

Hindernisfreier Verkehrsraum: Der Teufel steckt im Detail Fachtagung Fussverkehr Schweiz 2013 in Olten

Am 21. Juni 2013 organisierten Fussverkehr Schweiz, die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und das ASTRA eine Fachtagung in Olten zum Thema „Hindernisfreier Verkehrsraum“. Die Tagung war u.a. Gelegenheit, die Grundsätze der künftigen VSS-Norm „Hindernisfreier Verkehrsraum“ vorzustellen. Diese Norm soll eine Unterstützung bei Bauprojekten sein, kann aber die wichtige Mitwirkung in den früheren Projektphasen nicht ersetzen. In seinem Vortrag erinnerte Markus Rebstock, Professor an der Fachhochschule Erfurt, an die wichtige Integration des ganzen Nutzerspektrums. In der Planung ist der Ansatz „Standard-Mensch“ nicht mehr zeitgemäss. Man spricht heute von „design for all“. In der Stadt Zürich wurde für diesen Zweck ein sog. „Randsteinlabor“ eingerichtet, um in einer gesperrten Strasse verschiedene Randsteinvarianten für Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Velofahrende zu testen. Fazit: Der Teufel steckt im Detail bzw. den perfekten Randstein gibt es nicht! Hindernisfreiheit bleibt also eine Frage der Kompromisse, und nur die „Liebe zum Detail“ garantiert höchste Qualität für alle. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Fachtagung Fussverkehr Schweiz 2013 „Hindernisfreier Verkehrsraum“:

www.fussverkehr.ch/unsere-themen/fachtagungen-fussverkehr/fachtagung-2013

Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

www.hindernisfrei-bauen.ch

Espace-rue sans obstacles: le diable est dans les détails Journée d'étude de Mobilité piétonne 2013 à Olten

Le 21 juin dernier, Mobilité piétonne, le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés et l'OFROU organisaient à Olten une journée d'étude sur le thème de l'espace-rue sans obstacle. L'occasion notamment de présenter les contours de la future norme VSS «Espace de circulation sans obstacle». Longtemps attendue, celle-ci apportera bientôt un appui pour les projets d'aménagement, sans toutefois se substituer à la participation en amont. Dans son exposé, Markus Rebstock, professeur à la Fachhochschule de Erfurt, rappelait en effet l'importance d'intégrer en amont des projets la vision des usagers dans tout leur spectre de diversité. En matière de planification, l'ère de l'usager «standard» est terminée, on parle aujourd'hui de «design for all» (aménagement pour tous). À Zurich, le «Randsteinlabor» (laboratoire «bordures») a ainsi permis de tester dans une rue fermée au trafic différents types de bordures de trottoir avec des personnes en fauteuil roulant, des malvoyants et des cyclistes. Résultat: la bordure parfaitement adaptée à tous les usagers n'existe pas. L'aménagement sans obstacle reste une affaire de compromis, où le soin du détail est garant de qualité. (Langues: de, fr)

Pour plus d'informations:

Journée d'étude de Mobilité piétonne 2013 «Espace-rue sans obstacle»:

www.mobilitepietonne.ch/fr/nos-themes/journees-detude-mobilite-pietonne/2013

Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés

www.hindernisfrei-bauen.ch

Journée Rue de l'Avenir (27 sept.): www.rue-avenir.ch/journees/prochaine-journee/30e-journee-2013

Abonnement au bulletin Rue de l'Avenir:

www.rue-avenir.ch/publications/abonnement-au-bulletin

03.09.2013



Fachtagung *Journée d'étude*

Hindernisfreier Verkehrsraum
attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für Alle

Espace-rue sans obstacles
Installations piétonnes attractives et sûres pour tous

Freitag, 21. Juni 2013, Hotel Arte, Olten
Vendredi 21 juin 2013, Hôtel Arte, Olten



Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Schweizerische
Fachstelle
für
behindertengerechtes
Bauen

Centre suisse
pour
la construction
adaptée
aux handicapés



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Hindernisfreier Verkehrsraum – attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für Alle *Espace-rue sans obstacles – Installations piétonnes attractives et sûres pour tous*

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz BehiG müssen bei allen öffentlich zugänglichen Bauten und Anlagen der Zugang und die Sicherheit für Menschen mit Behinderung gewährleistet sein. Zurzeit wird die neue VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» erarbeitet, in welcher die Grundlagen und Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum bei Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt definiert werden. Hindernisfreiheit ist bei den Infrastrukturen des Fussverkehrs von besonderer Bedeutung. Mit der von «Fussverkehr Schweiz» und der «Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen» organisierten und vom Bundesamt für Strassen ASTRA unterstützten Tagung soll deshalb aufgezeigt werden, wie und in welchem Rahmen die Hindernisfreiheit im Strassen- und Aussenraum als integrale Aufgabe angegangen und umgesetzt werden kann:

- Welche Personen sind für eine sichere und selbständige Nutzung auf einen Hindernisfreien Verkehrsraum angewiesen?
- Was versteht man unter Hindernisfreiheit und Zugang für Alle?
- Wie lassen sich unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen im Sinne der Hindernisfreiheit miteinander vereinbaren?
- Wo liegen die Grenzen bei der Umsetzung des hindernisfreien Bauens im Sinne der Verhältnismässigkeit?
- Ein Wegnetz ist nur so gut wie das schwächste Glied: Welches sind die zentralen Aspekte, die es im Hinblick auf hindernisfreie Fussverkehrsanlagen zu berücksichtigen gilt?
- Auf welcher Stufe und mit welcher Herangehensweise muss die Hindernisfreiheit im Planungs- und Realisierungsprozess berücksichtigt werden?

L'accessibilité et la sécurité de toutes les constructions et installations accessibles au public doivent être garanties aux personnes handicapées. C'est l'objectif fixé dans la Loi sur l'égalité pour les handicapés LHand. La nouvelle norme VSS SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles » en cours d'élaboration définit les principes et exigences à respecter dans les domaines de la planification, de la conception, de la construction et de l'entretien.

