Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: [17]: Bewegung, bitte!

Artikel: Zurück zum menschlichen Massstab
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-965860

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: 08.07.2025

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

Zurück zum menschlichen Massstab

Zwei Voraussetzungen sorgen dafür, dass mehr Menschen zu Fuss gehen und Velo fahren: Schönheit und Sicherheit. Chur erzählt deren Aufstieg, Niedergang und Renaissance.

Text: Köbi Gantenbein, Fotos: Ralph Feiner

Der Regierungsplatz gehört zu einem der Dutzend Plätzchen, öffentlichen Gärten und Aussenräumen, die den Charme der Churer Altstadt ausmachen. Vor ihm steht das ‹Graue Haus›, in dem sich die Bündner Regierung im 19. Jahrhundert eingerichtet hat. Ihr langjähriger Kanzleidirektor Georg Fient (1845–1915) kam aus Luzein im Prättigau. Oft ging er von der Stadt zu Fuss nach Hause, acht Stunden. Und war er daheim, brach er bald wieder auf, stieg auf die Schesaplana oder wanderte über den Vereinapass ins Engadin. Fient war ein begeisterter Wanderer und berichtete in der ‹Prättigauer Zeitung› blumig von seinen Fussreisen – gerne auch in Mundart. Laufend entwickelte er so eine Theorie der Gesundheit. Wer zu Fuss geht, lernt die Heimat lieben, und er stärkt sie, weil er ein an Seele und Leib gesunder Mensch und Bürger wird. Zu Fients Zeiten kümmerten sich denn auch die Beamten der Eidgenossenschaft um die Gesundheit des noch jungen Staates und seiner Wehrmänner. 1874 gründeten sie die Eidgenössische Sportkommission, die «im vaterländischen Geist die ernste und asketische Leibesertüchtigung» zu fördern hatte. Das begründete eine seither unablässige Politik, die es sich – vom Turnverein im Bergdorf über die Primarschulen im Land bis zu den vielfältigen Bemühungen der Bundesverwaltung und der Gesundheitsförderung Schweiz – zur Aufgabe macht, in der Bevölkerung die Lust auf Bewegung und Sport zu wecken.

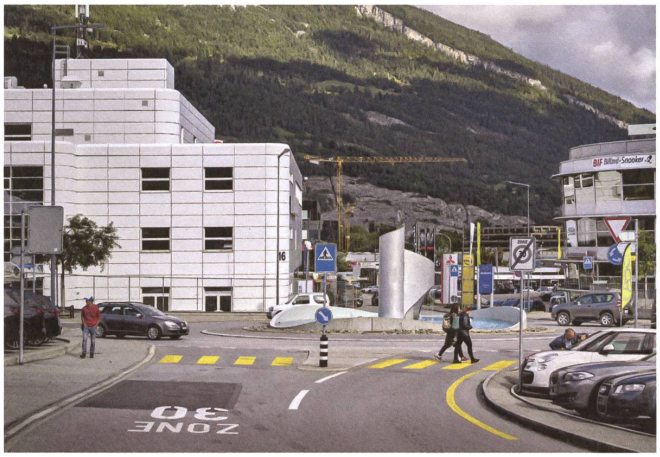
Die Hoheit des Autos

1885, sechs Jahre bevor Georg Fient die Arbeit als Kanzleidirektor aufnahm, läutete Carl Benz in Stuttgart mit der Erfindung des Automobils das Ende des Zufussgehens ein. Gewiss, das Pferd gab es schon ewig, die Eisenbahn und das Velo seit einem halben Jahrhundert, und die ersten tollkühnen Flieger waren bereits abgestürzt – nichts aber würde die Bewegung so verändern wie Benz' Automobil. Es wurde zum faszinierenden Widerspruch: Das Auto macht den Menschen zwanzig Mal schneller, und die Bewegung kostet seinen Körper nichts. Scheinbar. Denn der Preis dafür ist dessen Gesundheit. Den einen überfährt es, die andere lässt es einrosten, und allen nagt das Auto als einer der grossen Klimasünder zusehends an der Lebensgrundlage. Verglichen mit dem menschlichen Körper beansprucht es zwanzig Mal mehr Raum, und so hat das Auto die Städte, Dörfer, Plätze, Gassen und Strassen, die seit jeher für das Gehen eingerichtet waren, innerhalb weniger Jahrzehnte ruiniert und allen, die zu Fuss gehen wollen, die Lust dazu ausgetrieben.

