Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 22 (2009)

Heft: [2]: Ausgezeichnete Fusswege : die Preisträger des Flâneur d'Or 2008

Artikel: Fussverkehr Schweiz : den Gemeinden auf die Sprünge helfen : der Flâneur d'Or verhilft guter Planung zum Durchbruch : Interview mit Thomas Schweizer

Autor: Müller, Thomas / Schweizer, Thomas

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-123736

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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

DEN GEMEINDEN AUF DIE SPRÜNGE HELFEN

«Das Paradies ist noch nicht erreicht», sagt Thomas Schweizer von Fussverkehr Schweiz.

Interview: Thomas Müller

Thomas Schweizer, vierzig Eingaben haben sich um den Fussverkehrspreis beworben, der 2008 zum sechsten Mal ausgeschrieben wurde, neu unter dem Namen «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur». Ein guter Jahrgang? Die durchwegs hohe Qualität beeindruckte die Jury, die Auswahl fiel ihr schwer. Die eingereichten Projekte nehmen explizit die Optik der Fussgängerin und des Fussgängers auf. Das zeigt, dass heute die Anforderungen des Fussverkehrs mit grosser Selbstverständlichkeit berücksichtigt werden.

Ein Gegensatz zu 1987, als der Preis zum ersten Mal vergeben wurde? In den zwanzig Jahren seit der Lancierung stellen wir eine deutliche Veränderung fest, weniger in der Qualität der Eingaben als im verkehrspolitischen Umfeld. Der damalige Preisträger – die Place Centrale im Walliser Bezirkshauptort Monthey – war bereits ein städtebaulicher Wurf, der Massstäbe setzte. Doch er war eine Ausnahme. Den klassischen Ingenieur jener Zeit prägte die Planungseuphorie der Siebziger- und Achtzigerjahre. In der Verkehrsplanung und in der Verkehrspolitik zählte einzig die rasche und flüssige Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Was bei solcher Planung als nicht benötigte Restfläche übrig blieb, fiel für die Fussgänger ab. Nicht selten endete ein Trottoir unvermittelt an einer Hausecke. Wer zu Fuss ging, wurde auf Umwege oder durch Unterführungen geschickt. Die Auswahl an guten Projekten war damals gering. Heute ist sie deutlich grösser – zumal lange nicht für alle guten Beispiele eine Wettbewerbseingabe gemacht wurde.

Was hat es gebraucht für diesen Bewusstseinswandel? Nötig sind Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Für die Kommunikation sind «Leuchtturmprojekte» wichtig wie der Zentralplatz in Biel oder die Begegnungszone im Zentrum von Grenchen, die beide im Jahr 2004 prämiert wurden. Das Zusammenspiel von guter Verkehrsorganisation und hoher gestalterischer Qualität hat diese Projekte zu einem wichtigen Exkursionsziel für Verkehrsplanerinnen und Architekten und zu einem Orientierungspunkt für Problemlösungen in ähnlichen Situationen gemacht. Preisverleihungen wie der Flâneur d'Or helfen, solche guten Lösungen zu verbreiten.

Die absolute Dominanz des motorisierten Verkehrs ist also gebrochen? Relativiert, nicht gebrochen. In den zentralen Siedlungsbereichen – namentlich in städtischen Gebieten – erhält der Fussverkehr inzwischen eine bedeutendere Rolle. Das Paradies ist noch lange nicht erreicht, doch heute berücksichtigt eine «normale» Planung den Fussverkehr standardmässig. Was «normal» ist, wird auch «normiert». Dies schlägt sich beim Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) nieder, der zurzeit Normen für den Fussverkehr schafft. Dabei geht es nicht um das Normieren an sich, sondern um Minimalstandards, die sich zugunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger einfordern lassen – was dokumentiert, dass der Fussverkehr inzwischen als Teil des Verkehrssystems akzeptiert ist. Das verdeutlicht auch der Namen unseres Verbandes: Zufussgehen ist Verkehr, Fussverkehr.