L'absence d'obstacles dans les espaces dédiés aux piétons revêt une importance particulière. La journée d'étude organisée par Mobilité piétonne et le Centre suisse pour la construction adaptée aux handicapés et soutenue par l'Office fédéral des routes (OFROU) montrera comment et dans quel cadre les rues et les espaces extérieurs peuvent être aménagés sans obstacles et traités de manière intégrée.

- *Pour qui la présence d'obstacles dans l'espace-rue réduit-elle la sécurité et l'indépendance de mouvement?*
- *Qu'entend-on par accessibilité sans obstacles et pour tous?*
- *Comment concilier les différents besoins et exigences des aménagements sans obstacles?*
- *Quelles limites le principe de proportionnalité pose-t-il à la réalisation d'aménagements sans obstacles?*
- *Chaque tronçon compte dans la qualité d'ensemble d'un chemin piéton: quels sont les aspects centraux à considérer dans l'aménagement d'installations piétonnes sans obstacles?*
- *À quel niveau et comment l'aménagement sans obstacles doit-il être abordé dans les processus de planification et de réalisation?*

Tagungsziel

Die Tagung vermittelt die aktuellsten Erkenntnisse über eine integrale Berücksichtigung der Hindernisfreiheit im öffentlichen Verkehrsraum im Allgemeinen und der Fussverkehrsanlagen im Speziellen.

But de la journée

Les connaissances les plus actuelles de l'aménagement sans obstacles des rues en général et des installations piétonnes en particulier seront présentées lors de cette journée.

Zweisprachige Tagung

Die Tagung wird zweisprachig deutsch und französisch mit Simultanübersetzung angeboten (Andrea von Maltitz).

Journée d'étude bilingue

La journée se déroulera en français et en allemand, avec traduction simultanée (Andrea von Maltitz).

Freitag, 21. Juni 2013

Hotel Arte, Olten

Vendredi 21 juin 2013

Hôtel Arte, Olten

Informationen

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

Informations

Mobilité piétonne
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tél: 043 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch // www.mobilitepietonne.ch

Tagungsprogramm 21. Juni / Programme de la journée du 21 juin

ab / dès 08.45 **Check-in und Kaffee / Accueil et café**

09.30 **Tagungsbeginn und Begrüssung / Début de la journée et salutations**

Moderation – Führung durch den Tag
Modération – Déroulement de la journée

Thomas Schweizer

Tagungsbegrüssung
Mot de bienvenue

Repräsentant der Stadt Olten

09.40 **«Design for all» und Hindernisfreiheit / « Design for all » et espace-rue sans obstacles**

«Im Dunkeln sieht man viel» – Was erlebt eine sehbehinderte Person auf dem Weg vom Bahnhof Olten zum Tagungsort?
« Voir dans le noir » – L'expérience d'une personne non-voyante sur le chemin qui mène de la gare d'Olten au lieu de la journée d'étude.

Daniela Moser
SBV Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband

«Design for all» als Prinzip in der Stadt- und Verkehrsplanung
Le « Design for all » comme principe de planification de la ville et des transports

Dr. Markus Rebstock
Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum

10.15 **Hindernisfreier Verkehrsraum – eine neue VSS-Norm ist am Entstehen Espace de circulation sans obstacles – une nouvelle norme VSS en cours**

Bedeutung der neuen VSS-Norm im Planungsprozess – Struktur und Aufbau der Norm
Importance de la nouvelle norme VSS pour la planification – Structure et contenu de la norme

David Cuttelod
Etat de Vaud, Service des routes, membre groupe de travail « espace-rue sans obstacles »

Anforderungen an hindernisfreie Verkehrsanlagen:
Beispiele aus der Praxis
Exigences des installations sans obstacles: exemples issus de la pratique

Joe A. Manser
Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

11.00 **Kaffeepause / Pause café**

11.30 **Ausgewählte Aspekte des hindernisfreien Bauens Quelques facettes de la construction sans obstacles**

Ältere Menschen wollen und sollen mobil bleiben – Worauf muss geachtet werden?
Les seniors ont envie et besoin de rester mobile – À quoi faut-il être attentif?

Dominik Bucheli
Fussverkehr Schweiz

Sind erstastbare Randabschlüsse auch gehbehinderten- und velogerecht? Erkenntnisse aus dem Randsteinlabor.
Les bordures de trottoir tactiles sont-elles aussi adaptées à la mobilité réduite et au vélo? Apports du laboratoire zurichois « Randsteinlabor »

Marco Starkermann
Metron Verkehrsplanung AG

Hindernisfreier Verkehrsraum – Grenzen der Umsetzung im Lichte des Verhältnismässigkeitsprinzips?
Espace-rue sans obstacles – Les limites de la mise en œuvre à la lumière du principe de proportionnalité

Pierre A. Chanez
arch. dipl. EPFZ, Conseiller cantonal pour un mode de construction adapté aux handicapés

12.35 **Mittagessen / Repas de midi**

13.40

Workshop

Ortsbesichtigung zum Thema «Hindernisfreier Verkehrsraum» mit Fachleuten der Stadtverwaltung Olten und der Behindertenorganisationen

Visite des environs sur le thème « Espace-rue sans obstacles » en compagnie des techniciens de l'administration

14.50

Hindernisfreiheit in der Umsetzung / *La mise en œuvre d'aménagements sans obstacles*

Workshop / *Atelier* (4 deutsch, 1 français)

WS 1 Baustellen für Fussgänger – selten ein Aufsteller: Fussgängerführung bei Baustellen

WS 2 «Kundenstopper» und Strassencafés – Belegung der Innenstadt oder Ärgernis für Fussgänger? Regelungsmöglichkeiten für die Benützung des öffentlichen Grundes.

WS 3 Der richtige Belag am richtigen Ort – Behindertengerechte Oberflächenbeläge.

