

Fussverkehr, die unterschätzte Verkehrsart



Daniel Grob, Fussverkehrsplaner SVI

Ablauf

- Anfänge
- Widerstandskataster
- Vertiefung: Norm
- Problem: Umsetzung
- Der Fuss im Kopf
- Mehr als Problemstellen!
- Weiterentwicklung: Qualität als Massstab

Grundlagen für eine Umsetzung: Widerstandskataster

Ausgangslage allgemein: Einige Grundlagen zu Fussverkehr sind vorhanden, Frage der Umsetzung und Anwendung stellt sich. Ein Ansatz ergibt sich...

- 1995/1996 **IG-Velo-Widerstandskataster in Langenthal**; eigene Idee der IG Velo für Velo
- 1998 **"Stadtmobilitäts-Projekt" lanciert**; Widerstandskataster ist ein Teilprojekt, erstmals erweitert auf Fussverkehr
- Mai 2001 **Beschlüsse Arbeitsgruppe/Exekutive**; Beginn einer Pilotphase mit Laienbeteiligung bei den Aufnahmen
- April 2002 **Pilot abgeschlossen, Stadt stimmt Fortsetzung zu**; Anfrage ASTRA, Aufnahme als Bundesprojekt
- Okt. 2002 **Start zur Erarbeitung des flächendeckenden Katasters**

Umsetzung-Ausrichtung, z..B. Bedürfnisse Nutzergruppen

Untergruppen Fussverkehr: Bedürfnisse

Kinder bis 7	Jugendliche	SeniorInnen	Einkaufende	Pendler	Arbeitende	Wohnende	Erholunassuch	Sportlic
<ul style="list-style-type: none"> - gute Erkennbarkeit - freier Bewegungsraum - sichere Vorbehaltsber. - grosszügige Platzverhält. - Wegwahlmöglichkeit - Aufenthaltsbereiche - dichtes Netz - interessante Umgebung - viele Hilfen im Verkehr <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigung kein Problem - wenig Gehkomfort nötig - Witterungsschutz unwicht - keine Orientierungshilfen - Hindernisse kein Problem 	<ul style="list-style-type: none"> - abgeschirmte Treffpkte. - Sitzen/Liegen etc. - Witterungsschutz - schnell / direkt - richtige Orte verbunden - Erlebnisdichte - soziale Kontaktmögl. - Wegwahlmöglichkeit - kombinierte Wegeketten - Sicherheit <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Steigung kein Problem - wenig Gehkomfort nötig - Hindernisse kein Problem - keine Hilfen im Verkehr - keine Orientierungshilfen 	<ul style="list-style-type: none"> - soziale Kontaktmögl. - Sitzen - Witterungsschutz - Erlebnisdichte - Aufenthaltsbereiche - Wegwahlmöglichkeit - hohe Sicherheit - günstige Topographie - keine Hindernisse - kein Zeitdruck - gute Erkennbarkeit - idealer Gehkomfort - Orientierungshilfen - Hilfen im Verkehr - kombinierte Wegeketten <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nicht schnell - Warteaufwand egal - Routendichte unwichtig 	<ul style="list-style-type: none"> - abgeschirmte Treffpkte. - Sitzen - Witterungsschutz - Information/Orientierung - richtige Orte verbunden - Erlebnisdichte - grosszügige Platzverhält. - keine Hindernisse - Hilfen im Verkehr - flankierende Angebote - kombinierte Wegeketten - günstige Topographie - idealer Gehkomfort <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nicht schnell, direkt - Warteaufwand egal - Routendichte unwichtig - minimale Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - schnell, direkt - keine Hindernisse - idealer Gehkomfort - kein Warteaufwand - richtige Orte verbunden - kombinierte Wegeketten - günstige Topographie - flankierende Angebote <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Witterungsschutz - wenig Fläche - keine Orient.hilfen - wenig Hilfen im Verkehr - keine Wegwahlmögl. - Erlebnisdichte unwichtig - minimale Sicherheit - Aufenthaltsber. unnötig 	<ul style="list-style-type: none"> - schnell, direkt - wenig Hindernisse - idealer Gehkomfort - wenig Warteaufwand - richtige Orte verbunden - kombinierte Wegeketten - Sicherheit - Hilfen im Verkehr - günstige Topographie - dichtes Routennetz <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Witterungsschutz - wenig Aufenthaltsber. - keine Orient. hilfen - Erlebnisdichte unwichtig - keine Wegwahlmögl. 	<ul style="list-style-type: none"> - freier Bewegungsraum - Sitzen/Liegen etc. - Witterungsschutz - Erlebnisdichte - soziale Kontaktmögl. - Wegwahlmöglichkeit - kombinierte Wegeketten - grosszügige Platzverhältn. - Aufenthaltsbereiche <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topographie unwichtig - wenig Gehkomfort nötig - Hindernisse kein Problem - wenig Hilfen im Verkehr - kaum schnell/direkt - minimale Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> - Erlebnisdichte - abgeschirmte Treffpkte. - Sitzen/Liegen etc. - Witterungsschutz - soziale Kontaktmögl. - Wegwahlmöglichkeit - kombinierte Wegeketten - Sicherheit - Hilfen im Verkehr - dichtes Netz <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topographie unwichtig - wenig Gehkomfort nötig - Hindernisse unwichtig - keine Orient.hilfen - nicht schnell, direkt 	<ul style="list-style-type: none"> - zus.hängende Routen - Sicherheit - geeignete Gehbeläge - kein Warteaufwand - Hilfen im Verkehr - Wahlwege - freier Bewegungsraum - Wegwahlmöglichkeit <p>aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein Witterungsschutz - keine Orient.hilfen - Topographie unwichtig - Hindernisse unwichtig - Steigung kein Problem - Aufenthaltsber. unnötig
Alter			Alltag		Freizeit			

Einige Erklärungen und Erläuterungen

Allgemeines

- Die Gruppeneinteilung basiert auf den hauptsächlichlichen Bedürfnis- und Anspruchsunterschieden. Die Übergänge sind jedoch fließend.
- Bei den Altersgruppen fehlen spezifisch jene Alter zwischen "Jugendlich" und "SeniorInnen": Es wird davon ausgegangen, dass die hier aufgeführten Gruppen die wesentlichen Bedürfnisse abdecken.
- Kinder bis 11 Jahre haben ganz spezifische körperliche Voraussetzungen, die die Bewältigung des Verkehrs erschweren und nicht veränderbar sind.
- Der Begriff "Arbeitende" umfasst all jene Wege, die "im Alltag" gegangen werden, ohne dass sie speziell einem der speziell aufgeführten Nutzen dienen.
- Spezielle Gruppen wie Behinderte sind in den jeweiligen Kategorien enthalten, da dies "Querschnittsgruppen" sind.

Zu Begriffen

- Die aufgeführten Begriffe sind pragmatisch entwickelt und zeigen eine Auswahl, allerdings jene der wesentlichen Ansprüche.
- Erkennbarkeit: Aktiv und passiv, im Sinne von "sehen und gesehen werden".
- Vorbehaltsbereiche: Flächen, auf denen nur diese Gruppen zugelassen sind.
- Witterungsschutz: Gemeint sind Bauten zum Schutz vor Wind, Regen, Sonne usw.
- Hilfen im Verkehr: Es geht um bauliche und betriebliche Elemente wie Inseln, Signale, erweiterte Fussverkehrsflächen, ev. Lichtsignal u.a.
- Wegeketten: Die Bewältigung der Distanz von A nach B erfolgt selten nur mit einem Verkehrsmittel. Unter diesem Begriff sind die Verknüpfungen mit Bus, Bahn, Auto, Velo gemeint.
- flankierende Angebote: Im Fussverkehr wird daran heute wenig gedacht. Es geht um Sitzgelegenheit, geschützte Flächen, Hauslieferdienste usw.
- Topographie: Darunter fallen natürliche Steigungen und Gefälle, aber auch Über- Unterführungen, Bewuchs und Begrenzung durch Mauern, Böschungen u.a.

Sensibilisierung: Laienbeteiligung bei der Aufnahme

Mittelland - Zeitung

18 Donnerstag, 2. April 2003

LANGENTHAL

Offizielle Suche nach Hindernissen

Widerstandskataster 17 Freiwillige sammeln Daten auf Langenthals Strassen

Sie sind mit Papier, Bleistift und grossen Plänen unterwegs, um Hindernisse für Fussgänger, Velofahrer und Rollstuhlfahrer zu orten: 17 Freiwillige sammeln Daten für den Widerstandskataster, ein Verzeichnis von «kritischen Stellen» in Langenthal.

