

# Fussgängerfreundliche Gemeinden sind im Trend

Für Fussgänger attraktive Infrastrukturen erhöhen die Standortgunst einer Gemeinde. Fortschrittliche Gemeinden rücken die Anforderung des Fussverkehrs vermehrt ins Zentrum ihrer Planungen. Dazu sind ausreichende Flächen bereitzustellen, diese sind attraktiv zu gestalten und sicher zu organisieren.

Regelmässig werden Städte- und Gemeinderatings erstellt, welche verschiedene Aspekte wie Lagequalität, Grundstückspreise, Steuergunst berücksichtigen. Es zeigt sich aber, dass für die Attraktivität der Gemeinde weitere Aspekte ins Blickfeld gerückt werden müssen: die Gestaltung und Organisation des öffentlichen Raumes, Naherholungsmöglichkeiten, die Qualität und Attraktivität für Fussgängerinnen und Fussgänger. Zufussgehen ist Verkehr, Fussverkehr. Zufussgehen ist aber mehr als Verkehr, es ist eine Form, am öffentlichen Leben teilzunehmen. 35 Minuten sind die Menschen gemäss Mikrozensus 2005<sup>1</sup> zu Fuss unterwegs. Das ist mehr als mit allen anderen Verkehrsmitteln.

## Investitionen in die Fussweginfrastruktur lohnen sich

Wer zu Fuss unterwegs ist, hat andere Ansprüche als Leute, die mit einem Fahrzeug unterwegs sind. Zufussgehen weist verschiedene Facetten auf, die bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden müssen. Zunächst muss die zielgerichtete Fortbewegung ermöglicht werden, das heisst die direkte Verbindung von A nach B. Hinzu kommen Flächen für das Flanieren, zur Erholung und Entspannung sowie für den Aufenthalt im öffentlichen Raum, das Ausruhen, Leutetreffen, Beobachten, Spielen, Warten usw.

Für eine Gemeinde stellen sich bei einer Fusswegplanung verschiedene Fragen: Kann man sich problemlos zu Fuss in der Gemeinde bewegen? Sind die Schul- und anderen Wege sicher und attraktiv? Gibt es nur Erschliessungsstrassen oder auch Wege zwischen den Grundstücken, entlang von Gärten und Bächen? Wie oft müssen Umwege in Kauf genommen werden, oder führen die Verbindungen immer direkt und sicher zum Ziel? Gibt es Lücken im Fusswegnetz? Wirken die Quartiere und die Ortszentren ausgestorben oder belebt? Gibt es Aufenthaltsbereiche und Treffpunkte im Zentrum und auch in den Quartieren? Wie sieht es in der Dämmerung und in der Nacht aus? Sind die Wege und Plätze immer noch angenehm? Ist die Beleuchtung ausreichend?



*Im neu als öffentlicher Begegnungsraum gestalteten Zentrum von Grenchen wurden die Vortrittsverhältnisse zugunsten des Fussverkehrs geändert. (Bild: Patrick Lüthy)*

Es lohnt sich für Städte und Gemeinden, in die Fussweginfrastruktur zu investieren. Je mehr Leute zu Fuss gehen, umso weniger wird auch die Infrastruktur des motorisierten Verkehrs belastet. Luft- und Lärmbelastung können gesenkt und damit kann allgemein die Umweltqualität in der Gemeinde verbessert werden. Investitionen in die verhältnismässig kostengünstigen Fussweginfrastrukturen zahlen sich daher aus. Kurz: Verbesserungen der Fussweginfrastruktur sind nachhaltige Investitionen.

