

Zu Fuss gehen mitten auf der Strasse

Marion Ronca und Marionna Schlatter,
Fussverkehr Schweiz

Zu Fuss gehen ist sozial, gesund, ökologisch. Wer zu Fuss geht, tut sich und allen etwas Gutes. Fussverkehr Schweiz fordert die öffentlichen Räume inklusive die Strassen als Lebensraum für Menschen zu Fuss zurück.

Zu Fuss gehen ist weit mehr als ein Fortbewegungsmittel, mit dem sich Zeit, Nerven und Geld sparen lassen. Zu Fuss gehen ist ebenso flanierend die Welt erkunden, anderen Menschen begegnen und etwas für die Gesundheit tun. Das legen auch die Ergebnisse einer Umfrage zur Qualität des Zufussgehens in der Schweiz nahe. Die rund 80 Prozent Menschen, die mehrmals wöchentlich mindestens 20 Minuten zu Fuss unterwegs sind, sehen dies primär als ein Mittel «draussen zu sein», «sich zu bewegen» und «in die Stadt einzutauchen».¹

So beliebt und verbreitet das Zufussgehen in der Schweiz ist, es ist keine Selbstverständlichkeit. Nur rund die Hälfte der Zufussgehenden fühlt sich auf ihren Wegen wohl und sicher. Der Verkehrslärm, knappe Platzverhältnisse, Hindernisse und ein schlechtes Verkehrsklima, bei welchem die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden Regeln missachten, beeinträchtigen das

ansonsten positiv bewertete Zufussgehen.² Diese Ergebnisse legen nahe, dass die gesellschaftliche Bedeutung und das tatsächliche Erlebnis des Zufussgehens auseinanderklaffen. Dass also die Verhältnisse hinter den Bedürfnissen bleiben. Das ist nicht zuletzt deshalb problematisch, weil das Zufussgehen als gesunde, soziale, platzsparende, umweltschonende und klimafreundliche Mobilitätsform massgeblich zur Erreichung gesamtgesellschaftlicher Ziele wie der Schutz des Klimas beiträgt, beziehungsweise beitragen könnte, wenn wir die Voraussetzungen dafür schaffen.

Vom Lebensraum zur Fahrbahn des motorisierten Verkehrs

Um zu verstehen, wie es dazu kommt, dass zu Fuss gehen zwar beliebt und verbreitet ist, aber nur teilweise als angenehm empfunden wird, ist es erforderlich, die historische Entwicklung der Strasse nachzuvollziehen. Vor

der Erfindung und der Massenproduktion des Automobils waren Strassen innerhalb von Siedlungen nicht primär der zielgerichteten Fortbewegung gewidmet, sondern bildeten Lebensräume. Kinder spielten darin, Marktfrauen verkauften ihre Waren und Jung und Alt fanden zusammen, um die Tagesaktualität und den letzten Klatsch auszutauschen. Kurzum: Strassen bildeten einen für den sozialen Zusammenhalt sehr bedeutsamen öffentlichen Raum.

Das Aufkommen des Autos veränderte die Strasse aufgrund der plötzlichen Häufung von tödlichen Unfällen nachhaltig. Wie der amerikanische Historiker Peter D. Norton in seinem Buch «Fighting Traffic» darstellt,³ nahmen Autos nun nicht nur einen Grossteil des Strassenraumes ein, sondern verwandelten die Strasse in Fahrbahnen, von welchen eine tödliche Gefahr ausging. Diese Umdeutung der Strasse wirkte sich direkt auf das Verhalten der Menschen aus. Eltern trichterten ihren Kindern ein, nur mit grösster Vorsicht die Strasse zu überqueren. Zufussgehende und Velofahrende wurden dazu angehalten, selbst für ihre Sicherheit auf der Strasse zu sorgen. Alle Aktivitäten, die zuvor auf der Strasse stattfanden und

Die bisherigen «Flâneur d'Or»

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» zeichnet Projekte aus, die die Attraktivität des Zufussgehens erhöhen. Der nationale Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz und weiteren Partnern alle drei Jahre vergeben. Der Hauptpreis ist mit 10 000 Franken dotiert.

2020. Liestal BL: Neugestaltung Rathausstrasse.

2017. Biel BE: Schüssinsel – Eine Oase im Herzen der Stadt.

2014. Zürich ZH: Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung.

2011. Naters VS: Neugestaltung des Trassees der Furka-Oberalp-Bahn (heute Matterhorn-Gotthard-Bern).

2008. Baden AG: Kürzere Wege dank Limmatsteg und Promenadenlift.

2004. Grenchen SO: Sicher und attraktiv zu Fuss im Zentrum.

2001. Genève GE: Plan directeur des chemins pour piétons.

www.flaneurdor.ch

¹ umverkehR / Fussverkehr Schweiz / Hochschule für Technik Rapperswil HSR: GEHsund: Städtevergleich Fussverkehr – Teilbericht 3: Zufriedenheit, Zürich 2020, S. 21.