BÄHRAM ALAGHEBAND

Wenn Therese Grädel und Ursula Gasser mit ihren grossen Plänen und mit Papier und Block bewaffnet durch das Quartier rund um die Grubenstrasse ziehen, ernten sie hie und da kritische Blicke. «Manchmal erhalten wir Lob», erklärt Ursula Gasser, «und manchmal sagen uns die Leute, dass unsere Arbeit hier eh für die Katz ist.» Dass dies nicht so ist, davon sind Grädel und Gasser überzeugt. Sonst würden sie kaum einen Teil ihrer Freizeit dafür opfern, ein Langenthaler Quartier nach Hindernissen für Fussgänger, Velofahrer und Rollstuhlfahrer durchzukämmen. So lautet nämlich ihr offizieller Auftrag, den sie auf eigene Initiative entgegen genommen haben.

Mit den Daten, welche die beiden Frauen und 15 weitere Personen aus Langenthal sammeln, wird in diesem Sommer ein Verzeichnis mit sämtlichen Orten in Langenthal zusammen-



Auf der Suche Ursula Gasser (l.) und Therese Grädel suchen auf der Grubenstrasse nach schwierigen, gefährlichen oder störenden Stellen für Fussgänger und Velofahrer.

ALA

ganisiert, auf denen sich die Frauen in ihrem zugeteilten Gebiet orientieren können. Die Pläne passen aber weder den beiden Frauen noch Daniel Grob

auf haben wir Wert gelegt», erklärt Grob. Dass sich gleich 17 Personen für diesen Job melden, hätte er nie gedacht. Dank der grossen Anzahl konnten

DAS PROJEKT

Die Idee für den Widerstandskataster Langsamverkehr stammt von

Fussverkehr Veloverkehr

Strecke(n):	Marktgasse	Bemerkungen:
Tag / Datum:	Di 12.2.02 / Di 26.2.02	
Zeit:	10-12 Uhr / 3-11 Uhr	
Beurteilende Person:	D. Horgenthaler / D. Grob	
Wetter:	bedeckt, trocken / kalt, sonnig	

Beispiel

Nr. auf Plan	Sicherheit	Direktheit	Attraktivität	Komfort	Zusammenhang	Problembeschreibung	Besonders betroffene Gruppe	Bemerkungen
1		X	X	X	X	Fehlende Rampen bzw. unattraktiv weit rückversetzte Rampe, zu enge Rampen	Behinderte	
2	(X)	X	X	X	(X)	Fehlende bzw. enge Verbindung für Fussverkehr auf kleinem Hochholtoir	Fussverk.	Man geht auf der Strasse!
3	X					z.T. löchrige Pflasterung	Velo, insbes. unsichere	

Ansatz:
Flächendeckende
Beurteilung des
Zustandes



Idee Kataster als Arbeitsinstrument

Stadt Langenthal
Stadtbauamt, Fachbereich Planung

Arbeitsgruppe Verkehr, Projekt Nr. 9
Widerstandskataster Netz Fuss- und Veloverkehr

Nr.	Sicherheit	Direktheit	Attraktivität	Komfort	Zusammenhang	Problembeschrieb	Besonderes betroffene Gruppe	Bemerkungen	Priorität
Pilotquartier; Aarwangenstrasse (Plan Nr. 1)									
1	x		x	x		falsche Markierung auf Trottoir (FG-Streifen!). Ungünstige Organisation Vorbereich, keine überdeckten Velo-P.			nieder
2		x	x			fehlende "Durchlässigkeit" über Fahrbahn	Fussverkehr		mittel
3						Trottoirabsenkung etwas knapp	Behinderte, Fussverkehr		nieder
4	x					Schwierige Verhältnisse für Abzweigung	Velo		nieder
Pilotquartier; Bahnhofstrasse (Nr. 1 – 6 Plan Nr. 3, Nr. 7 – 9 Plan Nr. 2, Nr. 10- 13 Plan Nr. 3, Nr. 14 und 15 Plan Nr. 1)									
1		x	x		x	Fehlende oberirdische Verbindung zu Bahnhof	Fussverkehr		mittel
2			x	x	x	Fehlende Orientierungshilfe/Leitsystem für Ortsunkundige	Fussverkehr" Besucher"	Zentrale Infotafel auf "Insel" an anderer Platzseite	mittel
3	x	x	x		x	Wegen Auto-Längsparkierung Zwang zu Strassenwechsel	Fussverkehr		nieder
4		x	x		x	allg. Fahrverbot auf pot. rückliegender Veloverbindung	Velo	"privates" Postgelände, wichtiger durch Wegfall Wiesenstrasse	mittel
5			x	x		Trottoirabsenkung bei FG-Streifen fehlt	Fussverkehr Behinderte Kinderwagen		hoch

Resultat: Der Erfahrungsbericht...

stadtlangenthal



ASTRA Bundesamt für Strassen ASTRA

Problemstellenkataster Langsamverkehr

Erfahrungsbericht am Beispiel
Langenthal

Hinweise zur Erstellung, Umsetzung
und Nachführung eines Instrumentes
zur Verbesserung der Bedingungen
für den Langsamverkehr

06.09.2005 / DG

 Grob Planung GmbH
3380 Herzogenbuchsee
Tel.: 062 956 23 00
info@grobplanung.ch

 büro für mobilität ag
Ideen • Strategien • Lösungen



B Charakteristik des Fussgängerverkehrs**B**

7 Benutzergruppen und Verkehrszwecke

7

7.1 Benutzergruppen

7.1

Benutzergruppen werden aufgrund des Alters, der körperlichen Fähigkeiten und der Verwendung eines Fahrgerätes (Mobilitätsform F&G) differenziert. Sie unterscheiden sich in ihren körperlichen und physischen Eigenschaften. Tab. Xy zeigt typische Merkmale und Verhaltensweisen auf, die in den jeweiligen Gruppen häufig anzutreffen sind und die Auswirkungen auf ihr Verhalten als Fussgänger im Verkehr haben.

Benutzergruppe	Körperliche Eigenschaften	Psychische Eigenschaften
Kinder allgemein	- Sichtfeld begrenzt - klein - Richtungshören teilw. begrenzt	- Emotionen nicht beherrscht - geringes Gefahrenbewusstsein
	- Kleinkinder bis 6 Jahre	- Fahrzeug nicht als Gefahr empfunden - Personenfixiert
- Kinder bis 14 Jahre	- Motorik nicht voll beherrscht - Hindernisse nicht überwindbar	- Gruppenverhalten: unberechenbar! - schnell ablenkbar - Hindernisse als Spiel
Jugendliche bis 20 Jahre	- alle Sinne ausgebildet - kräftig, schnell	- Imponiergehabe - Risikofreude - Unterschätzung von Gefahren - Hindernisse als Herausforderung - Häufig abgelenkt (Handy)
Erwachsene bis 65 Jahre	- alle Sinne uneingeschränkt, geübt - keine Probleme mit Tempo, Hindernissen - zeitweise mit Lasten / Kindern unterwegs	- gestresst, überreizt, ungeduldig - konzentrationsfähig, verantwortungsbewusst - realistische Gefahreinschätzung - abgelenkt (Handy, Kind)
Senioren, Seniorinnen	- Gesichtsfeld eingeschränkt - langsam, verzögerte Reaktionen - Hindernis-, witterungsempfindlich - Sehen/Hören eingeschränkt	- auf einzelne Eindrücke fokussiert - zerstreut - gewohnheitsorientiert - ablenkbar - stressanfällig
Menschen mit Behinderung - Gehbehinderte	- auf Gehhilfen bis zu Rollstuhl angewiesen - langsam - Hindernisse oft unüberwindbar	- stark auf Bewältigung Weg fokussiert - stressanfällig - unsicher
	- Sinnesbe-hinderte	- Sehfähigkeit/Hörfähigkeit eingeschränkt - auf „Ersatzsinne“ angewiesen,
Benutzer fahrzeugähnlicher Geräte	- wesentlich schneller als Fussgänger - Bremsmöglichkeiten begrenzt - wenig Platzbedarf, wenig - ungeschützt, verletzlich	- ungeduldig, drängend - risikofreudig - wenig Gefährdungsbewusstsein

Tab.

Benutzergruppen und ihre häufigen körperlichen und psychischen Eigenschaften

Tab.