WS 4: öffentliche Haltestellen sicher, zugänglich und hindernisfrei Gestalten

Atelier 5 Séparation du trafic vs. trafic mixte

15.50

Schlussdiskussion:

«Hindernisfreiheit als neue Chance für qualitätsvolle Verkehrsräume oder als neue Stolperfalle der Verkehrsplanung»

Discussion de clôture :

« Les aménagements sans obstacles : nouvelle chance pour la qualité urbaine ou entrave à la planification des transports ? »

16.30

Apéro / *Apéritif*

Anmeldeschluss: 12. Juni 2013

Anmeldung auf unserer Website:

www.fussverkehr.ch/tagung

Délai d'inscription: 12 juin 2012

Inscription via notre site internet:

www.mobilitepietonne.ch/journee

Tagungsbeitrag

inkl. Tagungsunterlagen, Stehlunch und Apéro

Mitglieder von Fussverkehr Schweiz:

CHF 150.–

Gönner-Abonnenten der Schweizerische

Fachstelle für behindertengerechtes Bauen:

CHF 150.–

Nichtmitglieder:

CHF 250.–

Coût de la journée

Dossier et buffet inclus

Membres de Mobilité piétonne:

CHF 150.–

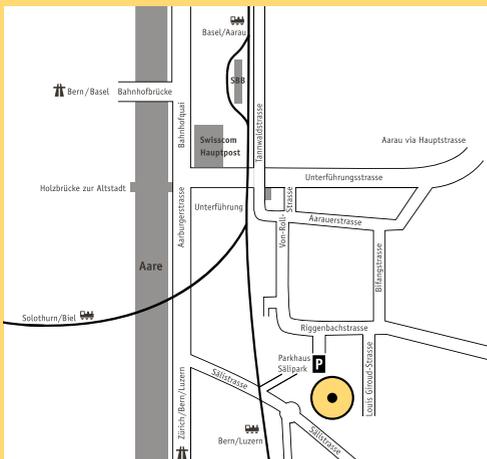
Abonné-bienfaiteur du Centre suisse

pour la construction adaptée aux handicapés:

CHF 150.–

Non membres:

CHF 250.–



Ort / *Lieu*

Hotel Arte
Kongresszentrum
Riggenbachstrasse 10
CH-4600 Olten
www.konferenzhotel.ch

600 m vom Bahnhof / *depuis la gare*



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU

Schweizerische
Fachstelle
für
behindertengerechtes
Bauen

Centre suisse
pour
la construction
adaptée
aux handicapés



Medienmitteilung vom 21. Juni 2013

Attraktive und sichere Fusswege: klug baut, wer für alle plant

Fussverkehr Schweiz, die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und das Bundesamt für Strassenverkehr ASTRA luden am 21. Juni zur Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum» nach Olten ein. Rund 140 interessierte Fachpersonen aus Planungsbüros und öffentlichen Verwaltungen sowie Vertreterinnen und Vertreter von Behinderten- und Veloorganisationen nutzten die Chance, sich über klug geplante hindernisfreie Verkehrsräume informieren zu lassen, einen Augenschein vor Ort zu nehmen und über den Entwurf der VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» zu debattieren.

Jeder Mensch – ob jung, alt, behindert, mit Gipsbein, als Eltern mit Kinderwagen oder sportlich auf dem Velo – möchte sicher und unabhängig im öffentlichen Raum unterwegs sein. Damit der Wunsch nach freier Mobilität für möglichst viele Menschen Realität wird bzw. bleibt, müssen Planerinnen und Baufachleute Stolperfallen und Hindernisse auf öffentlichen Strassen und Plätzen (er-)kennen, gleichzeitig aber auch mit guten Lösungen für die unterschiedlichen und verschieden mobilen Menschengruppen vertraut sein.

«Design for all» – die schwächsten Verkehrsteilnehmenden setzen den Masstab

Mit der zweisprachigen Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum - attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für alle» wurde aufgezeigt, wie Hindernisfreiheit im Strassen- und Aussenraum als ganzheitliche Aufgabe angegangen und umgesetzt werden kann. «Design for all» war am 21. Juni in Olten ein wichtiges Stichwort. Es bedeutet, dass sich die Baufachwelt von der Vorstellung des «Standard-Menschen» verabschieden muss, um sich stattdessen an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu orientieren. Denn sind die Wegnetze für diese Gruppen zugänglich und sicher, sind Orientierungshilfen vorhanden, so profitieren davon auch alle anderen.

Nicht immer allerdings lassen sich die Bedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen leicht unter einen Hut bringen. Da gibt es die Velofahrenden und kinderwagenschiebenden Eltern, die sich abgeschrägte Randsteine wünschen. Da gibt es aber auch die Sehbehinderten oder Blinden, für die ertastbare Randsteine zwischen Fahrbahn und Trottoir unverzichtbar für Orientierung und Sicherheit sind. Und da gibt es die Rollstuhlfahrenden, für die manchmal bereits ein oder zwei Zentimeter mehr den Ausschlag geben, ob ein Weg benutzbar ist. Die Erfahrungen der Fachleute – u.a. in einem „Randstein-Labor“ erarbeitet – hat gezeigt: Miteinander reden, führt zu guten und allgemein akzeptierten Lösungen.

Wir werden immer älter und wollen lange mobil bleiben

Neben vielfältigen Referaten, Walkshops in den Strassen des Tagungsortes Olten sowie Workshops zu spezifischen Themen wie Baustellen, Strassencafés, der richtige Strassenbelag oder hindernisfreie Haltestellen, wurde auch der Entwurf der VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» vorgestellt und diskutiert. Diese Norm wird zurzeit von den Fachleuten erarbeitet und tritt voraussichtlich 2014 in Kraft. Sie definiert die Grundlagen und Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum bei Planung, Projektierung, Bau und Unterhalt. Erstmals werden damit bauliche Vorgaben auf Strassen und Plätzen überschaubar zusammengefasst. Wegführungen werden neu als zusammenhängende Ketten verstanden,

geeignete Beläge, gute Treppen-Beleuchtungen, ertastbare Orientierungshilfen und Farbkontraste werden ausführlich definiert. Angesichts einer Bevölkerung, die immer älter wird, sind solche hindernisfreie Verkehrsräume je länger desto nötiger.

