



Fachtagung *Journée d'étude*

////////////////////////////////////
Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren

Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten

Flânerie en périphérie...

Qualité des espaces piétons - aussi dans les zones de développement

////////////////////////////////////
Donnerstag, 28. Juni 2012, Schlieren ZH

Jeudi 28 juin 2012, Schlieren ZH



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU



Tagungsprogramm 28. Juni / Programme de la journée 28 juin Traduction simultanée : Sulpice Piller

ab / dès	Empfang / Accueil	
08.30	Registrierung; Abgabe Tagungsunterlagen / <i>Enregistrement; remise des documents de la journée</i>	
	Moderation: Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz / <i>Mobilité piétonne</i>	
09.10	Begrüssung / Mot de bienvenue	
	Jean-Claude Perrin, Stadtrat Vorsteher Bau und Planung Schlieren	
	Der öffentliche Raum als strategisches Aufgabenfeld des Bundes / <i>L'espace public en tant que tâche stratégique de la confédération</i>	Erwin Wieland, Vizedirektor ASTRA Abteilungsleiter Strassennetze / <i>Vice directeur OFROU Division Réseaux routiers</i>
	Strategie der Stadt Schlieren zur Aufwertung der Stadträume – Projekte in Schlieren / <i>Stratégie de la ville de Schlieren pour la revalorisation des espaces publics urbains</i>	Manuel Peer, Stadttingenieur Schlieren
	Der Stadtplatz den Fussgängerinnen und Fussgängern – Betriebs- und Gestaltungskonzept Stadtplatz / <i>La Stadtplatz pour les piétons – conception des transports, de l'exploitation et de l'aménagement</i>	Stephan Kuhn, Landschaftsarchitekt HTL BSLA
	Die Bedeutung des öffentlichen Raumes aus Sicht der Immobilienentwicklung – Fussläufige Erschliessung und Gestaltung als Standortfaktor / <i>L'importance de l'espace public du point de vue de la promotion immobilière – l'aménagement et l'accessibilité piétonne en tant que facteurs de localisation</i>	Gianfranco Basso, Leiter Entwicklungen Halter-Entwicklungen
10.50	Kaffeepause / pause café	
11.20	Workshop / atelier (3 deutsch, 1 français)	
WS 1	Die Strasse von den Rändern her denken! Die Optik des Fussverkehrs höher priorisieren. Wettbewerbe und Studienaufträge als mögliche Ansatzpunkte für eine fussgängerfreundliche Planung.	
WS 2	Plätze als Brennpunkte des öffentlichen Lebens. Gute Plätze sind belebt und stiften Identität. Mit welchen Prozessen können mehrheitsfähige Lösungen gefunden werden?	
WS 3	Sicherheit im öffentlichen Raum: Öffentliche Räume müssten zu jeder Tageszeit von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können. Sicherheit bedeutet Lebensqualität.	
atelier 4	<i>Le piéton dans „l'entre-deux des villes“. Quel place pour le piéton dans le développement de ces territoires encore si peu favorables aux déplacements à pied?</i>	
12.30	Mittagessen Stehlunch / Repas (buffet)	
13.45	Walkshop Ortsbesichtigung / <i>Excursion</i> Sägestrasse / Stadtplatz / Aufwertungen im Bahnhofquartier / <i>Revalorisations dans le quartier de la gare</i>	Manuel Peer / Barbara Meyer Stadttingenieur / Projektleiterin Stadtentwicklung Schlieren
14:50	<i>Construire le vide dans l'agglomération: Le cas de Renens (VD), situé dans la périphérie lausannoise, lauréat en 2011 de plusieurs prix urbanistiques (Wakker, Flâneur d'Or, Flux) /</i> Öffentliche Räume schaffen in der Agglomeration: Renens liegt im Agglomerationsgürtels von Lausanne-West. Preisträger diverser Planungspreise (Wakkerpreis Flâneur d'Or, Flux).	Philippe de Almeida, <i>architecte de la ville de Renens</i>
	Öffentlicher Raum: Raum für soziales Leben (in der Agglomeration) <i>Espace public: espace de vie sociale (dans l'agglomération)</i>	Barbara Zibell, Prof. Dr. sc. techn. Leibniz Universität Hannover
	In der Agglo liegt unsere Zukunft! Tagungsfazit, Ausblick <i>Notre avenir sera dans l'agglomération!</i> <i>Retour sur la journée et perspectives d'avenir</i>	Köbi Gartenbein, Chefredaktor Hochparterre
16.15	Apéro , offeriert von der Stadt Schlieren / offert par la ville de Schlieren	



