

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon 043 488 40 30
Telefax 043 488 40 39
info@fussverkehr.ch

www.fussverkehr.ch
www.mobilitepietonne.ch
www.mobilitapedonale.ch

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

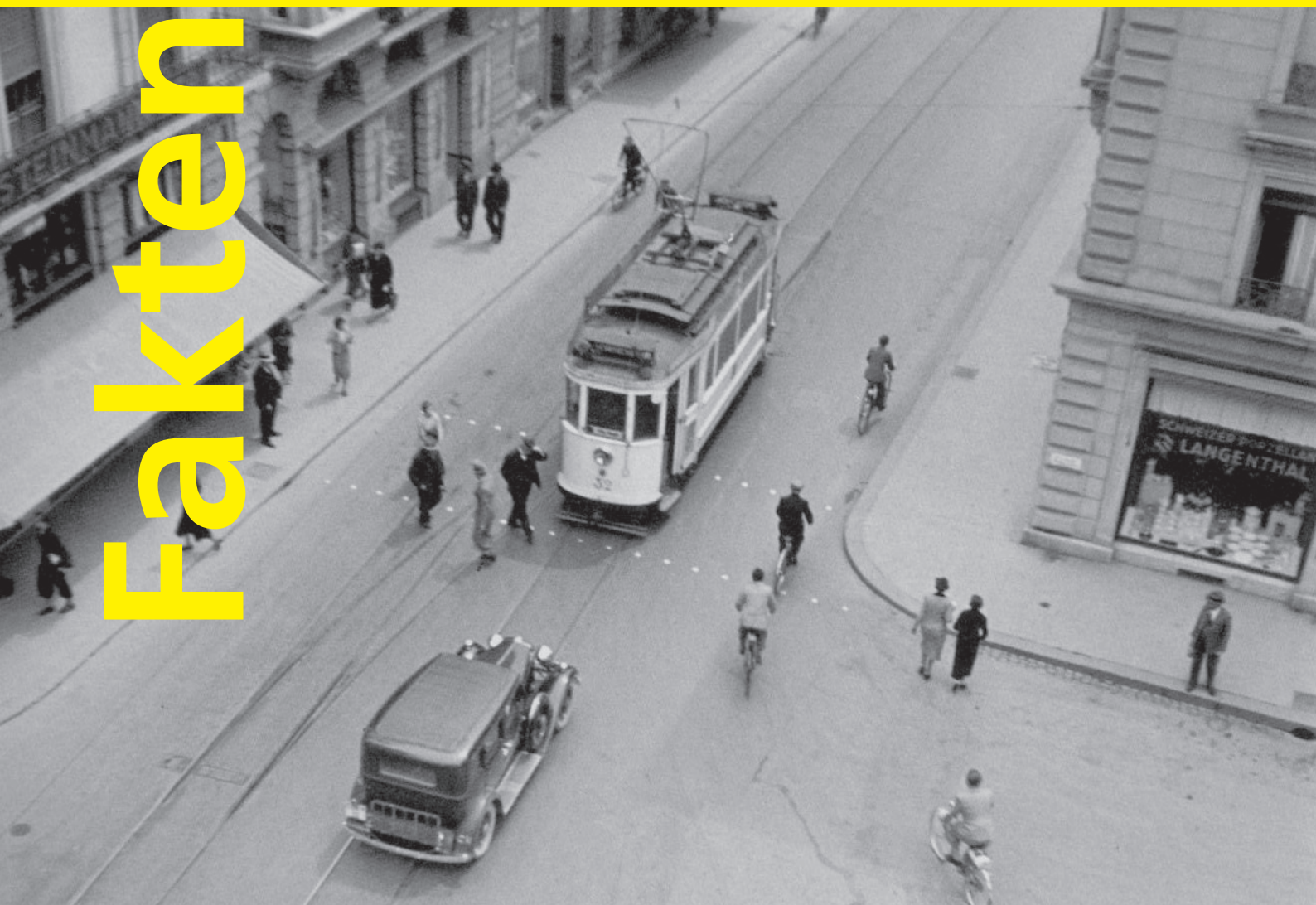
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Faktenblatt