² umverkehR / Fussverkehr Schweiz / Hochschule für Technik Rapperswil HSR: GEHsund: Städtevergleich Fussverkehr – Teilbericht 3: Zufriedenheit, Zürich 2020, S. 31.

³ Norton, Peter D. (2008). Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City, Cambridge (MA)/London.

⁴ Siehe dazu unter anderem die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu): <https://www.bfu.ch/de/dossiers/fussgaenger>

⁵ Alle Siegerprojekte unter www.flaneurdor.ch/frueherepreise/



Früher Transitachse, heute Lebensraum. Umgestaltung in Zürich im Rahmen der Westumfahrung.

© Marc Latzel

1987 noch vor allem den Sicherheitsaspekt, rückt der seit 2001 verliehene «Flâneur d'or»⁵ die Erlebnisqualität des Zufussgehens in den Fokus. Prämiert werden also Projekte, welche das Zufussgehen nicht nur als Mobilitätsform begreifen, sondern auch die ästhetischen, ökologischen, gesundheitlichen und sozialen Aspekte berücksichtigen.

Der Flâneur d'or geht regelmässig an Projekte, welche die autozentrierte Entwicklung zu korrigieren suchen und jene Lebensqualität innerhalb bestehender Strukturen wiederherstellen wollen, die durch die Priorisierung des Autoverkehrs verloren ging. So gewann im Jahr 2014 das Projekt des Tiefbauamts der Stadt Zürich und des Amts für Verkehr Kanton Zürich «Flankierende Massnahmen zur Westumfahrung». Diese Massnahmen umfassten neben der Umgestaltung der ehemaligen Transitachse West-/ Sihlfeld-/ Bullingerstrasse zu verkehrsberuhigten Quartierstrassen die Schaffung zweier neuer Plätze, der Brupbacher- und der Anny-Klawwa-Platz. Stadt und Kanton korrigierten damit die Verkehrsplanung der 1960er-Jahren. Weil sich der Bau von Expressstrassen nicht wie beabsichtigt hatte umsetzen lassen, behalf sich Zürich damals mit einer Innenstadtumfahrung, die sogenannte Westtangente, welche als dauerhaftes Provisorium die Stadt 40 Jahre lang entzweischneidet. Täglich passierten mitten durch Zürcher Wohnquartiere in beiden Fahrtrichtungen je 40 000 Fahrzeuge.

Mit der Reorganisation des Verkehrs und der Schaffung von verkehrsberuhigten Strassen und Plätzen, die zum Verweilen einladen, hat Zürich heute ein Stück öffentlicher Raum für die Allgemeinheit zurückerobert. Die «Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung» sind aber auch als Beispiel für andere Städte bedeutsam, denn sie zeigen, dass städtebauliche Entscheidungen neu bewertet und mit gezielten Eingriffen den veränderten Bedürfnissen angepasst werden können. Zufussgehende erleben die früher als verkehrsreich bekannten Strassen

diese belebten, verschwanden oder wurden an ihre Ränder verdrängt.

Diese Entwicklung, welche die Strassen von Lebensräumen in von Trottoirs gesäumten Fahrbahnen verwandelte, hält bis heute an und hat sich in den Köpfen der Menschen festgesetzt. Überall dominiert heute der sogenannte Verkehrssicherheitsdiskurs, der die Zufussgehenden besonders in die Pflicht nimmt. So sollen sie sich vor dem Queren des Fussgängerstreifens sichtbar «positionieren» und «Blickkontakt» zu den Fahrzeugfahrenden suchen sowie nachts möglichst helle Kleidung tragen.⁴ Diese Empfehlungen senken zwar nachweislich das Unfallrisiko. Sie haben aber auch zur Folge, dass Strassen primär als Fahrbahnen für den motorisierten Verkehr begriffen werden.

Entwicklungen lassen sich nicht umkehren, aber korrigieren

Der motorisierte Verkehr wird nicht verschwinden. Zufussgehende müssen deshalb aber noch lange kein Schattendasein am Rande der Strassen fristen. Flaniermeilen und Fussgängerzonen bezeugen, dass attraktive Räume für Menschen zu Fuss nicht nur möglich sind, sondern auch grossen Anklang finden. Nun gilt es einen Schritt weiterzugehen. Um den Stadtraum für Zufussgehende aufzuwerten, braucht es positive Beispiele. Aus dieser Überlegung heraus prämiert der Fachverband Fussverkehr Schweiz seit 30 Jahren Infrastrukturen, welche den Bedürfnissen der Menschen zu Fuss Rechnung tragen. Priorisierte der «Fussgängerschutzwettbewerb» von



Früher Durchgangsverkehr, heute entschleunigtes Zentrum. Die Neugestaltung der Rathausstrasse in Liestal gewann den Flâneur d'Or 2020.