## Welche Massnahmen Städte und Gemeinden ergreifen

In grösseren Städten zeigen sich Probleme oft früher und akzentuierter als in kleineren Gemeinden. Die Erkenntnis, dass der Strassenraum begrenzt und Verkehrsprobleme mit einer Umlagerung auf umweltfreundliche Fortbewegung gelöst werden müssen, hat sich in den Städten durchgesetzt. Verschiedene grössere Städte haben entsprechende Strategien

verabschiedet. Dem Fussverkehr wird dabei eine wichtige Rolle zugewiesen. In Genf hat man beispielsweise im Jahr 2000 den «Plan piéton» als Grundlage und politische Willensbekundung lanciert. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sollen ihr angeborenes «Stadtrecht», den ihnen zustehenden Platz im öffentlichen Raum, zurückerhalten. Zürich hat eine Mobilitätsstrategie formuliert, in der dem Fussverkehr eine zentrale Bedeutung beigemessen wird.

In beiden Städten wurden diverse Massnahmen in die Wege geleitet. Neue Fussgängerzonen wurden geschaffen und bestehende erweitert. Konkrete Verbesserung des Fusswegnetzes mittels neuer Verbindungen für den Fussverkehr, Brücken, Aufwertungen entlang von Hauptachsen oder Massnahmen in Quartieren konnten in den letzten Jahren realisiert werden. Mittels Kommunikationsmassnahmen wurde auf die Bedeutung des Fussverkehrs hingewiesen, so wurden beispielsweise thematische Stadtpazier-

gänge lanciert, Hörspaziergänge entwickelt und mit verschiedenen spielerischen Interventionen das Bewusstsein für die Nachhaltigkeit im Verkehr geschärft. Doch auch in kleineren Städten und in den Gemeinden wird die zunehmende Bedeutung des Fussverkehrs erkannt. Verschiedene Gemeinden haben das Gemeindegebiet systematisch auf Weglücken und Schwachstellen und Sicherheitsmängel untersuchen lassen und Massnahmen in die Wege geleitet. Fusswegkonzepte mit Massnahmenplanungen werden beispielsweise auch gefordert, wenn der Bund die Agglomerationen bei der Lösung der Verkehrsprobleme unterstützen soll.

**Über 300 Begegnungszonen in der Schweiz**

Mit der Begegnungszone, die in Burgdorf als Flanierzone ihren Ausgangspunkt nahm, hat man ein neues fussgängerfreundliches Regime geschaffen, das seit her grosse Nachahmung gefunden hat. In Begegnungszonen gilt Höchstgeschwindigkeit 20 km/h, und Fussgänger haben Vortritt. Die Parkierung ist nur auf markierten Flächen erlaubt. Mit diesen drei einfachen Regeln konnte in der Schweiz in den letzten Jahren an verschiedenen Orten punktuell eine neue Verkehrskultur geschaffen werden. Mittlerweile sind über 300 Begegnungszonen in der Schweiz realisiert oder in Realisierung begriffen (siehe auch [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch)). Begegnungszonen können sowohl in Wohnquartieren wie auch in Geschäftsquartieren, Bahnhöfen oder Ortszentren geschaffen werden. In Wohnquartieren werden damit Flächen ausgeschieden, die sich für das Kinderspiel eignen. Auf stark frequentierten Plätzen steht eine optimale Verkehrsorganisation mit geringem Flä-

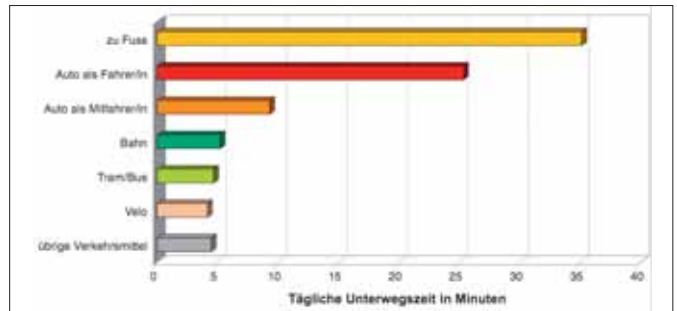
chenverbrauch und hoher Aufenthaltsqualität im Zentrum. Anstelle einer funktionalen Trennung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird durch Mischung auf tiefem Geschwindigkeitsniveau eine attraktive Situation geschaffen.