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



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 Erdgeschosses 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



Der Fussweg ist die erste und letzte Etappe in der Transportkette des öffentlichen Verkehrs

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

Stadt Zürich
Tiefbauamt, M+P

Fussverkehr Schweiz
28. Juni 2012, Seite 2

Von den Rändern her denken

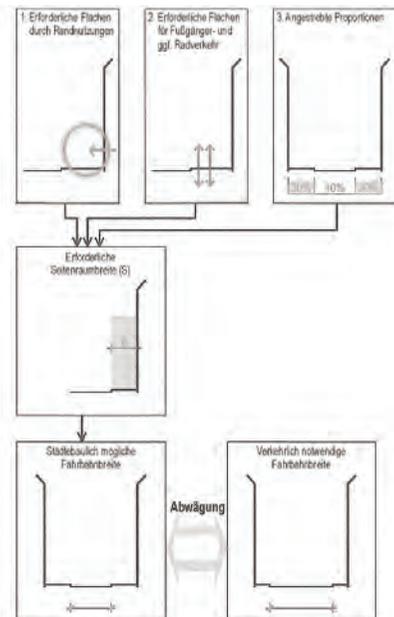


Bild 10: Städtebauliche Bemessung

Quelle: Richtlinie für die Anlage von Stadtstrassen RAS106, 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								kein Quartierzentrum bzw. wenig Fussverkehr														
OeV-Aufkommen ³								viel OeV								wenig OeV							
MIV-Aufkommen (DTV) ⁴								hoch								tief							
zuletzt auf Minimalmass gesetzt																							
↑																							
zuerst auf Minimalmass gesetzt																							

Legende: T = Trottoir, M = MIV, O = OeV-Eigenstrasse, 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