2010/11

Die Geschichte des Fussgängerstreifens



Impressum

Herausgeber	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich Telefon +41 (0)43 488 40 30 Telefax +41 (0)43 488 40 39 info@fussverkehr.ch www.fussverkehr.ch
Autor(en)	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI nach Kaspar Birkhäuser, <i>Die Entstehung und Bedeutung des Fussgängerstreifens in der Schweiz</i> . In: «Unsere Strasse», Dokumentation Fussgängerfreundlich, VCS, 1986
Redaktion	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Titelbild	«Passage clouté» hiessen die frühen, mit Nägeln markierten Fussgängerstreifen (Luzern, 1938) (Foto: © bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern)
Layout/Druck	Fussverkehr Schweiz
Zitationsvorschlag	Schweizer, Thomas, <i>Die Geschichte des Fussgängerstreifens</i> , Fussverkehr Schweiz, Zürich, Faktenblatt, April 2007, aktualisiert November 2010

Faktenblatt 2010/11

Die Geschichte des Fussgängerstreifens

Mit dem Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs wurden die FussgängerInnen sukzessive von der Fahrbahn verbannt. Die ersten Automobilisten mussten den FussgängerInnen noch den Vortritt gewähren. Die Trennung von Fuss- und Fahrverkehr fand schrittweise statt. Es musste sodann eine Lösung für die Querung der Strasse gefunden werden. Der Fussgängerstreifen wurde erfunden.

Schon während der römischen Antike wurden für die FussgängerInnen gesicherte Bereiche reserviert und konstruiert: Gehsteige, die eineinhalb Fuss hoch über der Strassenfläche lagen. Der Niveauunterschied verhinderte, dass Wagen versehentlich auf den Gehsteig rollten. Zum Überqueren der Strassen konnten die römischen FussgängerInnen ebenfalls erhöhte Trittsteine benützen, gewissermassen plastische Zebrastreifen, welche die Tiere und Wagen auch dazu zwangen, ihre Geschwindigkeit zu drosseln.



Im Mittelalter und bis in die Neuzeit hinein gab es solche Einrichtungen nicht mehr. Erst nach dem grossen Brand von 1666 begann man in London Bürgersteige anzulegen. In Paris erhielten vornehme Strassen um die Mitte des 18. Jahrhunderts Gehsteige, welche weniger verschmutzt waren als die Bereiche dazwischen. Der Grossteil der Fussgänger ging aber nach wie vor auf der gesamten Strassenfläche und nicht nur auf den Gehsteigen. Dies änderte sich erst im Laufe der 20er Jahre des 20. Jahrhunderts.

Noch im Jahr 1922 entschied das aargauische Obergericht, «dass ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will, dass ferner nicht nur normalhörige, sondern auch schwerhörige Personen, ja sogar Taubstumme und Leute mit schweren Holzschuhen die Strasse betreten dürfen. Denn sie gefährden andere nicht; das Gefahrenmoment aber schafft das Automobil, da mit bedeutend grössere Schnelligkeit als der FussgängerInnen fortbewegt». (Vierteljahresschrift für aargauische Rechtssprechung, Bd. 22, S. 103)

In der Verkehrserziehung, welche in den 20er Jahren einsetzte, wurde die Fahrbahn zunehmend dem Fahrverkehr zugesprochen. Ende 1932 trat das neue Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (MFG) in Kraft, welche die Verkehrstrennung auch juristisch bekräftigte. Es verpflichtete die FussgängerInnen «Trottoirs zu benutzen» und «die Strasse vorsichtig zu überqueren». Im Artikel 35 waren ausserdem markierte Stellen definiert, die den FussgängerInnen für das

Überschreiten der Fahrbahn zugewiesen seien. Die „Markierung bestand anfänglich aus grossen „Nägeln“, die in die Strasse gehauen wurden (Passage clouté, vgl. Titelbild).