7.2 Verkehrszwecke

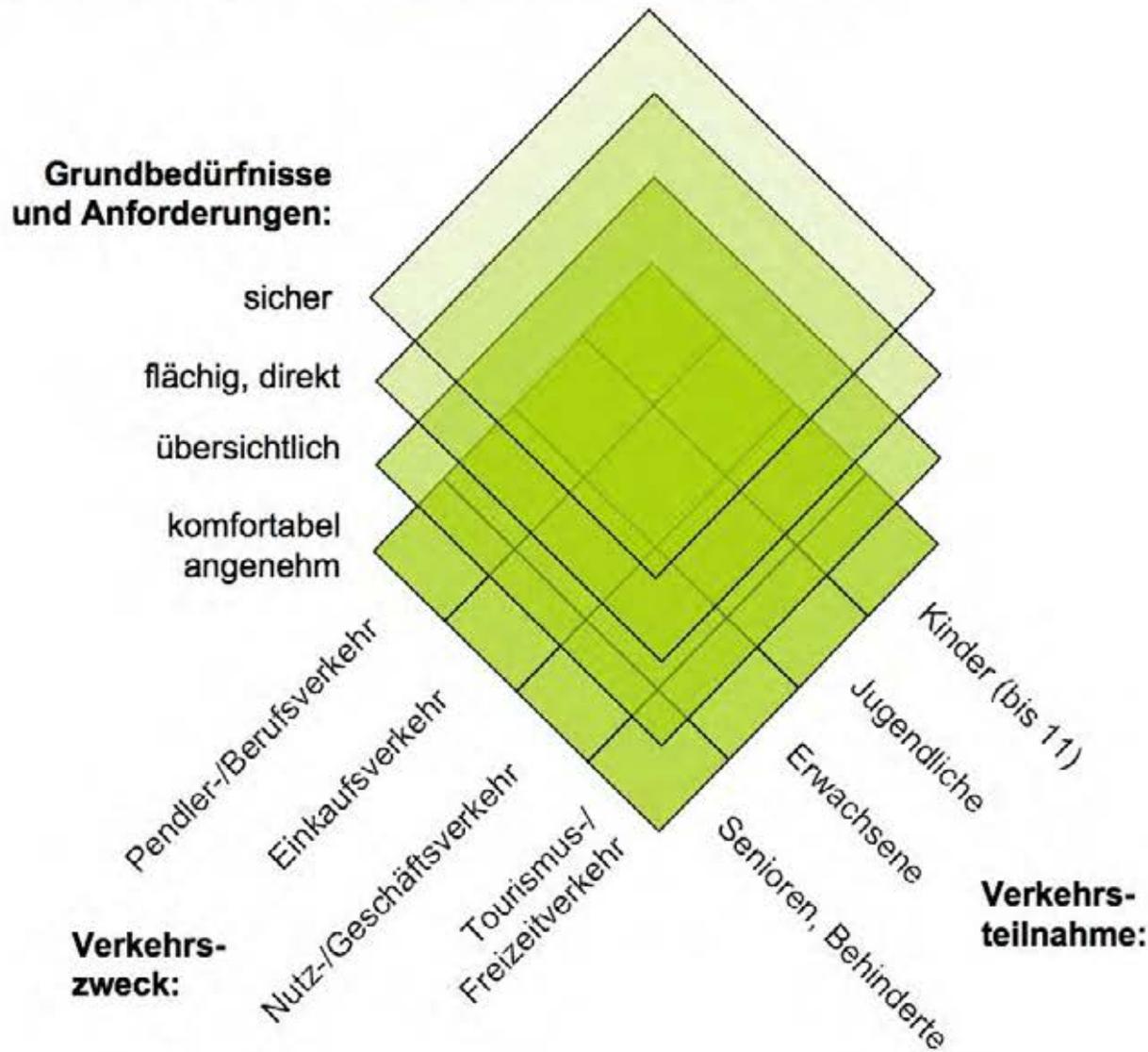
7.2

Die allgemeinen Verkehrszwecke werden auf Grund der speziell bei Fussgängern anzutreffenden Gründen der Verkehrsteilnahme weiter differenziert. Die Verkehrszwecke führen zu häufig anzutreffendem, speziellem Verhalten. Je nach Art von Ziel oder Quelle sind bestimmte Verhaltensweisen in entsprechenden Anlageteilen häufiger anzutreffen.

Vertiefung

Fundierte Aufarbeitung des aktuellen Wissens für die Norm Grundlagen Fussverkehr

Zu entdecken und zu gewichten: Bedürfnisse und Potenziale



4 Verkehrsteilnahme-
gruppen bewegen
sich im Fussverkehr

4 Verkehrszwecke
(Motive) bewegen die
Menschen im
Fussverkehr

4 Grundbedürfnisse
und Anforderungen
sind massgebend für
einen funktionieren-
den Fussverkehr

Verkehrszwecke

Wunschlinien und Gehlinien in Theorie und Praxis



Wunschlinien sind Theorie: zielgerichtet, zeitsparend, umwegfrei und zugleich sicher, komfortabel, attraktiv. Gehlinien sind die Praxis: beeinflusst von Anziehungspunkten, Hindernissen, Gefahrenstellen wie auch von individuellen Abhängigkeiten, Gewohnheiten, körperlicher Verfassung und Stimmung. Je grösser die Wahlfreiheit, desto kleiner der Stress.

Gehen in verschiedenen Lebensabschnitten



Fast ein Dutzend Jahre braucht der junge Mensch, zum Entwickeln der nötigen Fähigkeiten, Reflexe und Automatismen, um im Strassenverkehr bestehen zu können. Pubertät und Adoleszenz sind Phasen erhöhter Risikofreude, während im Alter infolge nachlassender Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeit erneut Gefahr droht.

Aufarbeitung als Norminhalte

Zum Beispiel Verkehrszwecke

Zweck	Teilzwecke	Verhalten	Häufig anzutreffen im Bereich von
Pendeln	Kindergarten, Schule	wählen unterschiedliche Wege; bewegen sich in Gruppen; suchen Erlebnisse, Abenteuer, Spiel	Kindergärten, Schulen
	Ausbildung Arbeit	Schnell unterwegs; wählen direkte Verbindung; Überwinden Hindernisse; halten sich nicht immer an Regeln	Bildungseinrichtungen, Hochschulen, Gewerbeschulen Arbeitsplätze
Einkauf	tägl. Bedarf	Beladen, mit Kindern unterwegs; beanspruchen Fläche; sind sehr zielorientiert; suchen kürzeste Zugänge; treffen und unterhalten sich	Läden des tägl. Bedarfs, Kioske, Imbissbuden
	Erlebniseinkauf	flanieren; treffen und unterhalten sich, oft in Gruppen; achten auf angenehme Umgebung; lassen sich ablenken	Ortszentren, Einkaufsmeilen, Einkaufszentren
Nutzwertverkehr	Beruf	achten auf Zeitverbrauch; Wählen direkte Verbindung; Kennen Verbindungen	ganzes Siedlungsgebiet
	Begleitung	beanspruchen Platz; suchen Hindernisfreiheit	
Freizeit	täglich	Spazieren / Flanieren; Spielen; beachten Verkehrsumfeld nicht; halten sich auf, kommunizieren; suchen sich eigene Verbindungen; suchen angenehme Umgebung	Wohnumfeld, Spielplätze
	Ausflug	gehen in Gruppen; lassen sich Zeit; suchen Interessantes	Unterhaltungsstätten, Parks, Freizeitanlagen
	Sport	sind zielorientiert; reagieren empfindlich auf Störung ihrer Bewegung; sind oft in Gruppen unterwegs; sind auf Sportausübung fokussiert	Sportanlagen/ -einrichtungen

Tab.....
Verkehrszwecke und Verhalten

Tab.....