Stadt Zürich
Tiefbauamt, M+P

Fussverkehr Schweiz
28. Juni 2012, Seite 4

Stadt Zürich
Tiefbauamt, M+P

Fussverkehr Schweiz
28. Juni 2012, Seite 3

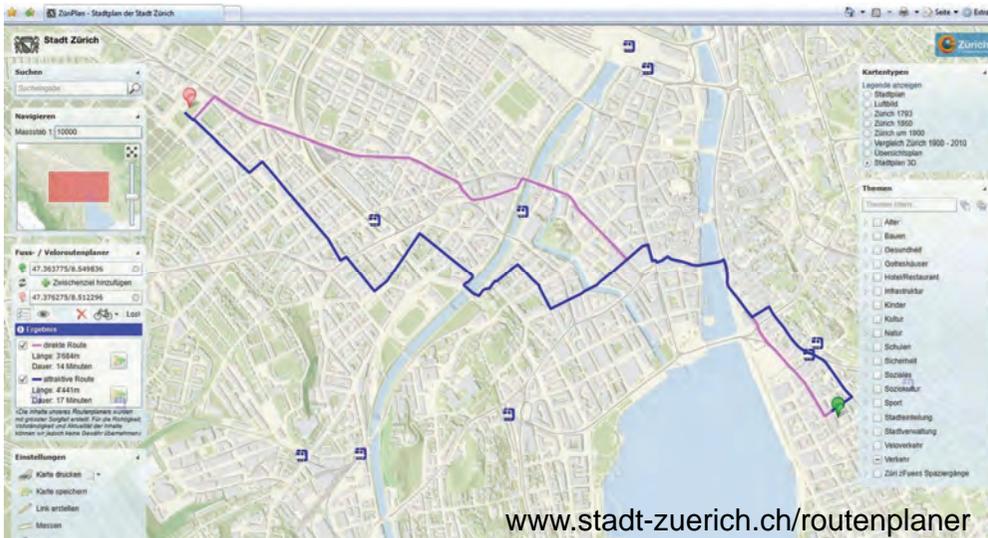
Strategie Stadträume 2010



Integrale Stadtraumqualität

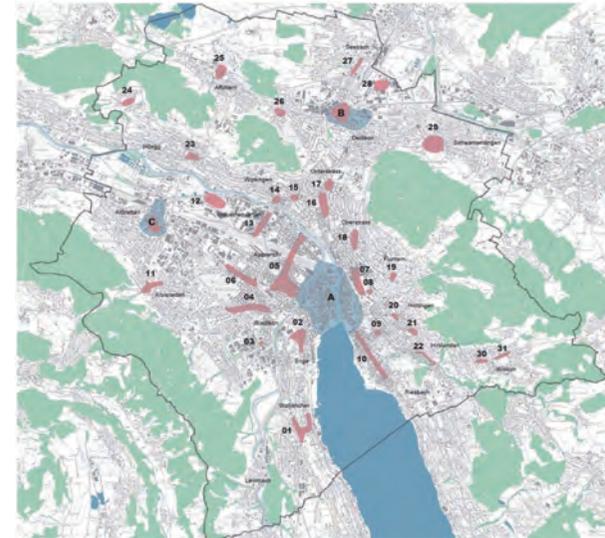
- > Strategisches Ziel «Klare Hierarchisierung»
- > Strategisches Ziel «Kohärente Gestaltung»
- > Strategisches Ziel «Hohe Aufenthaltsqualität»

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



www.stadt-zuerich.ch/routenplaner

Quartierzentren/Fussgängerbereiche



31 Quartierzentren
3 Zentrumsgebiete

Ortsspezifische
Konkretisierung des
Richtplans durch
Objektblätter

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



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren

Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren

Kurzinput:

Samuel Flükiger, Fachberater Ortsbild und Städtebau, Abt. Raumentwicklung, Kt. Aargau

Moderation:

Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Workshop 2

Plätze als Brennpunkte des öffentlichen Lebens.

Gute Plätze sind belebt und stiften Identität. Mit welchen Prozessen können mehrheitsfähige Lösungen gefunden werden. Sie müssen von der Bevölkerung und den Interessengruppen getragen werden, gestalterisch überzeugen und verkehrstechnisch funktionieren.

Wie werden erfolgreiche Prozesse durchgeführt? In welcher Intensität ist die Mitwirkung möglich und sinnvoll? Wie werden unvereinbare Standpunkte überwunden?

Resultat der Diskussion

Um attraktive Dorf- oder Stadtplätze zu schaffen, muss in vielen Fällen dem motorisierten Verkehr Raum genommen und dieser in Aufenthaltsflächen transformiert werden. Dies durchzubringen ist die grösste prozessuale Herausforderung. Gerade gegenüber dem Kanton, der Eigentümer von den wichtigsten Transitachsen ist, muss Überzeugungsarbeit geleistet werden. Dazu tragen Bilder und Projekte bei, welche in der Bevölkerung Erwartungen und Wünsche wecken. Solche Bilder für den öffentlichen Raum sollten jedoch ausreichend realistisch sein und die Sachzwänge angemessen berücksichtigen. Es gibt auch attraktive Stadtplätze mit viel motorisiertem Verkehr. Dabei muss jedoch konsequent von Fassade bis Fassade gestaltet, die Fussgänger priorisiert und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs reduziert werden.

Scheitern vielversprechende Projekte führt dies zu Ernüchterungen und Enttäuschungen. Fatal ist es insbesondere bei Mitwirkungsverfahren die Anliegen der Betroffenen zwar in aufwendigen Verfahren abzuholen, die Rückmeldungen jedoch nicht ernst zu nehmen oder als unqualifiziert zu taxieren.

Zumeist führen Konkurrenzverfahren zu einer grösseren Qualität und helfen Vorhaben der Bevölkerung zu verkaufen. Bei komplexen interdisziplinären Fragestellungen eignen sich besonders Werkstattverfahren (Testplanungen), um in einem rollenden Prozess zu guten und breit abgestützten Lösungen zu kommen.

