, dass FussgängerInnen ... gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor ... Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden".

Doch 1997 ist der Auftrag des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (Art. 4, 13, 15 FWG) nicht erfüllt (keine Fachstelle, Frist für Erstellen der Pläne überzogen).

Die Realität: Fussgängeranliegen werden - zwar nicht böswillig-, aber doch systematisch vergessen, weil niemand sich für sie einsetzt.

### 2. Video

Reportage des Basler Regional-Fernsehens: Typische Beispiele

### 3. Volksinitiative "Basel zu Fuss"

1997: Mehrere Organisationen lancieren eine kantonale Volksinitiative mit dem Begehren, der Grosse Rat möge einen Beschluss zur Förderung des Fussgängerverkehrs fassen. Die konkreten Forderungen sind:

- Verwirklichung eines Netzes von sicheren Fusswegen gemäss FWG
- Umsetzung von planerisch-technischen Massnahmen
- Realisierung innert 10 Jahren
- Finanzierung: mindestens 2% der für Strassen verwendeten Mittel
- Jährlicher Rechenschaftsbericht und Begleitkommission

### 4. "Werkstadt Basel"

1997: Der Regierungsrat lanciert das Projekt "Werkstadt Basel". Das **Ziel**, die langfristige Sicherung der Steuereinnahmen der natürlichen Personen, soll auf dem **Weg** einer nachhaltigen Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität erreicht werden. Während zwei Jahren finden zuerst Innovationswerkstätten, dann Konsenskonferenzen mit der (interessierten) Bevölkerung statt. Hierauf erarbeitet die Verwaltung ein "Aktionsprogramm Statdentwicklung", das drei Massnahmenpakete umfasst. Zur Verbesserung des Wohnumfelds wird ein Rahmenkredit von CHF 25 Mio. beantragt, vom Grossen Rat bewilligt und in der Volksabstimmung trotz starker Gegnerschaft deutlich angenommen.

Der Prozess "Werkstadt Basel" und der Wohnumfeldkredit ermöglichen, dass den Worten nun Taten folgen.

## **5. Sichere Fussgänger-Querungen und -verbindungen**

2000: Ein Teil des Wohnumfeldkredits (einige Mio. CHF) wird für "Sichere Fussgänger-Querungen und -verbindungen" eingesetzt. Eine Arbeitsgruppe (Stadtplanung, Verkehrspolizei, Tiefbauamt, Ingenieurbureau) geht wie folgt vor:

1. Sammeln: Gespräche mit Quartiervereinen ergeben 200 Problemstellen
2. Beurteilen: 50 Problemstellen 1. Priorität bestimmen
3. Technische Vorschläge zur Sanierung der Problemstellen 1. Priorität
4. Vorprojekt der gewählten Varianten
5. Kreditbewilligung (paketweise) ab 2001
6. Ausführung (paketweise) ab 2002

## **6. Quintessenz**

- schöne Programme nützen wenig, wenn kein politischer Druck vorhanden
- die Zeit muss reif sein

2002: noch ist die Besserstellung der FussgängerInnen nicht nachhaltig gesichert

- doch die Volksinitiative ist noch hängig; hoffen wir, dass der Grosse Rat einen weisen Beschluss fasst.

## **Aufbau und Entwicklung des departementalen Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs**

*Referat am Weiterbildungstag der Abteilung Raumplanung HSR Rapperswil vom 15. Februar 02*

*Von Jörg Häberli, Spartenleiter Fussverkehr, Bereich Langsamverkehr, ASTRA, 3003 Bern*

---

Zum Begriff Langsamverkehr: es besteht eine Fülle von Begriffen, um die verschiedenen Arten der motorlosen Fortbewegung zu beschreiben. Auf Bundesebene wurde nach einer Lösung gesucht, die kurz, einprägsam und problemlos in verschiedene Sprachen übersetzt werden kann. Diese wurde mit dem Begriff Langsamverkehr gefunden. Zudem drückt er die neu erkannte Kultur des Langsamen aus, welche Lebensqualität bedeutet und damit ein wichtiges Ziel der Förderung beschreibt.