Das Problem: Die Umsetzung



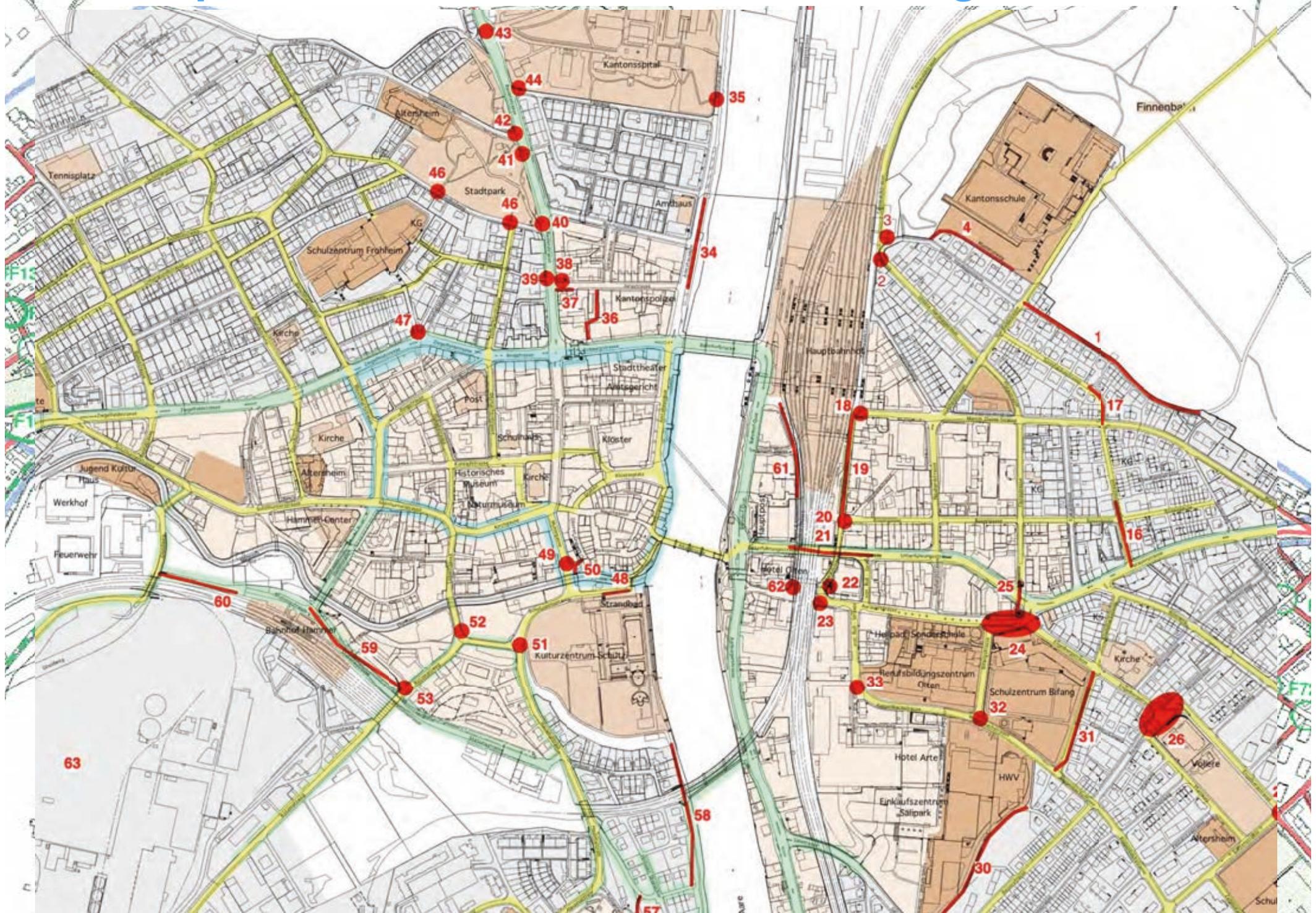
Keine „Geometrie“

Keine Fahr-(Roll-)dynamik

Kein Fahrzeug

= keine Bedeutung

Beispielsweise Problemstellen: Bereinigen bis zur...

