Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren

Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren

Kurzinput:
Ruedi Ott, Mobilität und Planung, TBA, Stadt Zürich

Moderation:
Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz

Workshop 1

Die Strasse von den Rändern her denken!

Der Strassenraum muss für die vielfältigen Nutzungsansprüche organisiert werden. Wie kann die Optik des Fussverkehrs höher priorisiert werden. Wettbewerbe und Studienaufträge als mögliche Ansatzpunkte für eine fussgängerfreundliche Planung.

Resultat der Diskussion

Strassen sind als Stadträume zu sehen. Sie müssen von den Rändern her gedacht und zusammen mit der Nutzung der Erdgeschosse konzipiert werden. Das Potenzial, aber auch der Handlungsbedarf ist gross. In der Agglomeration, namentlich in den kleineren Gemeinden, fehlen Fachleute und es fehlt auch das Verständnis für Fragen des öffentlichen Raumes. Vielfach werden Chancen für Verbesserungen vergeben, wenn nur parzellenscharf gedacht und wenn statt Quartierentwicklung Baubewilligungsverfahren in Regelbauweise gewährt werden. Die Agglomerationsprogramme sind eine Chance, dass über die Parzellen- und die Gemeindegrenzen hinaus gedacht, dass engagierte PlanerInnen beigezogen und die Anforderung des Fussverkehrs besser berücksichtigt werden. Es braucht aber auch engagierte Leute in der Verwaltung. Sie müssen Visionen entwickeln und die Bevölkerung einbeziehen. Der öffentliche Raum gehört allen. Entsprechend müssen auch die Raumansprüche formuliert werden. Weniger für den rollenden Verkehr, mehr für den Fussverkehr.
Auch bei den Ingenieurbüros sollten Aufträge für „normale" Strassensanierungen hinterfragt werden und den Gemeinden als Auftraggeber nahe gelegt werden, dass nicht nur die Fahrbahn, sondern der Strassenraum von Fassade zu Fassade zu betrachten sei.
Die Sensibilisierung der Verantwortlichen in den Gemeinden und den beauftragen Ingenieurbüros ist daher eine wichtige Aufgabe. Tagungen sowie, Best-Practice Beispiele helfen. Beispielsweise stehen solche von Seiten der RZU bald bereit. Auch der Flâneur d'Or leistet hier Anschauungsunterricht.
Aber auch bei kleinen Strassensanierungen sollte immer die Chance genutzt werden, um Verbesserungen für die Fussgänger zu erreichen.

Fachtagung 28.6.2012 Fussverkehr Schweiz
WS1: Die Strasse von den Rändern her denken

Ruedi Ott, dipl. Ing ETH/SVI, «Mobilität + Verkehr», Tiefbauamt Stadt Zürich

Fussverkehr ist Rückgrat des Stadtverkehrs

«Walking is the glue of the transport system»
(hält das gesamte Verkehrssystem zusammen)

Ohne Fussverkehr ist die Stadt tot: keine Urbanität, keine Lebensqualität

«Man kommt der Wahrheit recht nahe, wenn man behauptet: Der Grad der Freiheit und Ungestörtheit, mit dem Menschen zu Fuss gehen und in die Gegend schauen können, bietet einen guten Massstab für die Beurteilung der zivilisatorischen Eigenschaften eines Stadtgebietes.» (Colin Buchanan, Traffic in Towns, 1963)

Gestaltung Stadträume essenziell

Strategie Stadtrat «Stadträume 2010», StRB Mai 2006

Von den Rändern her denken

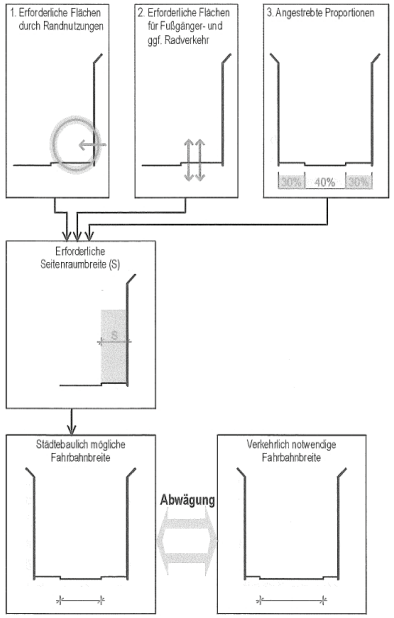


Bild 10: Städtebauliche Bemessung

Quelle: Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen RASt06, FGSV 2006

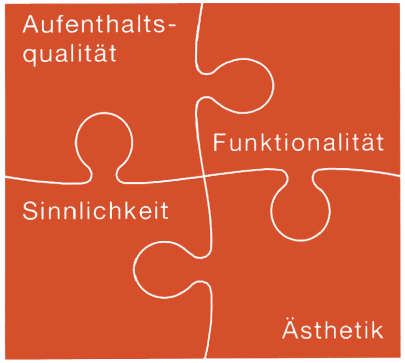
Vorgehen bei der Aufteilung des Strassenquerschnitts