Im Rahmen der Regierungs- und Verwaltungsreorganisation ergab sich, dass insbesondere die verkehrspolitischen Anliegen des Zu-Fuss-Gehens, des Wanderns und Velofahrens am wirkungsvollsten vom Bundesamt für Strassen wahrgenommen werden können. Der Vollzug des Fuss- und Wanderweggesetzes sowie die Erstellung des Inventars der historischen Verkehrswege sind daher seit Mitte 1999 beim ASTRA angeordnet.

Das **Leitbild zur Förderung des Langsamverkehrs** stützt sich auf den Auftrag von Bundesrat Leuenberger vom 10. Mai 2001. Der **Auftrag** umfasst die Erstellung eines departementalen Leitbildes. In diesem Zusammenhang bedeutet dies, dass auf den Handlungsbedarf und Handlungsspielraum des Bundes fokussiert wird. Nicht behandelt werden regionale, rein kantonale und kommunale Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr. Departemental drückt aber auch die Absicht des Bundes aus, nach Vorliegen dieses Leitbildes seine Tätigkeiten mit Querbezug zum Langsamverkehr auf den Langsamverkehr abzustimmen und langsamverkehrsverträglich zu handeln.

Das Leitbild ist nachträglich durch Entscheid von Bundesrat Leuenberger auch als Antwort auf das Postulat Aeschbacher vom Juni 2001 vorgesehen worden. Das Postulat fordert vertiefte Untersuchungen bezüglich den Potenzialen des Langsamverkehrs in Agglomerationen, als Ergänzung zum „Agglomerationsbericht Bieri“.

Das **Ziel** des Leitbildes besteht darin, Rahmenbedingungen und Vorgehensweisen aufzuzeigen, welche zu einer Erhöhung der Qualität sowie des Anteils des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr führen. Das Leitbild dient zusätzlich zur Definition der Aufgabengebiete auf nationaler Ebene. Langsamverkehr umfasst die folgenden Kategorien:

- Fussverkehr
- Wandern
- Veloverkehr
- neue Mobilitätsformen.

Ein weiteres Ziel des Leitbildes ist, dem Langsamverkehr ein seinem Anteil an der Personenmobilität entsprechendes Gewicht bei der Planung, Gestaltung und im Betrieb der Verkehrsinfrastruktur einzuräumen. Für den Langsamverkehr wird daher gefordert, dass er in einer integrierenden nationalen Gesamtverkehrspolitik gebührend eingebunden wird und alle Formen der Personenmobilität (MIV, ÖV, LV) gleichberechtigt behandelt werden.

Mögliche Vorgehen zur Erhöhung der Qualität des Langsamverkehrs sowie seines Anteils am Gesamtverkehr:

- konsequentes Nutzen der bestehenden Handlungsspielräume des Bundes
- schliessen von finanziellen, organisatorischen, institutionellen und fachlichen Lücken
- überprüfen des staatlichen Handelns im Hinblick auf die Verträglichkeit mit dem Langsamverkehr
- anhalten und unterstützen anderer staatlicher Ebenen und Körperschaften, öffentliche und private Unternehmen bei der Förderung des Langsamverkehrs.

Die Förderung des Langsamverkehrs stützt sich auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Das Leitbild wird folgende **Dimensionen** abdecken:

- ökonomische Dimension
- ökologische Dimension
- soziale Dimension.

Die **Entstehung des Leitbildes** ist wie folgt: Bis Ende September 2001 wurden acht Expertenberichte erarbeitet. Alle Berichte stellen die betreffende Sparte der Auftragnehmer visionär dar und erörtern den spezifischen Handlungsbedarf mit der Ausweisung von konkreten Massnahmen.

Durch den Bereich Langsamverkehr erfolgte eine systematische Auswertung der Expertenberichte. Die Erkenntnisse wurden als Leitbildentwurf für den Workshop des Resonanzgremiums Ende November 2001 zusammengefasst. Zur Unterstützung bei der Synthese und Aufbereitung der Leitsätze wurde ein Korreferatmandat vergeben. Der Workshop mit dem Resonanzgremium von Anfang Februar 2002 lieferte neue Inputs zum weiterentwickelten Stand des Leitbildentwurfs.

Aufgrund der Diskussionen in der Resonanzgruppe und der Steuerung durch die Projektoberleitung wird das Leitbild auf Ende April 2002 fertiggestellt, in der Grafik und dem Layout bearbeitet und dem Generalsekretariat des UVEK abgeliefert.