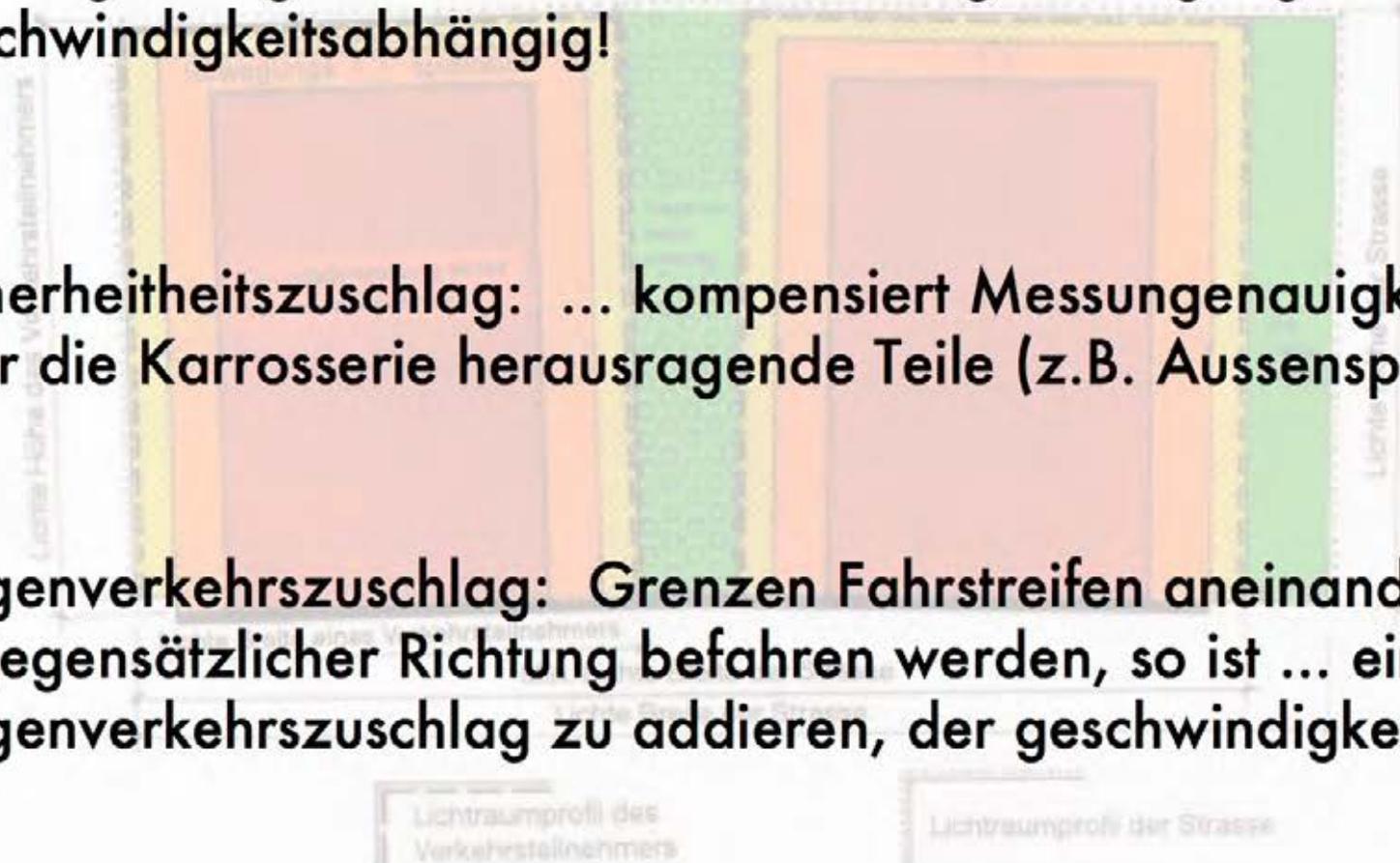


Beispiel Raumbedarf: Fahrzeuge als Massstab

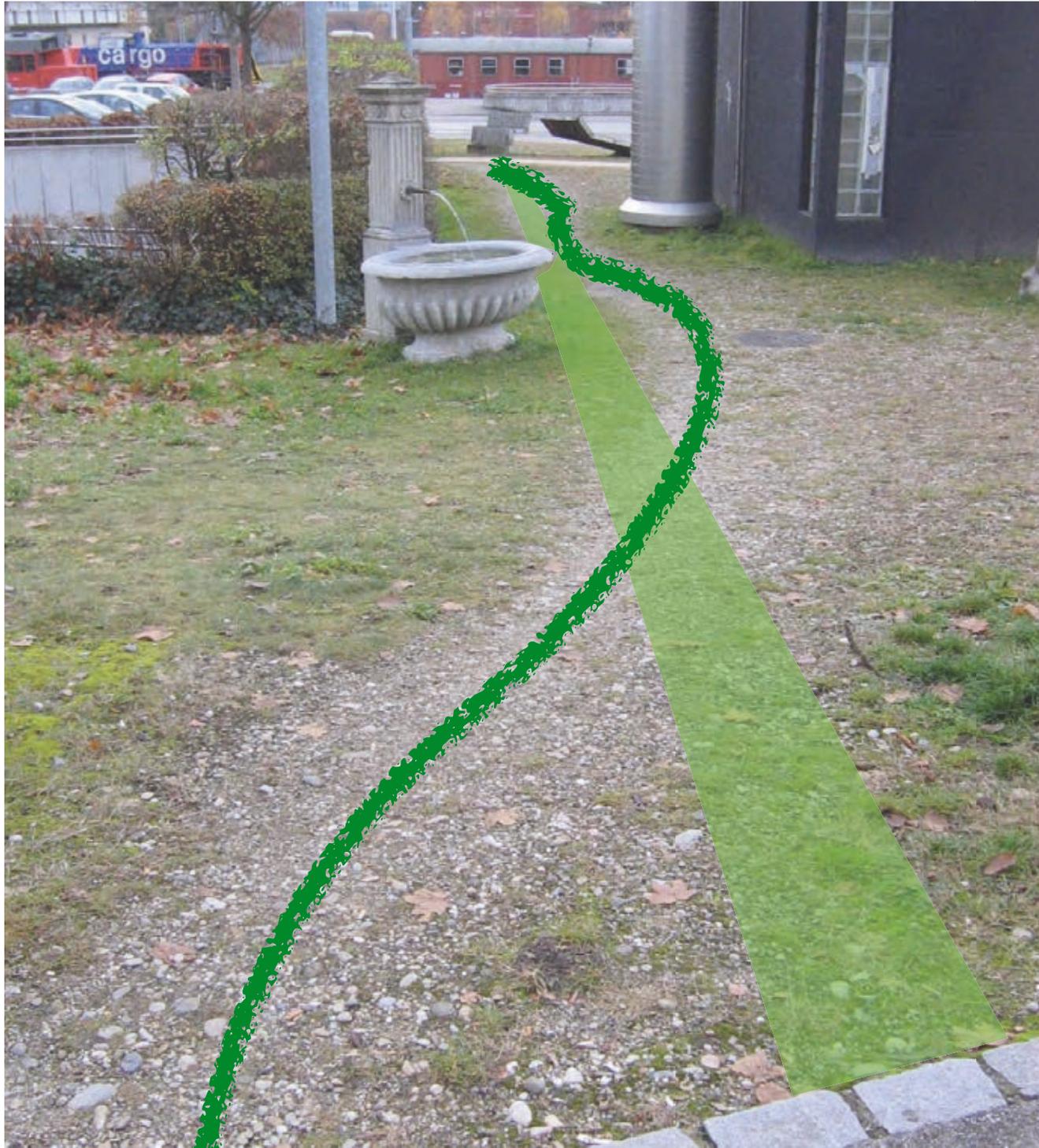
Bewegungsspielraum: ... dient zum Ausgleich der Fahr- und Lenkungenauigkeiten sowie der Fahrzeugschwingungen. Er ist geschwindigkeitsabhängig!

Sicherheitheitszuschlag: ... kompensiert Messungenauigkeiten sowie über die Karrosserie herausragende Teile (z.B. Aussenspiegel)...

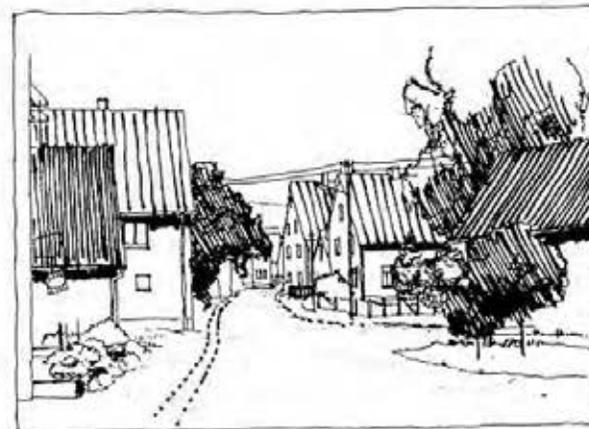
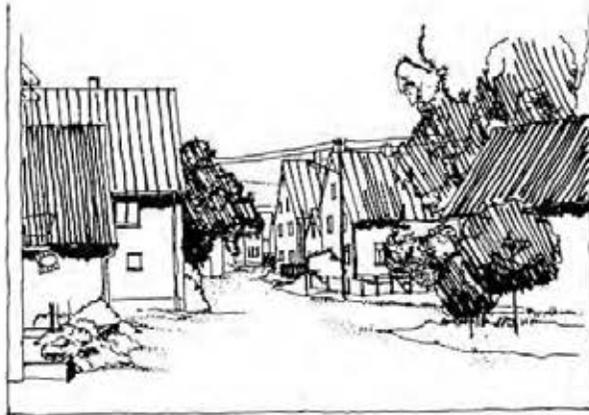
Gegenverkehrszuschlag: Grenzen Fahrstreifen aneinander, welche in gegensätzlicher Richtung befahren werden, so ist ... ein Gegenverkehrszuschlag zu addieren, der geschwindigkeitsabhängig ist



Zum Beispiel: Fehlendes Wissen, Verstehen



Fuss statt Fahrzeug im Kopf!

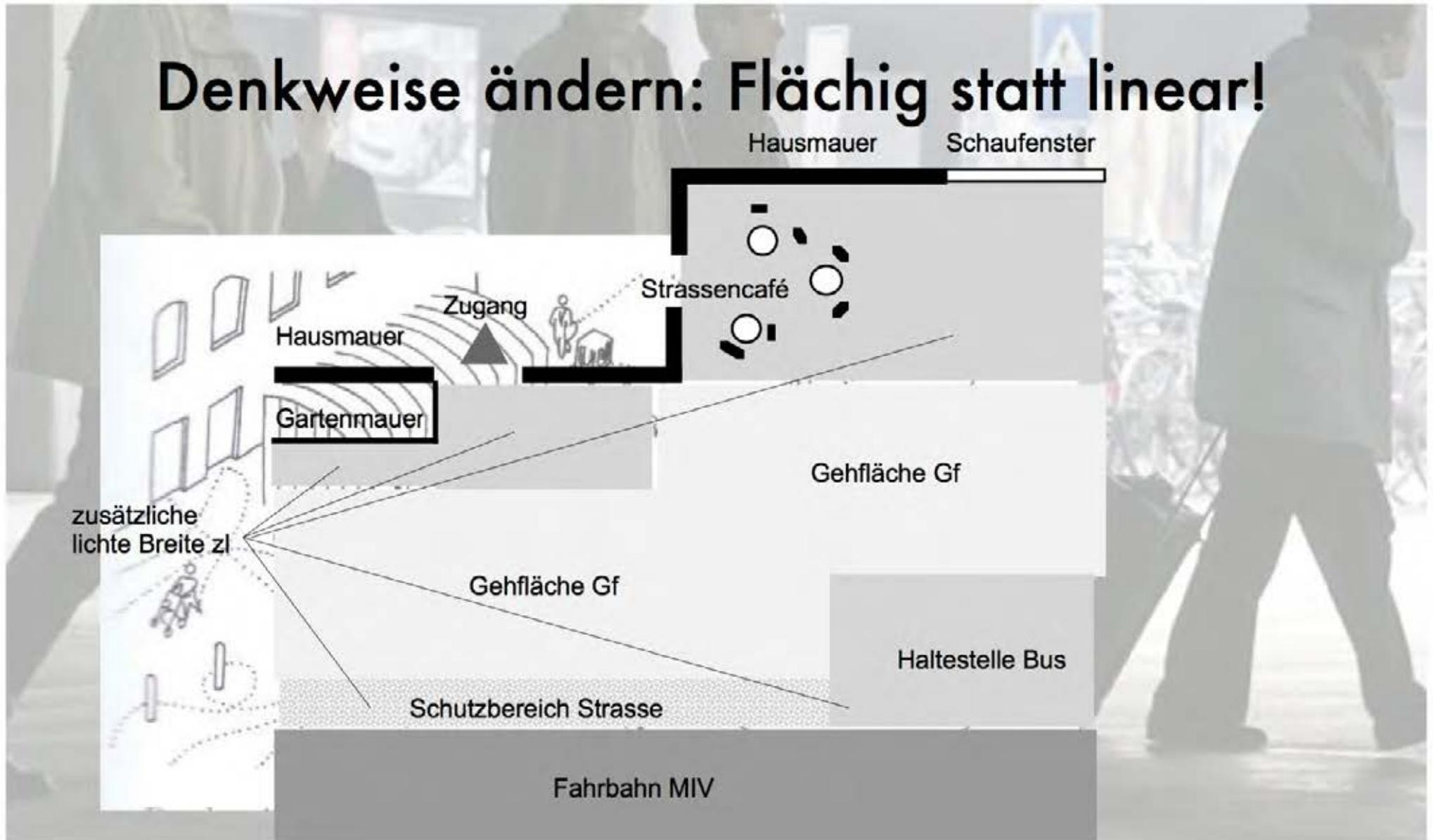


Andere Wichtigkeiten.