Plätze als Brennpunkte des öffentlichen Lebens

Samuel Flückiger
Abteilung Raumentwicklung
Fachberater Ortsbild, Siedlung und Städtebau
28.6.2012

Seite 1

“In einer Gesellschaft welche immer individueller wird mit privatem Wohneigentum, Autos, Computern, Büros und Einkaufszentren verschwindet die öffentliche Komponente immer mehr aus unserem Leben.

Die Bedeutung Ortschaften einladend zu gestalten steigt, damit wir unsere Mitbewohner von Angesicht zu Angesicht treffen können. Öffentliches Leben in hochwertigen öffentlichen Räume ist ein wichtiger Teil eines demokratischen und erfüllten Lebens.”

Zitat Jan Gehl, Professor für Städtebau, Kopenhagen

Seite 2

“Aussenräume, die blosse Restflächen zwischen Gebäuden sind, werden im allgemeinen nicht benutzt.”

eine Muster-Sprache, 1977



Räumliche Qualitäten

Seite 3



Aufenthaltsmöglichkeiten

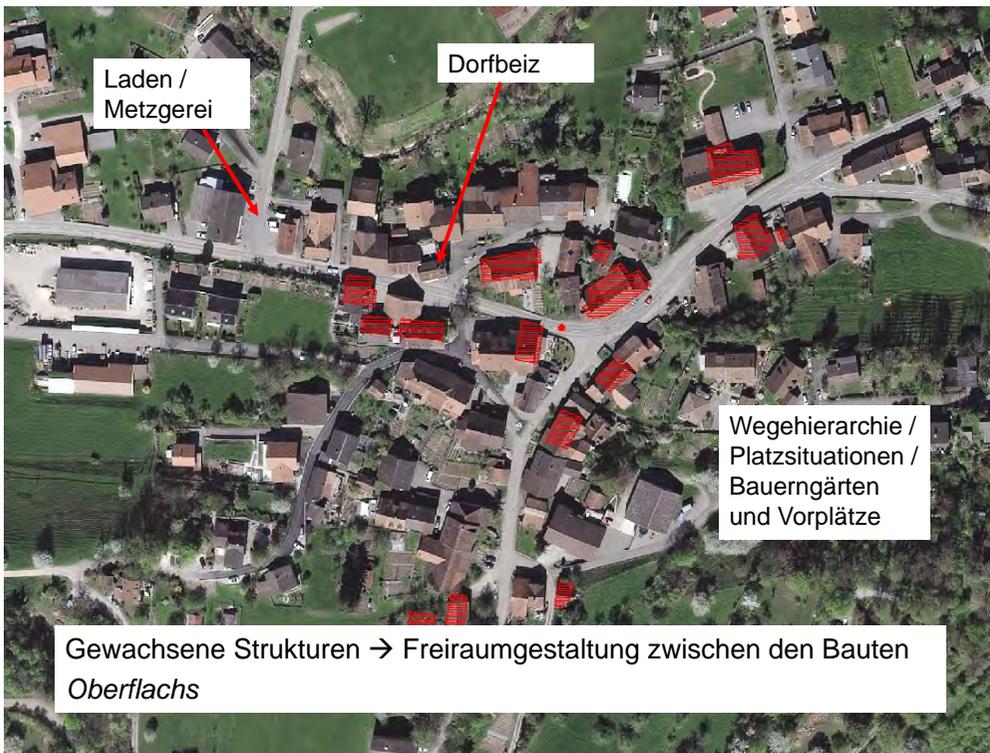
Seite 4



*“Ein öffentlicher Platz belebt sich ganz natürlich vom Rand aus.
Wenn der Rand seinen Zweck verfehlt, füllt sich der Platz nie
mit Leben.”*

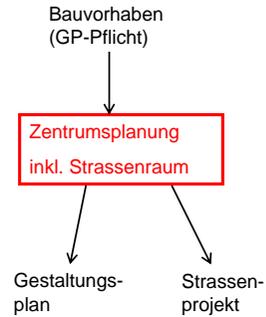
eine Muster-Sprache, 1977





Erkenntnisse zu Prozess

- Bauprojekte nutzen um möglichst viele planerische Fragestellungen miteinander zu verknüpfen
- bei grösserer Komplexität Testplanung mit Workshopcharakter ideal
- anschliessend Weiterbearbeitung und Vertiefung einzelner Themen