Ab Ende Mai 2002 wird das Leitbild aufgrund der Inputs des GS UVEK bereinigt. Voraussichtlich im September kann der politische Entscheidungsprozess zum departementalen Leitbild durch eine Vernehmlassung bei den Kantonen, Verbänden, Fachorganisationen und weiteren Interessierten gestartet werden. Parallel können Planungsarbeiten für Sofortmassnahmen im Rahmen des Leitbilds für das Jahr 2003 in Angriff genommen werden, die sich auf die bestehenden Rechtsgrundlagen abstützen.

Die Überweisung des Leitbildes ans Parlament gemäss Postulat Aeschbacher wird frühestens im September 2003 erfolgen können.
---

## Strategien zur Förderung des Langsamverkehrs im Ausland

*Daniel Sauter, Soziologe, Urban Mobility Research, Zürich*

*Tagung „Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Bereiche“, HSR, 15. Februar 2002*

---

Der Fuss- und Veloverkehr hat sich in den letzten Jahren in verschiedenen Ländern mehr Gehör verschaffen können. Im Zuge von Diskussionen um Sicherheit, Umwelt und neu auch Gesundheit sind Massnahmen und vereinzelt sogar umfassende Strategien zur Förderung der beiden Verkehrsarten entstanden. Die Darstellung beschränkt sich im folgenden auf einige ausgewählte Beispiele.

### **Nationale Strategien**



Zur ersten und wohl bekanntesten nationalen Strategie gehört der Masterplan Fiets (Velo) in den Niederlanden, der zwischen 1990 und 1997 umgesetzt wurde. Das wichtigste Resultat des breit angelegten und gut dotierten Programms war, dass die Velonutzung auf hohem Niveau stabilisiert werden konnte und der Stellenwert des Veloverkehrs auf allen Ebenen stark angestiegen ist. Eine Reduktion des wachsenden Autoverkehrs wurde aber nicht erreicht, was vor allem auf die weiter zunehmenden Distanzen zurückgeführt wird.

In Grossbritannien wurde auf der Basis einer Neuausrichtung der Verkehrspolitik Ende der 90er Jahre ebenfalls eine Velo- und eine Fussverkehrsstrategie formuliert. Wie in den Niederlanden wurde auch hier eine integrierte Politik angestrebt, die den Fuss- und Veloverkehr als Teil verschiedener Politikbereiche sieht (Raumordnungs-, Verkehrs-, Gesundheitspolitik etc.). Charakteristisch für die Umsetzung der Strategien in Grossbritannien ist die Verpflichtung der Städte und Gemeinden, sogenannte „Local Transport Plans“ zu erstellen, in denen dem Fuss- und dem Veloverkehr wichtige Rollen zukommen sollen. Durch die starke nationale Mitfinanzierung dieser Pläne und deren Umsetzung wird die Realisierung erleichtert, allerdings mangelt es zurzeit teilweise an Fachleuten.



In Frankreich, Belgien und Italien werden Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr (ebenfalls) über sogenannte Mobilitätspläne angestrebt, welche Städte und Gemeinden in grösseren Agglomerationen zu erstellen haben. Zum zentralen Planungskonzept ist v.a. in Frankreich immer mehr die Qualität des öffentlichen Raumes geworden. Der Fuss- und Veloverkehr werden darin integriert, allerdings gelingt dies erst in Ansätzen.

In nordischen Staaten, v.a. in Schweden profitieren der Fuss- und Veloverkehr von fortschrittlichen Konzepten der Verkehrssicherheit, namentlich Vision Zero. Geplant ist die Einführung von Tempo 30 überall dort, wo sich Motorfahrzeug-, Fuss- und Veloverkehr begegnen. Ein Grossversuch mit rund 6'000 Fahrzeugen, die mit Geräten für sogenannte intelligente Geschwindigkeitsanpassungen (ISA) ausgerüstet werden, zeigt bisher erfolgreich, wie die Gefahren im Strassenverkehr vermehrt verursachergerecht angegangen werden können und wie damit die Chance entsteht, den öffentlichen Raum vermehrt zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu gestalten.