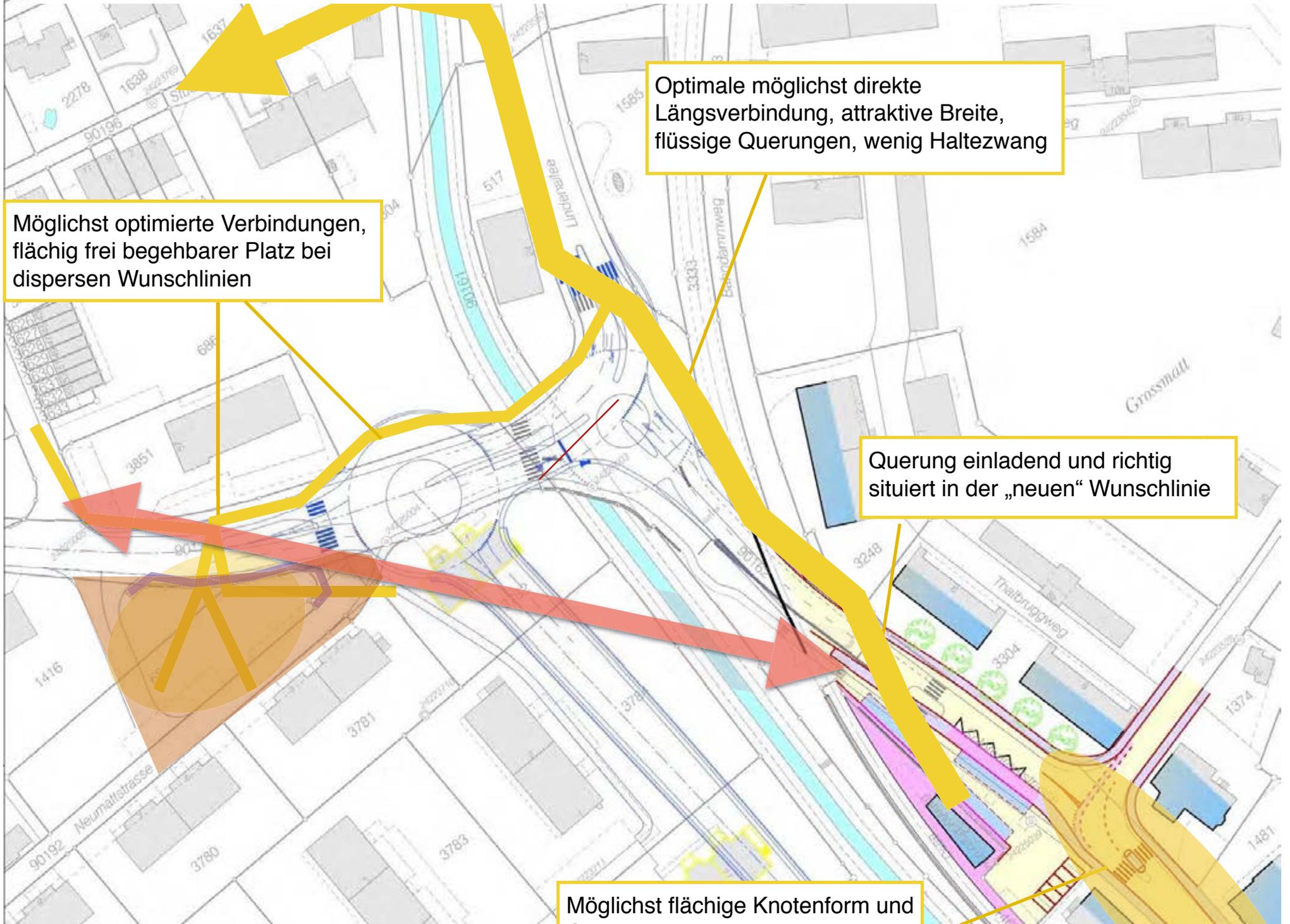
**Die Anforderungen für
den rollenden Verkehr
funktionieren bei
Fussverkehr nicht!**

Zu Fuss die Räume wahrnehmen!

Denkweise ändern: Flächig statt linear!



Erleben, was Fussverkehr sich wünscht



Optimale möglichst direkte
Längsverbindung, attraktive Breite,
flüssige Querungen, wenig Haltezwang

Möglichst optimierte Verbindungen,
flächig frei begehbare Platz bei
dispersen Wunschlinien

Querung einladend und richtig
situiert in der „neuen“ Wunschlinie

Möglichst flächige Knotenform und

Die Fussverkehrsebene als Grundlage



Fussverkehr ist ganz anders!



Menschen, Tiere, Bäume, Häuser, Straßen und Plätze

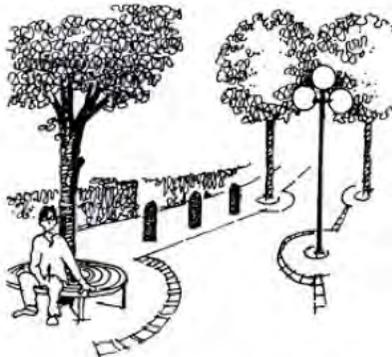


- möglichst vielfach nutzbar,
- bei Bedarf ohne großen Aufwand veränderbar,
- räumliche Gliederung



sorgfältige, liebevolle Gestaltung als charakteristisches Merkmal

Elemente der räumlichen Gestaltung



Bäume, Straßenleuchten, Poller, Hecken, Bänke, Spielgerüste



Übergangsbereich öffentlich - privat

- Eingangsbereiche der Straße
- Platzsituationen

Gestaltung von charakteristischen Nutzungs- und Erlebnisbereichen

Vielfalt statt Homogenität

Fussverkehr ist eine Dimension mehr!



Erstens: Akzeptieren, was Fussverkehr ausmacht

Qualitätsbewertung – Entwicklung Instrument

Grundanforderungen	Zielgrößen	Arbeit Ausb.	Erklauf	Freizeit	Service	Geschäft
Attraktivität	Quelle-Ziel direkt	rot	rot	rot	rot	rot
	Umwege vermeiden	rot	rot	rot	rot	rot
	Situationsgerechte Breiten/Bew.räume	gelb	orange	orange	orange	orange
	Keine steilen/unplausiblen Steigungen	rot	rot	rot	rot	rot
	Abwechslungsreiche Gestaltung, grün etc.	rot	rot	rot	rot	rot
	Keine Wartezeiten, Störungen Fortkommen	rot	rot	rot	rot	rot
	Minimale negative Einflüsse (Spritzwasser u.ä.)	rot	rot	rot	rot	rot
	Sauberkeit, Abfallentsorgung	rot	rot	rot	rot	rot
Hindernisfreiheit	Sitze, Aufenthalt, Witterungsschutz, WC	rot	rot	rot	rot	rot
	Keine Hindernisse wie Stufen etc.	rot	rot	rot	rot	rot
	Gehfläche frei von Pfosten, Möblierung	rot	rot	rot	rot	rot
	Gut begehbare Oberfläche	rot	rot	rot	rot	rot
	Abgesenkte Trottoirabschlüsse bei Querungen	rot	rot	rot	rot	rot
	Rampen statt/bei Treppen	rot	rot	rot	rot	rot
	Abgrenzung zu Fahrbahn MIV spür-/sichtbar	rot	rot	rot	rot	rot
Taktile Orientierungshilfen wo andere fehlen	rot	rot	rot	rot	rot	
Verkehrssicherheit	Abgrenzung zu schnell/stark befahrener Fahrb.	rot	rot	rot	rot	rot
	Minimieren Strecken entlang verk.orientiert. Str.	rot	rot	rot	rot	rot
	Niedrige Geschw. auf siedlungsorient. Strassen	rot	rot	rot	rot	rot
	Sicht immer gewährleistet	rot	rot	rot	rot	rot
	Gefährliche Stellen beleuchtet	rot	rot	rot	rot	rot
	Ausr. Dichte von Querungsstellen, optimal geb.	rot	rot	rot	rot	rot
	Absturzsicherheit	rot	rot	rot	rot	rot
Sicherheit vor Übergriffen	Durchgehende Beleuchtung	rot	rot	rot	rot	rot
	Übersichtlichkeit	rot	rot	rot	rot	rot
	Soziale Kontrolle	rot	rot	rot	rot	rot
	Vermeidung von Nischen, Verstecken	rot	rot	rot	rot	rot
	Keine Sackgassen, immer Ausweichmögl.	rot	rot	rot	rot	rot
Netzzusammenhang	Maschenweite <100m	rot	rot	rot	rot	rot
	wunschliniengerecht	rot	rot	rot	rot	rot
	Routenwahlmöglichkeiten	rot	rot	rot	rot	rot
	Keine oder deutliche erkennbare Unterbrüche	rot	rot	rot	rot	rot
	Intuitive Orientierung möglich	rot	rot	rot	rot	rot
	Keine schnellen Wechsel in Verkehrs-Org.	rot	rot	rot	rot	rot
	Bezüge nach allen Richtungen an Knoten	rot	rot	rot	rot	rot
	Einbezug von Abkürzungen / Wegrechte	rot	rot	rot	rot	rot

Bewertungsmatrix

- Basis Grundanforderungen
- Weitere Faktoren differenzieren
- Gewichten nach Verkehrszweck

Teil 1: Grundanforderungen und ihre Wichtigkeit für Verkehrszwecke

Die Ausgangslage bilden die Grundanforderungen gemäss SN 640 070. Die 5 Hauptthemen werden jeweils durch konkret anzustrebende Ziele definiert.