Weitere Auskünfte sowie die Vermittlung von geeigneten Interview-Partnern erhalten sie bei:

- **Fussverkehr Schweiz**

Thomas Schweizer, Geschäftsleiter, Klosbachstrasse 48, CH-8032 Zürich,
T: 043 488 40 32 / 079 434 36 23, E-Mail: thomas.schweizer@fussverkehr.ch

- **Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen**

Andrea Holenstein, Kommunikationsverantwortliche, Kernstrasse 57, 8004 Zürich,
T: 044 299 97 94, E-Mail: holenstein@hindernisfrei-bauen.ch



Liebe Leserin, lieber Leser

Auf unserer diesjährigen Mini-Studienreise fragen wir uns, was denn die Autobahnen uns FussgängerInnen bringen. Die Stadt Zürich hat gleichzeitig mit der Eröffnung der Westumfahrung eine grossflächige Baustelle eröffnet, welche aus dem alten Durchgangskorridor Weststrasse ein angenehm bewohnbares Quartier gemacht hat. Der Umbau hat zudem neue Plätze, kleine Pärklein, Fussgängerinseln und Velostreifen entstehen lassen. Auch im Knonaueramt öffneten sich Spielräume für die Aufwertung ehemals stark belasteter Strassenräume. Melden Sie sich für die Ministudienreise an, die uns in diesem Jahr nach Baar (ZG) führt, und Sie erhalten Auskunft über die erreichten und die noch nicht erreichten Ziele. (Seite 8).

Baar gehört zu den Gemeinden, die schon vor bald 40 Jahren mit einer Autobahn und 1998 mit einer kantonalen Umfahrung vom Durchgangsverkehr befreit wurden. Hier findet die Generalversammlung 2013 von «Fussverkehr Schweiz» statt und diese Gemeinde portraituren wir auf den folgenden Seiten 2 und 3.

Zudem in dieser Ausgabe: Ein Bericht von unserer Fachtagung, die am 21. Juni 2013 in Olten stattfand (Seiten 4 bis 6). Sie hat den Teilnehmenden anschaulich gezeigt, dass für eine hindernisfreie Gestaltung der öffentlichen Räume an viele – zum Teil auch widersprüchliche – Aspekte gedacht werden muss und die Lösung oft ein Kompromiss ist.

Wir wünschen Ihnen beim Lesen des Bulletins viel Vergnügen.

*Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»*

Baar ZG: Öffentliche Wege nutzen auch auf Privatgrund allen

Von Christian Thomas

Als zweitgrösste Gemeinde des Kantons Zug ist Baar von Zürich aus das Eingangstor zur Innerschweiz und von Zug aus der Ausgang zur Metropole Zürich. Dies hat dazu geführt, dass Baar stark gewachsen ist und im letzten Jahrhundert stark unter die Räder des Durchgangsverkehrs gekommen ist. Von der Neuordnung des Autoverkehrs und von der Lösung des Knotenpunktes für den öffentlichen Verkehr profitiert jetzt auch der Fussverkehr.



Auf der umgestalteten Dorfstrasse wurden die Seitenbereiche für die FussgängerInnen verbreitert.

*Bilder:
Christian Thomas*

Titelbild:

Die Begegnungszone vor dem Bahnhof Baar ist ein grosszügiger und attraktiver Treffpunkt und Ausgangsort zu einem engmaschigen Netz von vielfältigen Fusswegen.

Bild: Gemeinde Cham

Baar hat sich schon im Zeitalter der Industrialisierung, erst recht aber im Dienstleistungszeitalter, von einem Dorf zu einer boomenden Vorstadt von Zug entwickelt. Die Gemeinde hat planerisch keine grossen städtebaulichen Würfe realisiert. Zwar gab es in den Sechzigerjahren Vorstudien für eine umfassende durchgrünte Überbauung des ganzen Raumes zwischen Bahnhof- und Dorfstrasse, die aber – wie in den meisten Ortszentren in der Schweiz – an der Kleinteiligkeit der Parzellen und an entsprechend divergierenden Interessen gescheitert ist.

Ehemals Gotthardachse, heute Einkaufsmeile

Die Hauptstrasse durch die Siedlung, die nach wie vor «Dorfstrasse» heisst, entwickelte sich mit dem Aufkommen des Autoverkehrs zum Altraum, denn der ganze Gotthardverkehr wälzte sich durch die enge Strasse, die FussgängerInnen wurden an den Rand gedrängt, der Lärm und die Abgase waren eine grosse Last.

Nach der Eröffnung der umfahrenden Autobahn vor bald 40 Jahren hat der Verkehr durch Baar kontinuierlich wieder zugenommen. Im 1998 wurde deshalb die kantonale Durchgangsstrasse (Dorfstrasse) via Neugasse / Weststrasse / Südstrasse verlegt und die Dorfstrasse selbst auf damals mustergültige Weise zu einer Gemeindestrasse zurückgebaut. Die Fahrbahn konnte in der Breite reduziert werden und die Strasse kann heute wieder als eine differenziert gegliederte Abfolge von öffentlichen Räumen wahrgenommen werden. Da die Trottoirbreiten nicht mehr wie zu Zeiten des Gotthardverkehrs auf das absolute Minimum reduziert sind, ist eine Möblierung mit verschiedenartigen Elementen, wie Blumenbehältern und Werbeträgern, möglich und das Flanieren ist trotzdem nicht beengend. 1998 gab es noch nicht viele vorbildliche Rückbauten von Ortsdurchfahrten nach dem Bau einer Umfahrung, besonders nicht im Kanton Zürich. Deshalb wurde das Titelblatt der Fachbroschüre «Von der Durchgangsstrasse zum gestalteten Strassenraum» des Amtes für Raumordnung und Vermessung des Kantons Zürich mit einem Vorher- und einem Nachher-Bild aus Baar illustriert. Auch das Bundesamt für Umwelt hat 2012 die positive Wirkung der Neugestaltung mit einem Bericht dokumentiert.