**Es bleibt noch viel zu tun**

Die vielen guten Beispiele sind erfreulich. Sie müssen aber vor dem Hintergrund des ganzen Strassennetzes und der überlagerten Fusswegnetze betrachtet werden. Hier zeigt sich, dass noch vielerorts Problemstellen existieren: Querungen, die fehlen oder nicht genügend sicher sind, Wege entlang von Hauptverkehrsstrassen mit geringer Attraktivität, Quartierschliessungen mit überdimensionierten Kurvenradien und Strassenbreiten, die zu schnellem Fahren verleiten. Die Behebung all dieser Sicherheits- und Attraktivitätsmängel wird noch geraume Zeit in Anspruch nehmen. Kreativität und Innovation ist aber gefragt, wenn mit den beschränkten kommunalen Mitteln in angemessener Frist Verbesserungen erreicht werden sollen.

**Wettbewerb als Motor für fussgängerfreundliche Planungen**

Um fussgängerfreundliche Planungen und deren Umsetzung zu fördern, sind Dokumentationen von vorbildlichen Infrastrukturen ein wichtiges Mittel. Sie dienen als Inspiration für andere Gemeinden, helfen Fehler zu vermeiden und beschleunigen



Die Menschen sind – im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln – am meisten zu Fuss unterwegs. (Quelle: Mikrozensus 2005)

die Umsetzung. Um gute Beispiele einer grösseren Öffentlichkeit sowohl unter Fachleuten als auch bei der breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen, organisiert «Fussverkehr Schweiz» alle vier Jahre einen Wettbewerb für innovative fussgängerfreundliche Infrastrukturen. An der letzten Preisverleihung im Jahre 2004 wurde Grenchen für die vorbildliche Umgestaltung des Zentrums prämiert. Der als Begegnungszone signalisierte Bereich konnte mit einer guten Gestaltung den Fussgängern wieder zurückgegeben werden. Die beiden Ortsteile konnten wieder zusammenwachsen. Die enge, unattraktive Unterführung wurde aufgehoben. Dank weiterer Massnahmen zur Aufwertung des Zentrums ist Grenchen nun auch Gewinnerin 2008 des Wakkerpreises.

Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von «Fussverkehr Schweiz» und Koordinator des Wettbewerb «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur

<sup>1</sup> «Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005», eine Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) und des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE), 2007

**Flâneur d'Or 2008: Zukunftsweisende Projekte gesucht**

Öffentliche Räume, Wege und Plätze, die zum Flanieren animieren, Fussverbindungen mit hoher Qualität als Vorbild und zur Nachahmung, dies ist das Ziel der Auszeichnung «Flâneur d'Or 2008» – Fussverkehrspreis Infrastruktur. Er wird organisiert von «Fussverkehr Schweiz», dem Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrs-Club der Schweiz und unterstützt vom Bundesamt für Strassen und Creabeton. Damit werden Massnahmen, welche die Qualität und Attraktivität des Zufussgehens erhöhen, prämiert. Der nationale Wettbewerb, der zum sechsten Mal durchgeführt wird, honoriert die Anstrengungen von Institutionen, Fachleuten und anderen engagierten Personen aus der ganzen Schweiz, welche innovative und wirksame Projekte zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger realisiert haben. Damit sollen Impulse zur Nachahmung vermittelt werden. Ein Fachjury beurteilt die eingereichten Projekte. Als erster Preis ist eine Preissumme von 10 000 Franken eingesetzt. Prämiert werden realisierte Projekte in verschiedenen Kategorien. Die Gewinner werden anlässlich einer nationalen Medienkonferenz bekannt gemacht. Die Medienpartner «Schweizer Gemeinde» und die Architekturzeitschrift «Hochparterre» werden die Siegerprojekte prominent porträtieren.

Eingaben sind bis 31. Mai zu senden an Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich. Weitere Informationen unter [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)



Der in Basel mit einer Trottoirnase verkürzte und damit gesicherte Fussgängerstreifen ist ein probates Mittel der Schulwegsicherung. (Bild: Stadt Basel)