Diese Ziele werden nun im Hinblick auf ihre Wichtigkeit für die einzelnen Verkehrszwecke, mit denen Fussverkehr unterwegs ist, gewichtet. Für diese erste Versuchsstufe werden dabei drei Gewichtungen unterschieden:

Hauptkriterium für die Eignung für den Verkehrszweck: rot, Gewicht 3

wichtiges Kriterium für die Eignung: orange, Gewicht 2

marginale Wichtigkeit: gelb, Gewicht 1

nicht relevant: leer

Attraktivierung Aareraum – Olten
Überarbeitung Vorprojekt / Alternativprojekt

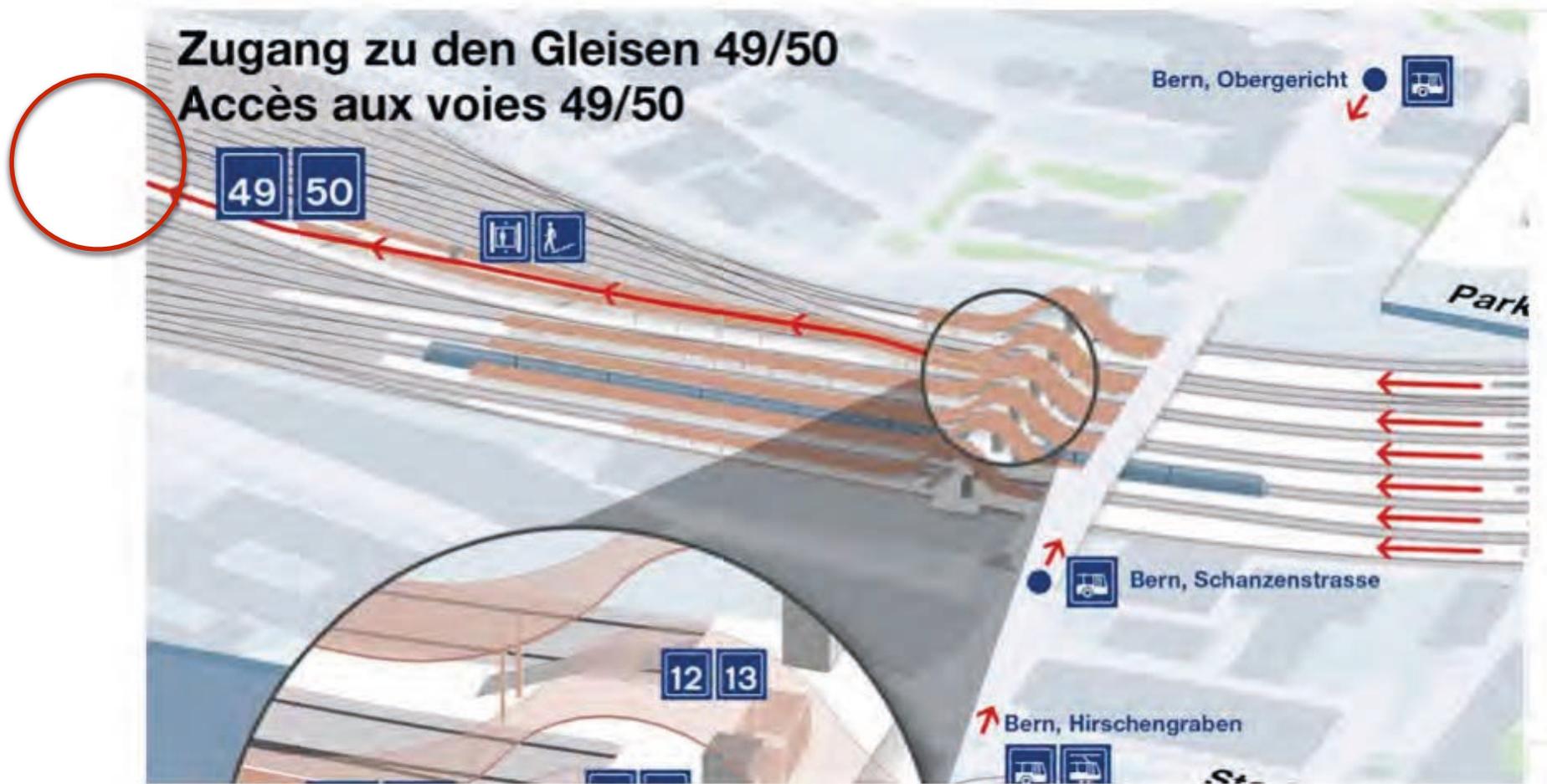
PG aarol: werk1 architekten und planer ag | Fürst Laffranchi Bauingenieure Gm

Zweiter Schritt: In die verschiedenen Rollen schlüpfen

Grundanforderungen	Zielgrössen	Verkehrszwecke										
		Arbeit/Ausb.		Einkauf		Freizeit		Service		Geschäft		
Netzzusammenhang	Keine Sackgassen, immer Ausweichmögl.	10	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0
	Maschenweite <100m	0	3	0	3	0	1	0	3	0	3	0
	wunschliniengerecht	7	3	21	3	21	2	14	1	7	3	21
	Routenwahlmöglichkeiten	7	3	21	2	14	2	14	0	0	0	0
	Keine oder deutliche erkennbare Unterbrüche	0	3	0	3	0	2	0	3	0	3	0
	Intuitive Orientierung möglich	9	1	9	1	9	3	27	1	9	0	0
	Keine schnellen Wechsel der Verkehrs-org.	10	0	0	0	0	1	10	1	10	0	0
	Bezüge nach allen Richtungen an Knoten	10	2	20	3	30	1	10	3	30	0	0
Einbezug von Abkürzungen / Wegrechte	0	3	0	2	0	2	0	0	0	2	0	
Total Strecke Aareufer West (4)				452		399		390		440		188
Prozente von "Ideal" gemäss Grundtabelle				80.71		76.7		82.98		77.2		72.308

- 90 - 100% (d'grün) Sehr attraktiv, für den betroffenen Verkehrszweck kann mit einem Zuwachs an Fussverkehr gerechnet werden!
- 80 - 90% (h'grün) attraktiv, die Benutzung ist für den jeweiligen Verkehrszweck sicher im gleichen Ausmass wie bisher zu erwarten, es besteht auch hier Potential für einen Zuwachs mit ev. bereits geringen Verbesserungen.
- 70 - 80% (gelb) die Route genügt gerade so den Anforderungen für den jeweiligen Verkehrszweck. Es besteht kein Steigerungspotential, eher Tendenz zu Abnahme
- 60 - 70% (h'blau) die Route wird von Fussgängern genutzt, die keine Alternative haben, sie bietet keine besonderen Anreize zur Benutzung
- 50 - 60% (orange) nicht attraktiv und auch nicht genutzt, es sind nur jene Gruppen anzutreffen, die keine andere Wahl haben.

Zufussgehen fördern heisst mehr als ermöglichen



Zugang zu den Gleisen 49/50 ...

„Es gibt aktuell keine Pläne für eine Überquerung vom Perron zur Stadtbachstrasse oder Laupenstrasse. Das Bedürfnis war bisher nicht bekannt...“

Gefragt ist mehr, als Problemstellenbehebung Qualität für die Teilräume des Fussverkehrs



t einen hohen Stellen-
tädtischen Mobilität
organisation ist überall
reundlich.

und Projektierung von
gen werden die Bedürf-
forderungen des Fuss-
zifisch und gleichwertig
t.

Unterhalt berücksichti-
ischen Bedürfnisse des

e zwischen rollendem
esondere auch Velover-
ssverkehr werden wo
ich vermieden, jedoch
n der Bedürfnisse des



LÖSUNGSWEGE



Der Stadtraum wird je nach Nutzung,
Fussverkehrsgruppen und -bedürfnis-
sen in entsprechenden Teilräumen dif-
ferenziert betrachtet.

Für die einzelnen Teilräume wird ein an-
zustrebender Standard für Infrastruk-
tur, Umfeld, Betrieb und alltäglichen
Umgang mit dem Fussverkehr definiert.

Für die einzelnen Teilräume werden spe-
zifische Handlungsansätze aufgezeigt
und vermittelt.