Der Bahnhofplatz heisst die Gäste willkommen

Wegen der starken Zunahme des öffentlichen Verkehrs in den 1990er Jahren konnte der Bahnhofplatz seine Funktion als Bahn-Bus-Knoten im Netz des Zuger Verkehrsverbunds nicht mehr ausfüllen. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist der Gemeinde Baar im Jahre 2000 ein neuer Wurf gelungen, der in Fachkreisen positiv aufgenommen wurde. Die Begegnungszone macht die Ankunft in Baar und das Umsteigen auf den Bus zu einem urbanen Erlebnis. Die Anordnung der Organisations- und Gestaltungselemente schafft einen grosszügigen Freiraum, der ein gemächliches und

rücksichtsvolles Miteinander in der Begegnungszone fördert, aber auch geschützte Bereiche für die Zufussgehenden bietet. Die beispielhafte Gestaltung wirkt selbsterklärend und schafft eine attraktive Nahtstelle zwischen öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Diese Gestaltung erhielt 2004 anlässlich des von «Fussverkehr Schweiz» durchgeführten Innovationspreises «Sicher zu Fuss» eine Auszeichnung.

Engmaschiges Fusswegnetz

Eine wesentliche Qualität des alten Baar hat die Verstädterung überlebt: Es sind die engmaschigen Fusswegbeziehungen, die das ursprüngliche Dorf auszeichneten. Obwohl Baar schon lange keine ländliche Idylle mehr ist und der Autoverkehr die Gemeinde prägt, hat man die FussgängerInnen nicht vergessen: Urs Spillmann, der Abteilungsleiter Bau und Planung von Baar, beschreibt das Vorgehen der Gemeinde so:

«Von der Begegnungszone am Bahnhof Baar aus verläuft ein engmaschiges Fusswegnetz durch den Siedlungsraum und schliesst nahtlos am Wanderwegnetz ausserhalb der Bauzonen an. Im Sinne des Richtplanes wird das Fuss- und Wanderwegnetz gezielt ergänzt und bestehende Lücken werden laufend geschlossen. In Ergänzung zum Wegnetz des Verkehrsrichtplans werden bei Quartiergestaltungsplänen (Teilrichtpläne) und grundeigentumsverbindlichen Bebauungsplänen zusätzliche öffentliche und halböffentliche Wegverbindungen geplant, damit eine möglichst hohe Durchlässigkeit der Siedlungen erreicht wird. Einerseits zur Förderung des Zufussgehens und andererseits um die Zugänglichkeit von Stadtbahn und Bushaltestellen zu gewährleisten. Direkte Wege anzubieten, war immer schon die Philosophie der Gemeinde. Dabei stört es nicht, dass es nicht immer grosszügige breite Wegverbindungen sind – die Durchlässigkeit steht im Vordergrund!»

Wer in Baar ein grösseres Areal überbauen möchte, wird deshalb nicht darum herumkommen, für den Fussverkehr ein Wegrecht zuzulassen, falls dies im öffentlichen Interesse liegt. Dies hat zur Folge, dass der grösste Teil des Dorfes leicht zu Fuss erreichbar ist und keine allzu grossen Umwege in Kauf zu nehmen sind.

Die Fusswege, Durchgänge und Passagen denen man in Baar begegnet, widerspiegeln die schnell wechselnden Idealvorstellungen von Städtebau und Verkehrsplanung. Nebst alten engen Strassen aus bäuerlicher Zeit gibt es Fusswege mit Betonformsteinen aus der Zeit, als die Verkehrstrennung gross geschrieben wurde. Diese sind mittlerweile auf beiden Seiten idyllisch grün eingewachsen. Es gibt zweckmässige Abkürzungen, Durchgänge unter breiten Blocks hindurch und die Begegnungszone reicht vom Bahnhof aus bis in eine Passage, die im Zickzack-Kurs durch neue Überbauungen führt.



Idyllischer, im Grün eingewachsener Fussweg mit Brunnen.



Die bahnhofsnahe Parkanlage ist zu Fuss aus allen Richtungen gut erreichbar.



Nicht alle Baarer wollen zu Fuss ins Zentrum gehen, aber immerhin wurde ein kleiner Stadtpark hinter der Häuserzeile neben dem Parkplatz geschaffen.



*Der Bushof liegt direkt neben dem Bahngleis und ermöglicht das schnelle Umsteigen.
Bild: Christine Bärlocher*

Die neue Norm als Motor für einen hindernisfreien Verkehrsraum

Von Andrea Holenstein

«Fussverkehr Schweiz», die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und das Bundesamt für Strassenverkehr ASTRA luden am 21. Juni zur zweisprachigen Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum» nach Olten ein. Rund 140 interessierte Fachpersonen aus Planungsbüros und öffentlichen Verwaltungen, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sowie Vertreterinnen und Vertreter von Behinderten- und Langsamverkehr-Organisationen folgten der Einladung. Sie nutzten die Chance, sich über den Entwurf der VSS-Norm SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» informieren zu lassen und deren Auswirkungen auf Planung und Umsetzung zu diskutieren.

«Nächster Halt Olten, Ausstieg in Fahrtrichtung rechts, tönt es aus dem Lautsprecher. Ich mache mich an der richtigen Türe bereit und steige aus. Mein weisser Langstock pendelt vor meinem Körper hin und her. So bin ich sicher, dass kein Koffer im Weg steht. Die Stockspitze schleift über die Betonsteine und lässt mich die Struktur der Sicherheitslinie spüren. Die sechs Linien am Bahnsteig helfen mir, nicht zu nahe an einen fahrenden Zug zu geraten.» So beginnt der Bericht «Im Dunkeln sieht man viel» von Daniela Moser, Vertreterin des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands.

Rollstuhlfahrende testeten im Randsteinlabor Zürich die Tücken von Randabschlüssen in der Praxis.
Bilder: Eva Schmidt



Sie beschreibt den Weg vom Bahnhof Olten zum Tagungsort. Zeitweise wird das Licht gelöscht. In Gedanken tasten wir uns nun also mit Hilfe des Stocks und des Gehörs an Baustellen vorbei und durch den Verkehr hindurch bis zum Tagungsort. Eine eindrückliche Erfahrung, die man so rasch nicht wieder vergisst.