Das Auto eroberte im 20. Jahrhundert auch die zivile Hoheit. Es sagt, was einen Landschafts- und Stadtraum nützlich macht: Vorfahrt, Vortritt, ihm gerecht gebaute Strassen und Plätze, um es abzustellen. Der Churer Regierungsplatz dagegen ist Teil einer Baukultur, deren Substanz aus einer Zeit kommt, in der die meisten Menschen zu Fuss gegangen sind. Er ist Teil eines Systems aus Wegen und Gassen, aus Häusern und Gärten, die für den menschlichen Massstab, für seine Anforderungen und Proportionen eingerichtet worden sind. Der Gang zu Fuss war der Massstab der Städtebauer. Keineswegs, weil sie an die gesundheitliche Kraft einer Raumfolge gedacht hätten. Sie hatten schlicht keinen Grund, einen anderen Massstab zu verwenden. Weder Chur noch sonst eine Schweizer Stadt war Paradeplatz eines Fürsten mit einer Armee von zehntausend Pferden; wer von hier aus in den Krieg zog, ging bis ins 19. Jahrhundert zu Fuss.

Der dänische Urbanist Jan Gehl siehe ‹Lesestoff›, Seite 6, der den zeitgenössischen Städtebau für Fussgängerinnen und Velofahrer weltweit wohl am besten kennt, nimmt denn auch die traditionelle Altstadt Europas als Vorbild

Stammt aus Zeiten, in denen man zu Fuss ging: der Regierungsplatz in Chur.



Das Auto sagt, wo's langgeht: am Kreisel Kasernenstrasse / Richtstrasse in Chur West.

und Perspektive. Nirgendwo gebe es so schöne und sichere Fuss- und Velowege. Keine ihrer Strassen, Plätze und Gassen seien gleichförmig. Zusammenlaufend gingen sie in einem Raumgefüge auf, das keiner vom Automobil geforderten Effizienz genüge. Kein Hausvolumen und keine Fassade seien wie die anderen, und alle seien sie eng an die Strassen gebaut – die nicht nur Funktionskanäle seien, sondern auch Räume.

Ich ergänze Jan Gehl mit einem Blick auf den Regierungsplatz. Kein Detail ist wie das andere; zwanzig unterschiedliche Fenster habe ich an den Gebäuden rund um den Platz gezählt. Solche räumliche und gestalterische Differenz scheint vielen Menschen zu gefallen – und sie sind zu Fuss unterwegs. Als Alltagsfussgängerinnen, als Jogger, als Spaziergängerinnen. Der schöne Raum schafft objektive und subjektive Sicherheit: Kommt ein Auto gefahren, ist es raumbedingt langsam. Und so stehen in den politischen Forderungen an den Städtebau und an die Verkehrsplanung die Sicherheit, der Komfort dank guter Vernetzung der Wege und auch die Schönheit. Der Bundesrat legt in seinen Papieren zur Bewegungsförderung nicht nur Wert auf technische Normen für ein sicheres Vorankommen, sondern auch auf eine reichhaltige Natur und attraktive Landschaften.