© Flâneur d'Or 2020

nun als Räume des Wohlbefindens ohne Motorenlärm, Abgase und Autokolonnen. Dieses Erlebnis verändert die Sicht auf Quartiere und Städte, in welchen weiterhin der motorisierte Verkehr dominiert und legt damit den Grundstein für eine umfassende Mobilitätswende in Siedlungsräumen.

Strassen bespielen, zu Fuss gehen neu erlernen

Oftmals braucht es keine grossen Eingriffe in die bauliche Substanz, um öffentliche Räume für Menschen zu Fuss zu verbessern. Dies ist gerade für kleinere Gemeinden mit bescheidenen Mitteln eine wichtige Erkenntnis, stellt die Bewilligung von Krediten im politischen Prozess doch immer eine Hürde dar. Die Sanierung der Liestaler Rathausstrasse, welche den Flâneur d'Or 2020 gewann, zeigt, dass wenige, aber wohlüberlegte Schritte die Attraktivität von Strassenräumen erheblich steigern können. Die Liestaler Behörden beschränkten sich bei der Sanierung der Begegnungszone auf eine durchgängige Asphaltierung, in welche Bänder aus Naturstein eingelassen wurden, sowie auf die Beseitigung der Trottoirs, die noch aus Zeiten stammten, als der motorisierte Verkehr die Strasse passieren durfte. Durch diese Massnahmen nehmen die Men-

schen die Gesamtheit des Strassenraums ein und beschränken sich nicht wie vorher auf die Ränder.

Die Liestaler Rathausstrasse ist ein Beispiel der über 600 in der Schweiz existierenden Begegnungszonen,⁶ die zeigen, dass ein Nebeneinander von motorisierten Fahrzeugen und zu Fuss Gehenden auch ohne Ampeln und Fussgängerstreifen funktioniert. Autos dürfen darin weiterhin verkehren, aber nicht schneller als 20 Kilometer pro Stunde. Auch haben Zufussgehende den Vortritt gegenüber den Fahrzeuglenkenden.

Doch auch in Begegnungszonen bleibt die Angst von Menschen zu Fuss vor der Wucht von motorisierten Fahrzeugen oftmals bestehen. Aus diesem Grund lancierte Fussverkehr Schweiz mit weiteren Projektpartnern 2020 das Modellvorhaben «Bewegen, begegnen, beleben in Quartieren von Bern und Zürich».⁷ In ausgewählten Strassen werden die Anwohnenden eingeladen, mit gestalterischen und soziokulturellen Interventionen den Strassenraum neu zu erfinden und eine Begegnungszone zu erproben. So konnten Kinder diesen Sommer auf Plastikscheiben, welche wie mobile Fensterscheiben auf Gestelle montiert waren, einen Baum einzeichnen und sich auf diese Weise vorstellen, wie eine begrünte Strasse aussehen könnte. Kommenden Sommer sollen die Strassen auf Grund der gesammelten Erfahrungen und Daten mit temporären

Einrichtungen gestaltet werden, die zum Spielen oder Verweilen einladen.

Das bis 2024 laufende Projekt stiess 2021 auf eine sehr positive Resonanz. Doch zeigte sich, dass viele Menschen auch in verkehrsberuhigten Strassen die neue Freiheit nur zögerlich in Anspruch nahmen. Diese Ängste, so berechtigt sie im aktuellen Verkehrskontext sind, gilt es nach und nach abzubauen. Denn erst wenn die Zufussgehenden wieder lernen, den öffentlichen Raum für sich zu beanspruchen, werden Strassen wieder zum Lebensraum, den sie einmal waren. ■

Marionna Schlatter ist Nationalrätin Grüne und seit Mai 2020 Präsidentin von Fussverkehr Schweiz. **Marion Ronca** ist Historikerin und wissenschaftliche Mitarbeiterin beim Verein.

Seit 1975 versteht sich Fussverkehr Schweiz als Fachverband und Vordenker für eine fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung. Der Verein fordert landesweit mehr Platz und Rechte für Fussgänger:innen. Die Geschäftsstelle ist in Zürich, Kontaktstellen bestehen in der Romandie, im Tessin sowie in 12 Kantonen vor allem der Deutschschweiz.

info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

⁶ <https://begegnungszonen.ch/category/uebersicht/>

⁷ <https://fussverkehr.ch/begegnen/>