Die neue VSS-Norm stellt die Autonomie behinderter Menschen ins Zentrum

«Wir lassen uns nicht behindern», das Motto vieler Behinderter, gab die Oltener Stadträtin Iris Schelbert den Tagungsteilnehmenden in ihrer Begrüssung gleichsam als Auftrag mit auf den Weg. Sie brachte damit auf den Punkt, was die neue Norm des Verbands der Schweizer Strassenfachleute, kurz VSS-Norm SN 640 075, im Kern beinhaltet, nämlich Autonomie im öffentlichen Raum. Die Norm stützt sich auf Forschungsarbeiten und Richtlinien der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (u.a. Strassen, Wege, Plätze, 2003). Joe Manser, der Leiter der Fachstelle, bezeichnete das neue Regelwerk als «Top-Norm», die eine komfortable Ausgangslage für die Umsetzung des hindernisfreien Bauens bedeute. Doch wie immer liegt der Teufel im Detail, d.h. bei den konkreten Gegebenheiten in der Umsetzung.

Der Stein des Anstosses, getestet im ersten schweizerischen Randstein-Labor

Wie müssen Randabschlüsse beschaffen sein, damit sie hoch genug und für Blinde ertastbar sind und dennoch ausreichend niedrig, damit Rollstuhl- und Velofahrende sie problemlos überwinden können? Dieser Frage widmete sich vor kurzem das Randsteinlabor, das Marco Starkermann von der Metron Verkehrsplanung AG an der Tagung vorstellte. Verschiedene Typen von Randsteinen wurden in realen Verhältnissen an der Zürcher Förrlibuckstrasse von Probanden mit Sehbehinderung, Rollstuhl- und Velofahrenden intensiv getestet. Die allgemeine Erkenntnis war: Den perfekten Randstein gibt es nicht. Es gilt, einen guten Kompromiss zu finden.

Von Stolperfallen, Koexistenz und einem Plädoyer für die Vielfalt

Dominik Bucheli von Fussverkehr Schweiz führte dem Plenum vor Augen, was der 80-jährige Herr Muster bei seinem Gang über Strassen und Plätze braucht: keine Stolperfallen, immer wieder Sitzgelegenheiten, Rampen mit bewältigbarem Gefälle, Treppengeländer und genügend lange Ampel-Grün-Zeiten. Herr Muster gehört zu einer Altersgruppe, die zahlenmässig rasch wächst.

Pierre A. Chanez, Bauberater bei der Fachstelle hindernisfreies Bauen des Kantons Bern, stellte zur Diskussion, wo die Grenzen des hindernisfreien Bauens im Licht der Verhältnismässigkeit liegen. Historische Ortskerne wie die Altstadt von Bern oder komplexe Verkehrssituationen wie der Zentralplatz in Biel erfordern eine sorgfältige Lösungssuche bis ins Detail. Die Frage, ob eine Koexistenz oder eine strikte Trennung – auch von Fahrrädern und Fussverkehr auf dem Trottoir – anzustreben oder zu vermeiden sei, wurde in verschiedenen Workshops und Diskussionen lebhaft geführt, aber nicht abschliessend beantwortet. Klar Stellung nahm Marc Fehlmann, Verein Compaterra. Er kritisierte, dass gemischte Zonen auf grösseren Plätzen für ihn und seinen Führhund ein Sicherheitsrisiko darstellten.

Internationale Ansätze für den Umgang mit Hindernisfreiheit präsentierte Markus Rebstock von der Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum. Familiengerecht, behindertengerecht, altengerecht, migrationsgerecht..., diese Begriffe hat er aus seinen Stadt- und Verkehrsplanungs-Konzepten gestrichen und durch das Prinzip «Design for all» ersetzt. In seinem Referat plädierte er für einen Paradigmenwechsel in der Planung. Sie soll sich an einer Vielfalt der Menschen orientieren, statt an Defiziten und Behinderungen.

Alle profitieren von der erhöhten Bushaltekante

Der meistbesuchte Workshop behandelte das Thema «hindernisfreie öffentliche Haltestellen». Viel Aufmerksamkeit erhielt das Pionierprojekt von Christian Stocker, Projektleiter beim Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft. An der Test-Fahrhaltestelle Therwil wurde die Haltekante auf 23 cm erhöht und an ein eng an die Kante geführtes Bus-Kneeling angepasst. Darüber hinaus wurde in Fahrversuchen der Einsatz hoher Haltekanten für Busbuchten geprüft, und zwar – um den Platzbedarf zu reduzieren – mit dem Einbau einer «Nase». Beide Varianten ermöglichen mobilitätsbehinderten Personen einen autonomen, niveaugleichen Ein- und Ausstieg. Die Lösungen haben, so Christian Stocker, einen weiteren sehr erwünschten Effekt: Die hohen Bushaltekanten beschleunigen den Passagierwechsel deutlich und könnten deshalb für Busunternehmen generell interessant sein.



In Olten sind an einigen wichtigen Stellen öffentliche WC-Anlagen platziert, die den Standards des hindernisfreien Bauens entsprechen.



Ein weiter Weg zur Verwirklichung des hindernisfreien Verkehrsraums

Die zweisprachige Fachtagung «Hindernisfreier Verkehrsraum – attraktive und sichere Fussverkehrsanlagen für Alle», am 21. Juni 2013 in Olten wurde gemeinsam von Fussverkehr Schweiz und der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA durchgeführt. Die Veranstaltung zeigte, dass die neue Norm zwar einen grossen Schritt vorwärts bedeutet, aber längst nicht alle Details zu klären vermag. Das lebhafteste Interesse der Planer und Architektinnen, die intensiven Debatten in den Workshops und so manche beim «Walkshop» in Olten vorgefundenen verbesserungsbedürftigen Verhältnisse zeigten – trotz offensichtlichen Anstrengungen der verantwortlichen Verkehrsplanenden –, dass es noch viel Engagement zur Verwirklichung des hindernisfreien Verkehrsraums braucht und möglichst viele Gelegenheiten für Fachleute zum gegenseitigen Ideenaustausch und zum Debattieren.