### **Strategien internationaler Gremien**

Auf der supranationalen Ebene sind keine Strategien für den Fuss- und Veloverkehr auszumachen. Es existieren zwar vereinzelt Empfehlungen wie z.B. der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (ECMT) oder dem für Verkehrssicherheit zuständigen Gremium der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (UN/ECE), aber es blieb bisher meistens bei Lippenbekenntnissen. Auch die 1988 vom Europäischen Parlament verabschiedete Charta der Fussgänger sowie die verschiedenen Forschungsarbeiten mit Bezug zum Fuss- und Veloverkehr (z.B. WALCYNG, ADONIS, PROMISING) haben kaum spürbare Auswirkungen auf die Verkehrs- und Raumordnungspolitik der Europäischen Länder gezeigt. Dies wird in der kürzlich publizierten verkehrspolitischen Strategie der Europäischen Kommission bis 2010 besonders deutlich, in der vorwiegend Staubekämpfung und Hochgeschwindigkeitsnetze vorgesehen sind. Der Veloverkehr ist nur am Rande und der Fussverkehr gar nicht erwähnt.

### **Neuere Entwicklungen**

Die Thematisierung der Gesundheit und des öffentlichen Raumes sind zwei der Kennzeichen der neusten Entwicklungen bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Vielleicht am eindrücklichsten zeigt dies die Living Streets Kampagne in Grossbritannien. Nicht mehr die VerkehrsteilnehmerInnen, sondern die Qualitäten des Strassen- und Lebensraumes stehen im Zentrum. Damit werden z.B. auch Kinder, die zu Fuss und mit dem Velo im öffentlichen (Strassen-) Raum spielen, integriert.



Auf einer anderen Ebene ist die Entwicklung von methodischen Instrumenten aktuell. In verschiedenen Ländern wird daran gearbeitet, wie Datenerhebungen, Audits und Monitorings (d.h. Messung der Potentiale und der Umsetzung) vorgenommen werden können. Erwähnt seien hier das neu entwickelte Bicycle Policy Audit (BYPAD) oder Berichte des U.S. Departments of Transportation bzw. Projekte aus Grossbritannien (z.B. „Monitoring Walking“).

### **Internationale Fussgänger- und Veloorganisationen sowie Fachkongresse**

Die nationalen Veloverbände sind in der European Cyclists' Federation (ECF) und Fussgänger-Organisationen in der Federation of European Pedestrian Associations (FEPA) zusammengeschlossen. Während ECF in Brüssel über ein eigenes Büro verfügt, mangelt es FEPA an Geld – eine eigene Website soll bald entstehen. Beide Verbände sind Mitorganisatoren von internationalen Fachkongressen. Bekannt sind die seit vielen Jahren durchgeführten Velo-city Conferences oder die Velo-Mondiale. Für die Interessierten des Fussverkehrs findet seit zwei Jahren die Konferenzreihe WALK 21 statt – das nächste Treffen Anfang Mai in Donostia-San Sebastian.

### **Fazit erster Erfahrungen**

- Die Formulierung einer umfassenden Strategie ist wichtig, um den Stellenwert und das Image des Fuss- und Veloverkehrs auf allen staatlichen Ebenen zu erhöhen.
- Eine sektorielle Strategie genügt nicht. Vielmehr muss die Verkehrs- und Raumordnungspolitik grundlegend geändert werden, da sonst dem Fuss- und Veloverkehr der Boden entzogen wird.
- Jede Strategie muss zugleich die Umsetzung in allen wichtigen Bereichen (Finanzen, Ausbildung, Monitoring etc.) sicherstellen.
- Der Fokus muss vermehrt auf den öffentlichen Raum und die damit verbundene Lebensqualität gerichtet werden. Die Strasse ist ein wichtiger Lebens- und Aufenthaltsraum für alle.



## **Weiterführende Informationen (Auswahl von Literatur und Websites)**

### **Velostrategie Niederlande**

Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und Öffentliche Arbeiten, 1999: Der niederländische Masterplan Fiets. Beschreibung und Auswertung im historischen Kontext.