Erkenntnisse zu Prozess

- Funktionszuweisung Räume
- Bei gut moderierten Workshops, können sehr viele Personen teilnehmen ohne Diskussion zu stören
- mit richtigen Fachpersonen können Planungen schlank durchgeführt werden





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



Fachtagung vom 28. Juni 2012 in Schlieren

Journée d'étude du 28 juin 2012 à Schlieren

Kurzinput:

Gisela Vollmer, Architektin und Raumplanerin, Fussverkehr Bern

Moderation:

Christian Thomas, Fussverkehr Schweiz

Workshop 3

Sicherheit im öffentlichen Raum

Öffentliche Räume müssten zu jeder Tageszeit von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können. Sicherheit bedeutet Lebensqualität.

Wie kann subjektive und objektive Sicherheit geschaffen werden? Wie muss der öffentliche Raum organisiert werden? Wie wirkt sich Gestaltung und Möblierung auf die Nutzung aus? Welche Aufwertungsmassnahmen können in schwierigen Räumen getroffen werden?

Resultat der Diskussion

Einleitende Bemerkungen:

A. Es gibt zwei Themen von Sicherheit im öffentlichen Raum: Verkehrssicherheit und Sicherheit vor Belästigungen und Übergriffen.

B. Es gibt eine gefühlte (subjektive) Sicherheit und eine messbare (objektive) Sicherheit (Anzahl Unfälle/Übergriffe pro Jahr)

Die Sicherheit hat also 4 Dimensionen. Nur wenn alle 4 Dimensionen positiv sind, ist die Situation „sicher“. Die folgenden Thesen sind somit vor dem Hintergrund der 4 Dimensionen zu diskutieren und zu differenzieren.

Thesen (unterstrichen) und Diskussion:

1. Getrennter Verkehr ist nicht in jedem Falle sicherer als gemischter Verkehr

(1) Es gibt sehr verschiedene Mischungen: MIV-Velo, Velo-FG, Velo-öV oder alle. Jede Mischform hat Chancen und Problemstellen.

(2) Die Mischungsmöglichkeiten sind je nach Strassenkategorie sehr unterschiedlich.

(3) Massgeblich ist der Unterschied der Geschwindigkeit verschiedener Verkehrsteilnehmer. Er sollte nie mehr als 30 km/h betragen.

2. Die objektive Sicherheit und die gefühlte Sicherheit sind stark abhängig vom Alter der Menschen

(1) Die subjektive Sicherheit ist auch Gewohnheits- und Einstellungsbedingt. Dies wurde bei der Einführung von Begegnungszonen immer wieder festgestellt.

(2) Eine hohe objektive Sicherheit (= wenig Unfälle) kann auch durch einen starken Verdrängungseffekt bewirkt werden, das heisst Kinder und Alte Leute getrauen sich nicht mehr in den öffentlichen Raum.

(3) Das Behinderten-Gleichstellungsgesetz will die Erreichbarkeit der Ziele für alle sicherstellen.

3. Sichere Gestaltung und sicherer Unterhalt müssen die unterschiedlichen Situationen zu allen Tages- und Nachtzeiten in Betracht ziehen

(1) Fussgänger legen ihre Wege zu verschiedenen Tageszeiten auf verschiedenen Routen zurück, z.B. tagsüber entlang einem Bach, nachts entlang einer Hauptstrasse.

(2) Das Fuss- und Wanderweg-Gesetz (FWG) ist eine juristische Grundlage, um einen höheren Sicherheitsstandard zu erzielen. „Sicher“ kann auch heissen T30 statt T50.

4. Lärm ist ein wesentlicher Faktor für das Sicherheitsempfinden

(1) Übermässiger Lärm zerstört den öffentlichen Raum und beeinträchtigt das Sicherheitsempfinden.