Aareraum in Olten: Um von der Unterführung auf die Brücke zu gelangen, steht eine nicht zu steile Rampe und eine Treppe als direkteste Verbindung zur Verfügung.

* Andrea Holenstein ist Kommunikationsberaterin EMSc mit Fokus Nachhaltigkeit. Sie ist neben selbständigen Mandaten als Kommunikationsverantwortliche für die Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen in Zürich tätig.

Baustellen: für Fussgänger selten ein Aufsteller

Von Samuel Flükiger

Baustellen lassen häufig Schönes entstehen, strapazieren aber gleichzeitig die Geduld von FussgängerInnen. Grund dafür ist die oft unprofessionelle Führung der Zufussgehenden und deren einseitige Benachteiligung. «Fussverkehr Schweiz» hat deshalb ein Merkblatt für Gemeinden und Bauunternehmen dazu erarbeitet. Das Thema wurde in einem Workshop der diesjährigen Fachtagung in Olten erörtert.

Verteidigung der Fussgängerinteressen

Ist die Beeinträchtigung des öffentlichen Raums durch die Baustelle verhältnismässig? Kann die Baustelle auf privatem Grund angeordnet, können vorübergehend Parkplätze aufgehoben oder die Fahrbahn tangiert werden?

Für eine gute temporäre Fussgängerführung ist die wahrscheinlich wichtigste Voraussetzung, dass es bei der entsprechenden Behörde sensibilisierte Verantwortliche gibt, welche die Baustellen begleiten und für die Anliegen der Fussgänger eintreten. Es gilt zu verhindern, dass die Bauunternehmer die Anordnung der Bau-

Vorbildliche Fussgängerführung: Der Gehweg wurde sorgfältig und ausreichend breit auf die Fahrbahn verbreitert.
Bild:
Thomas Schweizer



Schicksal vieler Baustellen: Die FussgängerInnen akzeptieren die unverständlichen Ersatzmassnahmen nicht.
Bild:
Fussverkehr Schweiz



stelleninstallationen ad hoc festlegt. Solche Lösungen sind für FussgängerInnen selten befriedigend. Gerade bei komplexen Baustellen sind konzeptionelle Überlegungen und eine sorgfältige Information notwendig.

Die wichtigsten Aspekte sollten in der Baubewilligung geklärt werden. Es gilt dabei zu beachten, dass sich die Verhältnisse auf der Baustelle fortlaufend ändern. Manchmal kann die Situation für die Zufussgehenden verbessert werden, wenn bei der Wegführung zwischen Arbeits- und Ruhezeiten der Baustelle unterschieden wird.

Anforderung an die Wegführung und Information

Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und die Vermeidung von Umwegen haben höchste Priorität. Sind die Umwege für Fussgänger unverhältnismässig, werden sie nicht akzeptiert und führen zu gefährlichen Ausweichmanövern auf die Fahrbahn oder durch die Baustelle.

Die Fussgängerführung soll wenn möglich ohne Strassenseitenwechsel auskommen. Die Wege sind sicher, sauber, behindertengerecht und mit einer angemessenen Attraktivität auszugestalten. Ein guter Kompromiss ist häufig, den Gehweg auf die Fahrbahn zu verbreitern. Ist eine Umleitung des Weges nicht zu vermeiden, lässt sich dieser häufig nicht mehr intuitiv erfassen. Somit wird eine sorgfältige Information und Signalisation notwendig.

Information schafft Akzeptanz: Sind Passanten über den Zweck, die Dauer und die vorgesehenen Ersatzmassnahmen der Baustelle aufgeklärt, steigt die Akzeptanz der Massnahmen. Anspruchsvolle Wegführungen gilt es auszuschildern und allenfalls auf einem Plan darzustellen. «Fussverkehr Schweiz» empfiehlt zudem, eine Kontaktadresse zu publizieren, bei der Missstände jederzeit gemeldet werden können.

Die Workshop-TeilnehmerInnen waren sich einig, dass bei komplexen Verkehrssituationen informierende und verkehrsregelnde Personen vor Ort unvermeidlich sind, um sicherzustellen, dass Baustellen nicht zu einem Spiessrutenlauf werden.

Merkblatt: <http://www.fussverkehr.ch/unsere-themen/oeffentlicher-raum/baustellen/>

Das Schild «Fussweg» mit kleinem schwarzem Pfeil wird von Fussgängern nicht verstanden. Der orange Pfeil mit Fussgängerpiktogramm entspricht den Signalisationsvorschriften für Fahrzeuge und wäre für Umleitungen klarer.
Darstellung:
Fussverkehr Schweiz



Journée Rue de l'Avenir

«Accompagner les projets – sensibiliser, convaincre» ist das Thema der Journée Rue de l'Avenir, die am 27. September 2013 in Neuchâtel durchgeführt wird. Am Morgen werden realisierte Projekte vor Ort besichtigt. Am Nachmittag werden weitere interessante Beispiele aus dem In- und Ausland vorgestellt.

«Fussverkehr Region Luzern» in Gründung

Eine Initiativgruppe – hervorgegangen aus dem Forum luzern60plus – hat «Fussverkehr Region Luzern» ins Leben gerufen. Durch diese Gründung sollen die Interessen der FussgängerInnen in der Agglomeration Luzern besser gewahrt werden. Das Ziel ist es, in Kommissionen und Begleitgruppen, Einsitz zu nehmen und Einfluss bei laufenden Projekten auszuüben. Ein provisorischer Vorstand sowie ein Beirat haben sich konstituiert. Anfang 2014 wird die offizielle Mitgliederversammlung von «Fussverkehr Region Luzern» stattfinden. Engagierte Personen, die an einer Mitarbeit interessiert sind, melden sich bitte unter luzern@fussverkehr.ch.

«Fussverkehr Kanton Bern»

Am 19. August organisiert «Fussverkehr Kanton Bern» ein Werkstattgespräch zum Tram Region Bern.