Wo besteht heute noch Handlungsbedarf für Fussgängerinnen und Fussgänger? Die stark belasteten Hauptstrassen innerorts mit den zu hohen Tempi und den fehlenden sicheren Querungsmöglichkeiten sind ein Dauerproblem, sowohl in Bezug auf Verkehrssicherheit, aber auch in Bezug auf ein engmaschiges und attraktives Fusswegnetz. Im Weiteren sehen wir grosse Probleme in peripheren Wohnquartieren und suburbanen Einkaufsgebieten mit einer stark aufs Auto ausgerichteten Planung. Hier sind entweder die Distanzen zu gross, oder das Gehen ist oft derart unattraktiv, dass selbst für kürzeste Strecken das Auto genommen wird. Während wir für innerörtliche Hauptstrassen auf eine Reihe guter Projekte verweisen können, haben wir für die schwierigen Ortschaften in der Agglomeration noch keine «Leuchtturmprojekte» gefunden.

Was gab vor 35 Jahren den Anstoss für die Gründung des Vereins? Eine Gruppe um ETH-Professor Hugo Bachmann und den Zürcher Stadtpräsidenten Sigi Widmer tat sich zusammen, um dafür zu sorgen, «dass dem Menschen zu Fuss die Wege erhalten bleiben und dass er wieder vermehrt seine Wege bekommt: menschenwürdige, sichere Wege ohne Verkehrsgefährdung, Lärm und Abgase, Fusswege und Wanderwege. Damit wir die Umwelt nicht nur als Automobilisten befahren, sondern auch als Fussgänger erleben.» Daraus entstand 1973 die «Volksinitiative zur Förderung der schweizerischen Fuss- und Wanderwege», die später zugunsten eines weitgehend identischen Gegenvorschlages zurückgezogen wurde. 1987 folgte das Fuss- und Wanderweggesetz. Es gibt uns die rechtliche Basis, zugunsten der Fussgänger aktiv zu werden.

Wie ist Fussverkehr Schweiz organisiert? Der Fachverband Fussverkehr Schweiz ist ein Verein mit einem elfköpfigen Vorstand und einer Geschäftsstelle in Zürich mit fünf Beschäftigten, die sich 3,5 Vollzeitstellen teilen. Wir arbeiten eng mit unserer Schwesterorganisation «Rue de l'avenir» zusammen. Sie führt das Sekretariat in der Westschweiz und gibt eine gleichnamige Zeitschrift heraus. Das Sekretariat im Tessin wird vom «Gruppo Moderazione del Traffico» geführt.

Wie finanziert sich Fussverkehr Schweiz? Aus den Jahresbeiträgen unserer rund 2000 Einzel- und Kollektivmitglieder wie Gemeinden oder Planungsbüros, aus Einzelspenden und Zuwendungen von Stiftungen. Wir erhalten leistungsgebundene Beiträge der öffentlichen Hand, das heisst von Bund und Kantonen, und erbringen im Auftragsverhältnis Projektarbeiten und Dienstleistungen. Den Flâneur d'Or ermöglichen Beiträge des Bundesamts für Strassen (Astra), des Unternehmens Creabeton sowie einer Stiftung.

Wie stellen Sie sich zum Konflikt zwischen Fussgängern und Radfahrern? Konflikte werden in erster Linie durch falsche Planungen verursacht. Fussverkehr Schweiz arbeitet hier mit Pro Velo Schweiz zusammen. Ziel ist es, für die gemeinsamen Anliegen zu kämpfen und die Velorouten so zu organisieren, dass Konflikte vermieden werden können. Zu diesem Thema haben wir eine gemeinsame 50-seitige Broschüre herausgegeben mit Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen. Grundsätzlich gehört das Velo auf die Fahrbahn. In manchen Situationen ist es aber naheliegend, Fuss- und Veloverkehr gemeinsam zu führen, etwa in Altstadtbereichen, wenn genügend Platz vorhanden ist, oder bei Brücken, die vom motorisierten Verkehr getrennt speziell den Fussgängern und Velofahrern dienen.

Autofahrer sagen, die Vortrittsregeln am Zebrastreifen führten zu gefährlichen Situationen. Einverstanden? Fussgänger sind nicht gefährlich, nur gefährdet. Die Gefahr geht vom Stärkeren, also vom Auto aus. Vor der Einführung des Strassenverkehrsgesetzes hatten die Fussgänger das Recht, überall auf der Strasse zu gehen. Dieses Recht nahm man ihnen Anfang des letzten Jahrhunderts weg. Als Ersatz wurde das Vortrittsrecht am Fussgängerstreifen international verankert. Es verpflichtet die Lenker, vor dem Streifen anzuhalten, um Fussgängern das Queren vortrittsberechtigt zu ermöglichen. Leider wird die Anhaltepflicht nur ungenügend eingehalten.