Im Jahr 1936 empfahl der Bundesrat die Verwendung der gelben Farbe für die Fussgängerstreifen. Denn die Farben weiss, rot, blau und grün wurden bereits für den Strassenverkehr gebraucht. Hintergrund war, dass die Farbe gelb schon bei der 1934 gegründete Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) bei der Beschilderung zur Anwendung kam.

Die Vollziehungsverordnung zum MFG beschrieb die Fussgängerstreifen als «durch gelbe Linien oder Nägel gekennzeichnete Übergänge über die Strasse» und sprach im Artikel 45 den Benützern das Vortrittsrecht zu: «Vor Fussgängerstreifen haben die Motorfahrzeugführer die Geschwindigkeit zu mässigen und nötigenfalls anzuhalten, um den sich schon darauf befindenden FussgängerInnen die ungehinderte Überquerung der Fahrbahn zu ermöglichen».

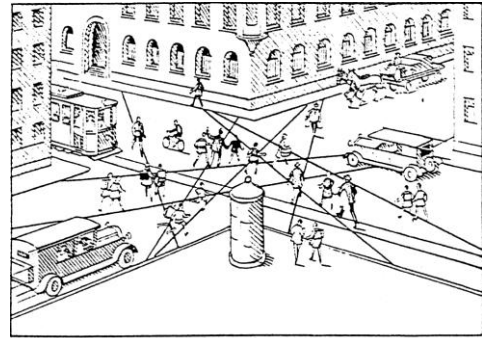
Bei der Gestaltung der Fussgängerstreifen war man noch lange auf der Suche nach einer befriedigenden Lösung. Die Streifen waren gelb, «in Anlehnung an ausländische Markierungen sowie von der Erwägung aus, dass diese Farbe auffallender ist als Weiss und dass Orange im Strassenverkehr ebenfalls Vortritt bedeutet. In der Folge wurden sogar gelbe und kupferfarbige Nägel eingesetzt» («Strasse und Verkehr», Nr. 11/12, 1947).



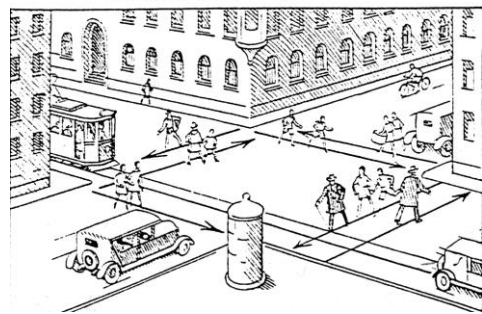
1950 trat eine neue internationale Signalordnung in Kraft, welche von der UNO koordiniert wurde. Durch sie wurden auch dreieckige Signaltafeln eingeführt, auf denen ein Mann zu sehen war, der die Strasse zwischen zwei gestrichelten Streifen im Schnellschritt passierte. Die Idee dazu stammte aus Schweden, wo solche Tafeln seit 1939 vor Fussgängerstreifen aufgestellt wurden.

1958 wurde das «Bundesgesetz über den Strassenverkehr» (SVG) von National- und Ständerat angenommen. Die FussgängerInnen werden in den gesetzlichen Pflichtenbereich miteinbezogen; ihre Rechte und Pflichten sind somit in zahlreichen Artikeln von Gesetz und Verordnung beschrieben.

Ursprünglich wurde der Fussgängerstreifen nur als Markierung aufgefasst. Bei der Normierung hat sich aber gezeigt, dass der Fussgängerstreifen als Bestandteil einer Querungsanlage geplant werden muss. In der Norm SN 640 241 steht denn auch: «Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierung zu verstehen, sondern wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen. Für die Beurteilung und Anordnung eines Fussgängerstreifens sind betriebliche, anlage- und umfeldbedingte Einflüsse einzubeziehen.»



Gehe nie quer über eine Strassenkreuzung, sondern um diese herum.



In den Anfängen der Verkehrserziehung stand das richtige Queren – rechtwinklig statt diagonal – im Vordergrund.

Bild: St. Galler Verkehrsbüchlein, 1930, zitiert in Diego Hättenschwiler, 1990, Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde. Seminararbeit Historisches Institut, Universität Bern.