Einladung zur 37. ordentlichen Generalversammlung in Baar ZG

Im Anschluss an die Ministudienreise findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

Datum: Freitag, 20. September 2013, 17.45 Uhr
Ort: Rathusschür, Rathausstrasse 2, 6340 Baar
Vorsitz: Thomas Hardegger, Präsident «Fussverkehr Schweiz»

Traktandenliste

1. Wahl der Stimmenzähler/innen
2. Protokoll Generalversammlung 2012
(kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2012 (mit Ausblick 2013/14)
4. Jahresrechnung 2012 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahlen
7. Mitgliederbeiträge
8. Grobbudget 2014
9. Geplante Veloinitiative
10. «Fussverkehr Region Luzern» stellt sich vor
11. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Restaurant Maienrisli
 Rathausstrasse 9 (Hinterhof), 6340 Baar

Regionalgruppen

Fussverkehr Region Basel

Aeschenplatz 2, 4052 Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Bern

Münzrain 10, 3005 Bern
 Tel: 031 326 44 05
bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich (FVZ)

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich
fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch

Mobilité piétonne Genève

Case postale 45, 1213 Onex
geneve@mobilitepietonne.ch

Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd),
 Luci Klecak (lk), Jenny Leuba (JL), Pascal Regli (PR),
 Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Thomas Hardegger (Präsident), Daniel Grob, Marco
 Hüttenmoser, Hans Läubli, Christa Mutter, Eva
 Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, Konrad Willi

Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch,
 Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann, Köbi
 Gantenbein, Michael Koch, Liliane Maury Pasquier,
 Ruedi Ott, Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer,
 Christoph Schaub, Martin Schwarze, Ulrich Seewer,
 Emil Steinberger, Ursula Ulrich-Vögtlin, Alec von
 Graffenried, Klaus Zweibrücken

Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins
 «Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeits-
 gemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr»
 erscheint viermal jährlich und ist im Mitglieder-
 beitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das
 Jahresabonnement.

Fussverkehr Schweiz
 Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
 Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
 Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli
 Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
 Gestaltung: Andreas Rothacher
 Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
 Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 3/13, Juli 2013

Ministudienreise und GV 2013 in Baar ZG



Was bringt die Autobahn den FussgängerInnen?

Flankierende Massnahmen zur A4 und zur Westumfahrung Zürich. Ministudienreise von Zürich bis Baar, Freitag, 20. September 2013, 13.30 – 17.30 Uhr

Bestandteil des Gesamtprojektes der Westumfahrung Zürich und der Autobahn A4 im Knonaueramt waren auch flankierende Massnahmen in Zürich und auf den Ortsdurchfahrten im Knonaueramt. Zusammen mit einer substanziellen Verkehrs-entlastung auf den ehemaligen Hauptachsen wurden eine Verbesserung für die FussgängerInnen, sichere Querungsmöglichkeiten, eine Aufwertung der Strassenräume und eine hohe Aufenthaltsqualität versprochen. Sind die Versprechen eingelöst worden? Projektverfasser und Beteiligte geben Auskunft.

Anmeldung

Anmeldeschluss:

13. September 2013 (Teilnehmerzahl ist auf 45 Personen beschränkt).

Kosten:

Mitglieder «Fussverkehr Schweiz»: CHF 30.–
Nichtmitglieder: CHF 60.–

Hiermit melde(n) ich/wir mich/uns zur Mini-studienreise von «Fussverkehr Schweiz» von Zürich nach Baar am 20. September 2013 an:

Name:

.....

Firma, Institution:

.....

Strasse:

PLZ/Ort:

Tel:

E-Mail:

Anzahl Personen:

Ich bin / wir sind Mitglied von «Fussverkehr Schweiz».

Ich / wir werde(n) Mitglied von «Fussverkehr Schweiz» und profitiere(n) vom günstigeren Tarif.

Ich / wir nehme(n) an der Generalversammlung teil.

Ich / wir nehme(n) am anschliessenden Nachtessen teil.

Anmeldung an:
Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30
www.fussverkehr.ch

oder per Fax: 043 488 40 39
oder per E-mail: info@fussverkehr.ch

Programm

- 12.15 Vorprogramm:
Mittagessen im Café du Bonheur am Bullingerplatz (Tram Nr. 8 bis Güterbahnhof oder Hardplatz). Platzreservation individuell: salut@cafedubonheur.ch / 044 558 99 00
- 13.30 Besammlung: Bullingerplatz Zürich
Begrüssung: **Thomas Hardegger**, Nationalrat, Präsident von «Fussverkehr Schweiz»
Einführung: Konzept flankierende Massnahmen
Referent: **Christoph Suter**, Tiefbauamt der Stadt Zürich
- 13.50 Abfahrt mit Reiseкар ab Bullingerplatz
Fahrt entlang der umgestalteten Strassenräume
- 14.30 Birmensdorf: Neugestaltung Ortsdurchfahrt
Referenten: **Werner Steiner**, Gemeindepräsident
Markus Hartmann, Planer Herisau
Raymond König, Projektleiter, Tiefbauamt Kt. ZH
- 15.20 Affoltern a/A: Neugestaltung Ortsdurchfahrt
Referenten: **Urs Waldvogel**, Entwicklungsingenieur West, Amt für Verkehr Kt. ZH
Raymond König, Projektleiter, Tiefbauamt Kt. ZH
Kaffee und Spaziergang in der Begegnungszone Obere Bahnhofstrasse
- 16.30 Baar: Besichtigung der Dorfstrasse, zu Fuss zur Begegnungszone Bahnhofplatz
Referent: **Urs Spillmann**, Abteilungsleiter Bau/Planung Gemeinde Baar
- 17.15 Apéro
Begrüssung: **Paul Langenegger**, Bauvorstand, Vizepräsident von Baar
- 17.45 Generalversammlung 2013 von «Fussverkehr Schweiz» (vgl. Traktandenliste), Ort: Rathusschüür, Rathausstr. 2, 6340 Baar
- 19.00 Nachtessen im Restaurant Maienrisli, Rathausstr. 9 (Hinterhof), 6340 Baar