

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Band: - (2020)

Heft: 2

Artikel: Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss?

Autor: Regli, Pascal

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-956813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Sind Fussgängerzonen noch zeitgemäss?

PASCAL REGLI

Verkehrsplaner SVI,
Projektleiter Fussverkehr
Schweiz.



[ABB.1]

[ABB.1] Seit 2016 besteht in Chur eine durchgehende Fussgängerzone zwischen Bahnhofplatz und Altstadt. (Foto: Andrea Badrutt, 2017)

Die Abstimmung findet täglich mit den Füessen statt und das Ergebnis ist eindeutig: Fussgängerzonen sind die beliebtesten Orte unserer Städte. Trotzdem werden kaum noch neue realisiert. An ihre Stelle sind Begegnungszonen getreten, die in zahlreichen Einkaufsstrassen und historischen Altstadtkernen installiert wurden. Weshalb ist das so?

Fussgängerzonen waren ab den 1960er-Jahren eine Antwort auf den wachsenden motorisierten Individualverkehr, der die Zufussgehenden zunehmend an die Ränder der engen Ortskerne verdrängte. Die Stadt St.Gallen reklamiert für sich, 1969 an der Multergasse die erste Schweizer Fussgängerzone realisiert zu haben, nachdem ein einjähriger Versuch einer «Fussgängerstrasse mit Fahrverbot» positiv verlaufen war. Weitere Städte und Gemeinden folgten, so dass mit einiger Verzögerung 1994 in der Strassenverkehrsgesetzgebung die Möglichkeit für solche Zonen ohne Fahrzeuge geschaffen wurde. Die erste «offizielle Fussgängerzone» der Schweiz wurde dann im Oktober 1994 in der Schützengasse in Altdorf eingerichtet.

Begegnungszonen boomen

Die Begegnungszone (Tempo 20, Fussgängervortritt und begrenzte Parkplätze) [1] wurde 2002 als neues Verkehrsregime eingeführt. Sie wurde für durchmischte, innerörtliche

Gebiete konzipiert. Ihr vorangegangen war in Burgdorf ein erfolgreicher Verkehrsversuch, der das Flanieren in Geschäftsumgebung ermöglichen sollte, ohne dass der motorisierte Verkehr aus dem öffentlichen Strassenraum verbannt wird. Seither hat die Begegnungszone einen Siegeszug angetreten und wurde sogar zum Exportschlager.

Zahl der Fussgängerzonen stagniert

Es mutet paradox an: Zwar sind Fussgängerzonen vielerorts zum Anziehungspunkt geworden, in denen der urbane Lifestyle zelebriert wird, aber in den vergangenen Jahren sind kaum noch neue hinzugekommen. Es gibt zwar Beispiele, wie in der Stadt Chur, wo 2016 nach langer Planung eine durchgehende fahrzeuggesteigerte Verbindung vom Bahnhofplatz zur Altstadt komplettiert werden konnte. Im gleichen Zeitraum wurden aber zahlreiche Begegnungszonen realisiert. Einige Spekulationen zu den Gründen für diese Entwicklung:

1. Fussgängerzonen sind interessant an zentralen Lagen mit vielfältigem Angebot und grossem Passantenaufkommen oder in Altstadtgebieten, die für den Motorfahrzeugverkehr ungeeignet sind. Manche Kommunen mit diesen Voraussetzungen haben bereits Fussgängerzonen eingerichtet und das Potenzial teilweise bereits abgerufen.

[1] www.begegnungszone.ch



[ABB.2] In Visp VS ist es gelungen, eine zentrale Fussgängerzone zu realisieren. (Quelle: Fussverkehr Schweiz, 2017)

[ABB.3] Die Altstadt Brugg AG ist eine Begegnungszone mit einer entsprechenden Präsenz des Autos. (Quelle: Fussverkehr Schweiz, 2016)



2. Fussgängerzonen sind anspruchsvoller zu planen als Begegnungszonen. Sie müssen gut in die Stadtentwicklung eingebettet werden, benötigen komplexe Verkehrslenkungs- und Parkierungskonzepte. Damit sie respektiert werden, sind ausserdem klare Regelungen für die Anlieferung, Kontrollen und Begleitmassnahmen erforderlich.