Veloverkehr[1]	Veloroute bzw. viel Veloverkehr				keine Veloroute bzw. wenig Fussverkehr				Veloroute bzw. viel Veloverkehr				keine Veloroute bzw. wenig Fussverkehr			
Fussverkehr[2]	Quartierzentrum bzw. viel Fussverkehr				Quartierzentrum bzw. viel Fussverkehr				kein Quartierzentrum bzw. wenig Fussverkehr				kein Quartierzentrum bzw. wenig Fussverkehr			
OeV-Aufkommen[3]	*viel OeV*		*wenig OeV*		*viel OeV*		*wenig OeV*		*viel OeV*		*wenig OeV*		*viel OeV*		*wenig OeV*	
MIV-Aufkommen (DTV)[4]	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*	*hoch*	*tief*
zuletzt auf Minimalmass gesetzt	M	O	M	T	M	O	M	T	M	O	M	V	M	O	M	B
↑	O	T	T	B	O	T	T	B	O	V	V	B	O	M	B	M
	T	V	V	V	T	M	B	M	V	M	B	M	B	B	T	T
	V	B	B	M	B	B	V	V	B	B	T	T	T	T	V	V
zuerst auf Minimalmass gesetzt	B	M	O	O	V	V	O	O	T	T	O	O	V	V	O	O

Legende: T = Trottoir, M = MIV, O = OeV-Eigentrassee, V = Velo, B = Bäume (sofern im Alleenkonzept)

[1] wenig Veloverkehr: «absolut freie Fahrt» bis «gelegentliche Behinderung» (durch Velo Fahrende)
viel Veloverkehr: «regelmässige Behinderung» bis «massive Behinderung» (durch Velo Fahrende)
[2] wenig Fussverkehr: «absolut freie Bewegung» bis «mässige Behinderung» (durch zu Fuss Gehende)
viel Fussverkehr: «starke Behinderung» bis «massives Gedränge» (durch zu Fuss Gehende)
[3] viel OeV: mindestens zwei Buslinien oder eine Tramlinie
[4] hoch (T50): > 7'000 Fz/Tag, hoch (T30): > 10'000 Fz/Tag

Strategie Stadträume 2010



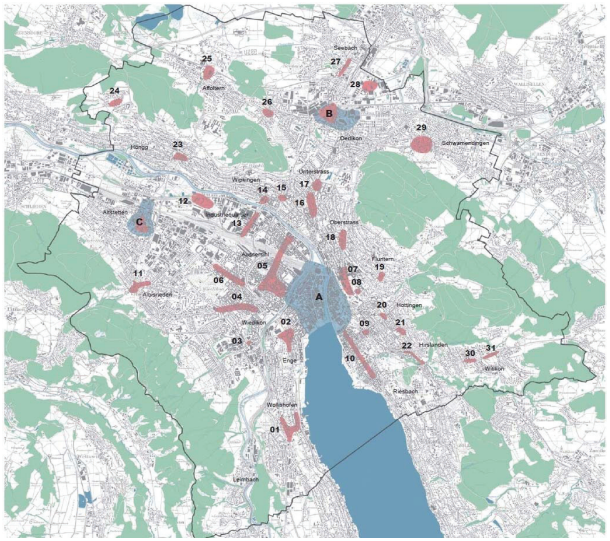
Integrale Stadtraumqualität

> Strategisches Ziel «Klare Hierarchisierung»

> Strategisches Ziel «Kohärente Gestaltung»

> Strategisches Ziel «Hohe Aufenthaltsqualität»

Quartierzentren/Fussgängerbereiche



31 Quartierzentren
3 Zentrumsgebiete

Ortsspezifische Konkretisierung des Richtplans durch Objektblätter

Mobilitätsmanagement, Information und Auskünfte: z.B. Fuss- und Veloroutenplaner

www.stadt-zuerich.ch/routenplaner

Thesen zum Fussverkehr

- Gehen ist ein Grundrecht
- Das menschliche Mass ist der Fuss
- Ohne FussgängerInnen ist die Stadt tot
- Ohne FussgängerInnen keine Passagiere im öffentlichen Verkehr
- Zu Fuss Gehende müssen «an der Haustür» abgeholt werden
- Der Fussverkehr ist das Rückgrat des städtischen Verkehrs
- Koexistenz im Zentrumsgebiet
- Fussverkehr gibt und braucht Sicherheit