### **Strategien England**

National Cycling Strategy (1996): [www.nationalcyclingstrategy.org.uk](http://www.nationalcyclingstrategy.org.uk)

(Walking Strategy): Encouraging walking: advice to local authorities (2000): [www.local-transport.detr.gov.uk/walking](http://www.local-transport.detr.gov.uk/walking)

Integrated Transport White Paper: A New Deal for Transport: Better for Everyone (1998): [www.detr.gov.uk/itwp/paper](http://www.detr.gov.uk/itwp/paper)

### **Schweden / Vision Zero**

Intelligent Speed Adaptation ISA: [www.isa.vv.se/index.htm](http://www.isa.vv.se/index.htm)

Informationen zu Vision Zero: [www.fussverkehr.ch/visionzero.htm](http://www.fussverkehr.ch/visionzero.htm) oder [www.vision-zero.com](http://www.vision-zero.com)

### **Supranationale Strategien bzw. Empfehlungen**

Weissbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft (2001):

[www.europa.eu.int/comm/energy\\_transport/en/lb\\_de.html](http://www.europa.eu.int/comm/energy_transport/en/lb_de.html)

Empfehlungen zur Fussgängersicherheit der UN/ECE: [www.fussverkehr.ch/projekte.htm](http://www.fussverkehr.ch/projekte.htm)

Charta der Rechte der Fussgänger (1988): demnächst auf [www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

### **Öffentlicher Raum**

Living Streets Campaign (2001): [www.livingstreets.org.uk](http://www.livingstreets.org.uk)

### **Internationale Velo- und Fussgängerorganisationen sowie Konferenzen**

ECF: European Cyclist Federation: [www.ecf.com](http://www.ecf.com)

FEPa: Federation of European Pedestrian Associations: noch keine Website

Velo-city Conferences: unter ECF oder für die Konferenz 2001: <http://velo-city2001.org.uk>

WALK 21: [www.staffs.ac.uk/schools/sciences/geography/cast/casthome.html](http://www.staffs.ac.uk/schools/sciences/geography/cast/casthome.html)

### **Methodisches Vorgehen**

Bypad: Bicycle Policy Audit: [www.bypad.org](http://www.bypad.org)

U.S. Department of Transportation: „Bicycle and Pedestrian Data: Sources, Needs and Gaps“: [www.bts.gov/transtu/bikeped/report.pdf](http://www.bts.gov/transtu/bikeped/report.pdf)

Monitoring Walking (UK, 2000): [www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/ditm/tal/walking](http://www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/ditm/tal/walking)

### **Publikationen COST Aktion C6: Town and infrastructure planning for safety and urban quality for pedestrians**

Monheim Heiner, 2000: State-of-the-art report, Brüssel

Fleury Dominique, 2002 (Ed.): A city for pedestrians: policy making and implementation. Final Report (working group 2), Brüssel -> erscheint im Herbst 02

## Europäisches Forschungsvorhaben PROMPT zur Förderung des Fussverkehrs in Städten



HSR Rapperswil: Aktuelle Fragen in der Raumplanung, Freitag, 15. Februar 2002

*Willi Hüsler, IBV AG, Zürich*

---

### Was PROMPT will

Im urbanen Raum sind die Zufussgehenden – trotz erheblicher Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit – nach wie vor sehr verletzlich. Sie sind insbesondere bei schweren Personenschäden die häufigsten Opfer und dabei nur in den seltensten Fällen die Verursachenden. Das Projekt „PROMPT“ stellt sich deshalb zum Ziel, Wege aufzuzeigen, wie **die Verkehrssicherheit für Zufussgehende verbessert und das Zufussgehen als Verkehrsart gestärkt werden kann**, um die **Entwicklung des Verkehrs in Siedlungsgebieten nachhaltiger zu gestalten**. Das bedeutet, dass die Strassen, Wege und Plätze für Zufussgehende nicht nur sicherer, sondern auch **komfortabler** und **attraktiver** zu gestalten sind und dass die **Zugänglichkeit** nicht nur in den Zentren, sondern auch in den Aussenquartieren und Vororten zu verbessern ist. Um das knappe Gut „öffentlicher Raum“ für Zufussgehende besser zu nutzen, sind die Möglichkeiten der „**Mehrfachnutzung**“ konsequent **auszuloten**. Eine besondere Aufmerksamkeit ist der **Intermodalität** und den **Schnittstellen** zum öffentlichen Verkehr und zum Autoverkehr zu schenken, um die Fusswege innerhalb der **Transportketten zu stärken**. Das Projekt „PROMPT“ will in diesen Bereichen **Empfehlungen zur Verbesserung der Vollzugspraxis und Gesetzgebung** in der Schweiz und den weiteren europäischen Ländern abgeben. Dabei steht nicht nur die Mehrung des Fachwissens bezüglich guter Lösungen von Problemen des Fussverkehrs im Vordergrund, sondern ebenso das Aufzeigen von Wegen zur Umsetzung dieses Fachwissens in den betroffenen Ländern.