3. Für die Attraktivität einer Fussgängerzone sind Ambiente und Flair entscheidend. Attraktive Gebäudekulissen, schöne öffentliche Plätze und Grünanlagen zum Aufenthalt ohne Konsumzwang leisten einen grossen Beitrag dazu. Die entsprechenden baulichen Massnahmen sind ein aufwändiger Teil der kommunalen Aufgaben.

4. Am heikelsten ist es jedoch, die Akzeptanz für Fussgängerzonen zu finden. Auch wenn die Erfahrungen zeigen, dass die Umsätze in Fussgängerzonen steigen, halten Viele lieber am Ist-Zustand fest. Sind die Kommunen vor die Herausforderung gestellt, den Ortskern aufzuwerten, sind Begegnungszonen meistens konsensfähiger. Sie sollen «de Foifer und ds Weggli» garantieren: Ohne die Autokundschaft zu vergraulen, soll Qualität zum Flanieren geschaffen werden. Zweifellos bieten gut konzipierte Begegnungszonen ebenfalls viel Potenzial. In der Praxis wird jedoch häufig zu viel Zirkulations- und Parkierungsfläche beibehalten, um ein attraktives Ambiente zu schaffen.

Funktion der Fussgängerzone neu denken

Angeichts des Potenzials für Gewerbe, Kommunen, Besuchende und Anwohnende braucht es einen Paradigmenwechsel: Vor dem Hintergrund des Strukturwandels in den Ortszentren (Lädelersterben, «Fialisierung», Konkurrenz durch Shopping-Center und Internethandel) ist eine Abkehr von der Fussgängerzone als reine Einkaufs- und Beizenmeile gefragt. Die Herausforderungen des Klimawandels und die überbordende Mobilität sind eine Chance, Fussgängerzonen im grösseren Massstab neu zu denken. Unter diesem Aspekt wären Fussgängerzonen nicht nur monofunktionale Konsumräume, sondern in nachhaltige Mobilitätskonzepte eingebettete Begegnungs-, Interaktions- und Identifikationsorte für Alt und Jung, wo auch gearbeitet und gewohnt wird. Vor allem aber wären sie attraktive öffentliche Räume für die kreative Aneignung, in denen die Leute konsequent umweltfreundlich unterwegs sind.

KONTAKT

pascal.regli@fussverkehr.ch

RÉSUMÉ

Les zones piétonnes sont-elles encore d'actualité?

Les zones piétonnes sont les espaces les plus fréquentés des villes. Pourtant, il ne s'en réalise pratiquement plus de nouvelles. On leur préfère ces dernières années les zones de rencontre, qui garantissent d'avoir le beurre et l'argent du beurre: elles permettent la flânerie sans entraver la circulation. Ce régime présente à n'en pas douter un grand potentiel. Mais dans la réalité, les surfaces maintenues pour la circulation et le stationnement dans les zones de rencontre demeurent souvent trop importantes pour créer une ambiance attractive.

Face au changement structurel en cours dans les centres-villes, il est nécessaire de se défaire de l'image des zones piétonnes comme des espaces uniquement voués aux achats et à la restauration. Les enjeux climatiques et de mobilité actuels sont une opportunité de repenser la fonction des zones de rencontre. Le régime le mieux adapté devrait être choisi en fonction de chaque contexte pour créer des espaces publics attractifs et favorables la mobilité durable.

RIASSUNTO

Le zone pedonali sono ancora attuali?

Le zone pedonali sono le zone più frequentate delle città. Tuttavia, non se ne creano quasi più. Negli ultimi anni, infatti, sono state realizzate più zone d'incontro, che garantiscono di «avere la torta e di mangiarsela»: esse permettono alle persone di passeggiare liberamente senza pertanto ostacolare inutilmente il traffico. Non c'è dubbio che questo tipo di regolamentazione abbia un grande potenziale. In realtà, però, le superfici mantenute per il traffico e i parcheggi nelle zone d'incontro sono spesso troppo estese per creare un ambiente veramente attrattivo.

In considerazione del cambiamento strutturale in atto nei centri urbani, è necessario disfarsi dell'immagine delle zone pedonali come spazi destinati esclusivamente allo shopping e alla ristorazione. Le sfide attuali in materia di cambiamenti climatici e di mobilità sono un'opportunità per ripensare la funzione delle zone d'incontro. La regolamentazione più appropriata dovrebbe essere scelta in base al contesto specifico, per creare spazi pubblici attrattivi che favoriscano concretamente una mobilità sostenibile.