(2) die Lärmschutzverordnung ist eine wichtige Grundlage zur Aufwertung öffentlicher Räume

- akustisch, damit man wieder miteinander kommunizieren kann,

- gestalterisch, weil T30 mehr Möglichkeiten bietet

- bezüglich Wohlbefinden

5. Behindertengerechte Gestaltung ist meistens aber nicht in jedem Falle eine für alle sicherere Gestaltung

(1) Die Berücksichtigung aller Bedürfnisse ist schwierig. Es ist eine Abwägung notwendig, da 3cm hohe Trennungskanten auch eine Stolperfalle sein können.

(2) Hohe Haltestellen-Kanten für den Behindertengerechten Einstieg sind Barrieren für Fussgänger und problematisch für Velos.

(3) Beispiel Marktgasse Bern: Unterteilung der Fläche von Haus zu Haus mit 3cm-Kante kann den Fussgänger-Fluss stören.

Zusammenfassung: Erich Willi

WS 3 Sicherheit im öffentlichen Raum

Öffentliche Räume müssten zu jeder Tageszeit von der gesamten Bevölkerung genutzt werden können.
Sicherheit bedeutet Lebensqualität.

Raum entsteht durch Nutzung.

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012

Lärm

Wie sicher sind T50 mit Doppelspur?

Trennen oder Mischen

was ist sicherer?



LS III

Wohnen kaum möglich



Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012

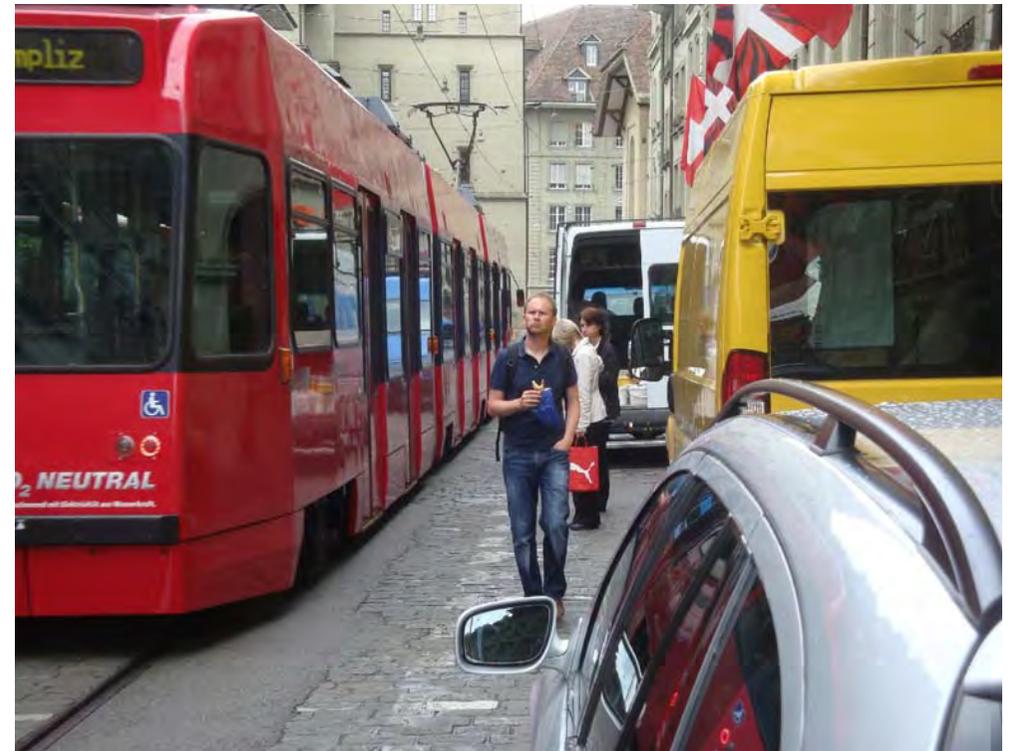
Trennen oder Mischen was ist sicherer?

Wie sicher sind behindertengerechte Massnahmen?



Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012

Schönes Flanieren braucht gutes Sanieren – Wege zu attraktiven öffentlichen Räumen in Wachstumsgebieten Fachtagung FV CH // Gisela Vollmer // 28.06.2012



Behindertengerechtes Bauen



Kasseler Sonderbord Plus und Gehkante in der 'Mitte' der Strasse