### PROMPT-Partner

Im **5. Rahmenprogramm der EU** wurden Institutionen aus **Belgien, Finnland, Frankreich, Italien, Norwegen** und der **Schweiz** beauftragt, das Forschungsvorhaben PROMPT durchzuführen. In der Schweiz ist dies das Ingenieurbüro **IBV, W. Hüsler AG**, unterstützt durch die Bundesämter für Strassen (**ASTRA**) und für Raumentwicklung (**ARE**), Verkehrskoordination (VK), welche sich zusammen mit dem Bundesamt für Bildung und Wissenschaft (**BBW**) auch an der Finanzierung beteiligen, sowie durch den Fachverband **Fussverkehr Schweiz**.

Die spezifisch thematisierten Elemente des Forschungsvorhabens sind **Sicherheit und Zugänglichkeit, Komfort, Attraktivität, Intermodalität** und **Umsetzung**. Die Schweiz koordiniert das Forschungselement Intermodalität. Die empirische Basis bezieht das Forschungsvorhaben PROMPT aus je 2 - 3 Fallstudien-Städten pro Land. Die Arbeit wird in jedem Land jeweils von einer nationalen **Resonanzgruppe** zur besseren Verankerung des Vorhabens und Umsetzung der Forschungsergebnisse begleitet.

## Europäisches Forschungsvorhaben PROMPT zur Förderung des Fussverkehrs in Städten



---

### PROMPT in der Schweiz

#### Die 4 Fallstudienorte

- **Genf** GE, Gebiet „La Cluse“
- **Sursee** LU, Gebiet „Sursee Mitte“
- **Zürich** ZH, Gebiete „Langstrasse“ und „Schwamendingen Mitte“

#### Nationale Resonanzgruppe

Neben dem Bundesamt für Strassen, ASTRA und dem Bundesamt für Raumentwicklung, ARE sind folgende Organisationen in der Resonanzgruppe vertreten:

**Verkehrsverbände:** Verkehrsklub der Schweiz VCS, Touring Club Schweiz TCS, Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG, Verband des öffentlichen Verkehrs VöV, Fussverkehr Schweiz, Gruppo per la Moderazione del traffico della Svizzera italiana GMT-SI, Mobility CarSharing, **Sicherheitsfachleute:** Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU, **Polizeiorgane:** Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentum Lichtenstein ACVS, **Strassenbaufachleute:** Vereinigung

Schweizerischer Strassenfachleute VSS, Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure SVI,

**Hochschulen:** Universität Bern, ETH Lausanne EPLF/IREC, **Andere:** Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Planen – Architektur - Frauen P.A.F, **Lokale Behörden:** fallstudienbezogen die Planungs- und Bau- Unterhalts- und Polizeibehörden von Genf, Sursee und Zürich.

#### Kontaktadressen

- 1) Forschungsstelle für die Schweiz:  
**IBV**, Ing. Büro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG  
Olgastrasse 4, CH-8001 Zürich  
Tel. +(0)1 / 252 13 23  
Fax +(0)1 / 252 13 20  
E-mail [i.schmid@ibv-zuerich.ch](mailto:i.schmid@ibv-zuerich.ch)  
[www.ibv-zuerich.ch](http://www.ibv-zuerich.ch)
- 2) Bundesbehörden:  
**ASTRA**, Bundesamt für Strassen  
CH-3003 Bern  
Tel. +(0)31 / 322 76 53  
E-mail [joerg.haeberli@astra.admin.ch](mailto:joerg.haeberli@astra.admin.ch)  
**ARE**, Bundesamt für Raumentwicklung  
Abteilung Verkehrskoordination  
CH-3003 Bern  
Tel. +(0)31 / 322 55 66  
E-mail [Ulrich.Seewer@are.admin.ch](mailto:Ulrich.Seewer@are.admin.ch)