Die Fussgänger können ihr Recht kaum aktiv einfordern, oder nur unter grosser Eigengefährdung, was durchaus auch vorkommt. Untersuchungen aus Österreich zeigen, dass die Anhaltedisziplin in hohem Mass vom gefahrenen Tempo abhängt. Bei Geschwindigkeiten unter 40 Kilometern pro Stunde steigt die Anhaltequote markant an. Das Fazit ist klar: Wir können das Vortrittsrecht mit

‹Die Planung muss vermehrt die Optik der Fussgängerinnen und Fussgänger einnehmen: Thomas Schweizer am Heimplatz in Zürich.

polizeilichen Mitteln einfordern oder das Tempolimit senken, dann wird dem Fussgänger nicht nur der Vortritt besser gewährt, auch das Unfallrisiko und die Unfallschwere werden verringert. Wahrscheinlich sind beide Strategien nötig. Zu tieferen Geschwindigkeiten gibt es vielversprechende Ansätze in Richtung einer Umkehrung der bisherigen Philosophie: Innerorts soll Tempo 30 zur Regel werden, Tempo 50 bleibt für Ausnahmen möglich. Es gibt schon einige Beispiele für tiefere Tempolimiten auch auf Hauptstrassen. Zuerst wurden enge Ortskerne mit Tempo 30 signalisiert wie etwa im Domleschg oder aktuell auch in Croglio im Tessin. Neu erhalten auch Strassenabschnitte mit hohen Fussgängerfrequenzen Tempo 30, etwa in Köniz.

Wie bewähren sich die Begegnungszonen? In Begegnungszonen gilt Tempo 20 mit Vortritt für die Fussgänger. Seit 2002 kann dieses Regime nicht mehr nur in Wohn-, sondern auch in stärker belasteten Geschäftsvierteln, auf Bahnhofplätzen, vor Schulen oder in Altstadtsituationen realisiert werden. Dank dem breiteren Anwendungsbereich richten immer mehr Orte solche Zonen ein. Fussverkehr Schweiz dokumentiert sie unter begegnungszonen.ch. Die Internetseite bietet den Gemeinden eine Inspiration. Zu Beginn strebten wir eine vollständige Erhebung an, nach dem Aufschwung der Begegnungszonen beschränken wir uns nun aber auf «best-practice»-Beispiele. Die Datenbank umfasst zurzeit 400 Zonen, davon sind über 150 ausführlich dokumentiert. Die rasche Verbreitung der Begegnungszone zeigt den Bedarf an solchen fussgängerfreundlichen Lösungen. Der motorisierte Verkehr ist als Gast im öffentlichen Raum akzeptiert – sofern er sich auch wie ein anständiger Gast benimmt.

THOMAS SCHWEIZER

Der Geograf und Verkehrsplaner Thomas Schweizer, 53, ist seit acht Jahren Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz. Er hat den Wettbewerb Flâneur d'Or 2008 organisiert. Die Thematik Verkehr beschäftigt Schweizer beruflich und privat seit seiner Jugend. In den Siebzigerjahren sammelte er als Teenager Unterschriften für die «Burgdorfer Initiative», die zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr verlangte, und engagierte sich im Kampf gegen die geplante N 4 im Knonauteramt. Beruflich war er für das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz tätig und verfasste Umweltverträglichkeitsberichte in einem Büro für Landschaftsarchitektur und Umweltplanung, bevor er 2001 zu Fussverkehr Schweiz stiess.

PUBLIKATIONEN FUSSVERKEHR

Das Bulletin «Fussverkehr» greift vierteljährlich aktuelle Fragen der Verkehrsplanung auf und porträtiert besonders fussgängerfreundliche Städte. Mitglieder erhalten das Heft, das auf der Website im pdf-Format erhältlich ist, kostenlos. Gegen einen Unkostenbeitrag erhältlich sind zudem Multimedia-Publikationen sowie Fachinformationen, die Planern und Gemeinden praxisgerechte Hinweise rund ums Thema Fussgänger geben, insbesondere für Fusswegplanungen oder Schulwegsicherung.

LINKS

Dokumentation der Begegnungszonen
› www.begegnungszonen.ch
Mehr über den Verband Fussverkehr Schweiz
› www.fussverkehr.ch