Teilräume und angestrebte Qualität

Qualitätsbewertung - Weiterentwicklung

Teilraum	Merkmale	Angestrebtes Fussverkehrsklima
QUARTIER-RÄUME	<ul style="list-style-type: none"> Wohnen und wenige, wohnungsnaher Gewerbenutzungen, Ateliers, Büros Private Aussenräume, teilweise öffentlich nutzbar, häufig parzelliert und abgegrenzt, verschiedentlich öffentliche Aussenräume, Plätze Netz von untergeordneten, siedlungsorientierten Quartierstrassen, häufig Tempo-30-Zonen, Mischverkehr, Netzverdichtung mit separaten Fusswegverbindungen. Häufig private Parkierung in den Strassenraum verlagert 	<ul style="list-style-type: none"> flächig nutzbare Strassenflächen, Trottoirs/Trennung nur in Ausnahmefällen bei grösserem Verkehrsaufkommen und/oder hohen Geschwindigkeiten Querbarkeit von Verkehrsanlagen und flächige Begehbarkeit von Aussenräumen hoch maximal Tempo 30 des rollenden Verkehrs, Bereiche mit Vortrittsre-
ZENTRUMS-GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> Dichte Geschäfts- und Gewerbenutzung, Einkauf, Läden, auch Grossverteiler, Center. Verschiedene Dienstleistungs- und Bildungsangebote, Kurs- und Kongresslokalitäten, Gastronomie Aussenräume häufig ebenfalls kommerziell genutzt, Aussenverkauf oder Gastronomie, wenige andere nutzbare Aussenräume, öffentliche Flächen als Plätze, kleine Grünanlagen, „Abstandsgrün“ Netz von untergeordneten Erschliessungsstrassen, Fussverkehrsflächen häufig getrennt von Fahrbahn, Anliefer- und Zubringerverkehr, Parkplätze bewirtschaftet, wenn möglich punktuell konzentriert. In dichteren Nutzungsbereichen Mischregimes mit FG-Vortritt 	<ul style="list-style-type: none"> grosszügige Verkehrs- und Verweilflächen für Fussverkehr situationsgerechter Netzverbund von Mischflächen, Vorrangflächen und Verbindungen hohe Belags- und Raumqualität, z.B. witterungsgeschützte Abschnitte optimale Erreichbarkeit und sichtbare Zugänglichkeit („roter Teppich“)
ARBEITSPLATZ-GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> Produktionsbetriebe, hoher Arbeitsplatzanteil, wenig publikumsintensive Betriebe, Verkauf. Allenfalls MIV-orientierte Gewerbe- und Verkaufsbetriebe wie Garagen, Autohändler u.ä. Kaum öffentlich nutzbare Aussenräume, auf Nutzungen beschränkt, private Aussenräume minimal, zumeist „Abstandsgrün“, technische Funktion, keine öffentlichen Flächen Verkehrsflächen MIV-orientiert, häufig für Anlieferung/Auslieferung genutzt, Fussverkehrsanlagen minimal, auf wenige Verbindungen fokussiert, wenig öffentliche Parkierung oder dann flächig konzentriert 	<ul style="list-style-type: none"> direkte Verbindungen zu ÖV-Haltestellen und fallweise zu Parkierungen / Veloabstell-Anlagen keine Abweichungen von direkten Wunschlinien-Verbindungen, auch kleinräumig minimale erzwungene Wartezeiten oder Umwegaufwendungen
ERHOLUNGS-, FREIZEIT- UND GRÜNRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> Parks und Freiräume innerhalb der bebauten Gebiete, Freizeiträume entlang landschaftlicher Zäsuren, Aareraum und Naherholungsgebiete direkt an Siedlungsgebiete anschliessend. Teilweise Gastronomie und minimale Verkaufsangebote integriert oder von spezieller Nutzung vorgegeben, aber nicht Hauptfunktion Aussenräume dominieren, Wege und Verbindungen integrierender Bestandteil, teilweise flächig. Zumeist öffentlich und frei zugänglich, ausgenommen bei spezieller Funktion (z.B. Badi) In der Regel nur Verkehrsflächen für Fuss- und/oder Veloverkehr. Allenfalls kombiniert mit minimaler Zubringer-/Unterhaltungsfunktion für Motorfahrzeuge befahrbar 	<ul style="list-style-type: none"> vielfältige, frei begehbare Verbindungen und Flächen kein oder nur ganz minimaler MIV optimale Erreichbarkeit und Verzahnung mit Umfeld
PRIORITÄRE VERBINDUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> Nahtstellen und Verknüpfungsbereiche von verschiedenen Stadträumen, Querungen von trennenden Elementen wie Bahn, Hochleistungsstrassen, Fluss; Orientierungs- und Verteilraum, wenige auf Passanten ausgerichtete Begleit-Nutzungen, Wechsel von Strecken mit Aufenthalts- und Warteflächen, spezielle Gastronomie „Schnellimbiss“ Aussenräume in der Regel öffentlich, auf Aufenthalt oder Durchgang ausgerichtet, wenig Restflächen Verkehrsflächen zumeist für Fuss- und Veloverkehr reserviert bzw. von MIV-Anlagen separiert/getrennt, zumeist auf direkte Verbindungen mit wenig Einschränkungen/Hindernissen fokussiert 	<ul style="list-style-type: none"> direkte Verbindungen ohne jede Erschwernis (Topographie, Einbauten, seitliche Begrenzungen, Wartezeiten) grosse Breiten auch für hohe Fussverkehrsaufkommen, tendenziell flächig Sicht und Sichtbarkeiten optimiert

Viele Akteure, viele Handlungsmöglichkeiten

Qualitätsbewertung - Weiterentwicklung

Teilraum	Handlungsansätze	Spezifische Akteure
QUARTIER-RÄUME	<ul style="list-style-type: none"> – Verzicht auf Abtrennungen, Absperrungen, Randabschlüsse, Stufen / Treppen u. ä. – flächige Gestaltung von Strassenräumen mit minimaler Parkierung – Verkehrsflächen statt starr abgegrenzter Wege – maximal Tempo 30 im gesamten Quartierbereich, auch bei Trottoirs – Fussverkehrsvortritt in sensiblen Bereichen wie Schulen etc. 	<ul style="list-style-type: none"> – Hauswarte und Verwaltungen – Hauseigentümer – Quartiervereine, Hausgemeinschaften – Planende aus Architektur und Landschaftsarchitektur – Gartenbauer, Gartenunterhalt
ZENTRUMS-GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung von Fussverkehrsflächen, -bereichen und Verbindungen – Einbezug und Verflechtung mit Vorbereichen und seitlichen Nutzungen, Bedürfnissen – wunschliniengerechte Verbindungen und flächenhafte Bereiche schaffen – fussverkehrsfreundliche Regimes oder häufige bedarfsgerechte Querungen, auch flächige Systeme 	<ul style="list-style-type: none"> – Gewerbetreibende, Laden- und Gastronomiebesitzende – Gewerbevereine, Eventveranstalter
ARBEITSPLATZ-GEBIETE	<ul style="list-style-type: none"> – direkte Verbindungen schaffen – Breiten auch für Begegnung, Überholung genügend – optimale Sichtbarkeit der Zufussgehenden 	<ul style="list-style-type: none"> – Betriebe, Unternehmen – Beauftragte für Umgebungs-Unterhalt
ERHOLUNGS-, FREIZEIT- UND GRÜNRÄUME	<ul style="list-style-type: none"> – abwechslungsreiche Gehbereiche und -flächen in unterschiedlichen Abmessungen – Aufenthalts-Einrichtungen und punktueller Witterungsschutz – dichtes Netz an direkten und gut sichtbaren Verbindungen zu den Räumen 	<ul style="list-style-type: none"> – Abwarte und Unterhaltspersonal – Verwaltungsstellen ohne Bezug zu Verkehrsthematik – Laden- und Gastronomiebetreiber – Landschaftsarchitekten
PRIORITÄRE VERBINDUNGEN	<ul style="list-style-type: none"> – niveaugetrennte Querung von MIV-/ÖV-Achsen – sehr grosse Breiten oder Trennung von Veloverkehr – kleine Steigungen, immer Rampen zur Niveauüberwindung – Beleuchtung, Tageslichteinführung und Vermeidung aller Nischen und uneinsehba- ren Bereiche 	<ul style="list-style-type: none"> – Ortsfremde Betreiber von Verkehrsanlagen (z.B. ÖV-Unternehmen) – [kommerzielle] Nutzer angrenzender Räume – Beauftragte Unterhalts- und Betriebsunternehmen



**Wer Fussverkehrsthemen bearbeiten will,
braucht mehr als technisches Wissen:
Der Fuss gehört in den Kopf!**