Altstadt und Neustadt – am besten mit Tempo 30

Als ich vor vierzig Jahren als Reporter bei der ‹Bündner Zeitung› meinen Beruf begonnen habe, wohnte ich unweit des Regierungsplatzes. Eins hinter dem anderen zwängten sich die Autos durch die Altstadt. Tüchtig wehrten wir uns gegen die weitere Automobilisierung und setzten uns für die sanfte Renovation von Bild und Substanz anstatt des Abbruchhammers für Neubauten, Parkplätze und Parkhäuser ein. Wir forderten Tempo 30 überall sowie eine Fussgängerachse, die die Altstadt mit dem Bahnhof und der Neustadt verbindet – ähnlich, wie es sie heute gibt, auch wenn wir uns für eine lebhaftere Mischung aus Wohnen, Einkaufen, Arbeit und Freizeit stark gemacht haben.

Geraten sind in den letzten Jahren auch schmucke Treppenanlagen, die Stadt und Bischofssitz verbinden, oder eine jüngst eigens für Fussgängerinnen gespannte Brücke über den Fluss Plessur. Etliche Plätze mussten die Automobilisten räumen seither, und ein Park voller Blumen ist entstanden. Trotz Fachmarktgelage am Stadtrand und mächtigem Onlinehandel ist die Vielfalt an Läden und Wirtschaften – noch – gross.

In Churs Altstadt und in den sie umgebenden Quartieren aus dem 19. Jahrhundert leben 2000 Menschen. Die anderen 37000 leben im Westen, im Osten und im Süden in den neuen Stadtteilen, flächenmässig zwanzig Mal so gross wie die Altstadt. Churs Zwiebelschalen sind in einem Drittelkreis angelegt. Zwei grosse Strahlen führen von der Altstadt nach Osten und nach Westen, kleine Strahlen liegen dazwischen. Der Neuchurer Drittelkreis ist Stück um Stück von der Altstadt her zugebaut worden. Zur Freude von Georg Fient, dem überzeugten Fussgänger: Schönheit dank Differenzen von Haus-, Vor- und Zwischenräumen, von Wegen, Strassen, Gärten und Plätzchen. Schönheit dank Architektur von Perlen bis zum Schmarren. Das gilt für die Baumeister-Quartiere, die bis zum Zweiten Weltkrieg entstanden sind; das gilt aber auch für die grossen Stadterweiterungen des Baulöwen und Architekten Thomas Domenig in den Quartieren Solaria und Lacuna. Man spaziert hier gerne herum, weil die Aussenräume gut gemacht sind. Und wer am Rand des Drittelkreises wohnt, kann in einer Dreiviertelstunde ins Stadtzentrum laufen – zur Arbeit, zum Freizeitvergnügen, zum Einkaufen. Wer das Velo nimmt, ist schneller und →

→ genauso gut gerüstet. In Befragungen zumindest erhält die Stadtverwaltung regelmässig gute Noten von den Velofahrerinnen. Und in den nationalen Hitparaden der Velogunst belegt Chur vordere Plätze.

In Churs Neustadt ist der Tiefbau für die objektive Sicherheit der Fussgängerinnen gut ausgestattet. Das zeigt auch eine erfreuliche Zahl: Mit 1,6 verunfallten Fussgängern pro 10 000 Einwohnerinnen ist Chur schweizweit die sicherste Stadt. In Zürich sind es 2,7, in Locarno 3,3 Verunfallte. Die Churer gehen oft auf Trottoirs und über Zebrastreifen, Lichtampeln schützen ihren Weg. Doch das ist nur die eine Seite. Wer zu Fuss geht, braucht auch gefühlte Sicherheit. Und da müssen Churs Planerinnen und Politiker ihren ‹Masterplan Mobilität›, den sie neulich beschlossen haben, um Massnahmen verstärken, die neben der objektiven auch die gefühlte Sicherheit gewährleisten: mehr eigene Wege für die Fussgänger, mit Sensoren gesteuerte Ampeln, die das gelbe Männchen aufleuchten lassen, wenn die Fussgängerin noch fünf Meter entfernt ist, und als günstigste Massnahme – die weder teure Sensoren noch kostspieligen Tiefbau braucht – überall Tempo 30, besser Tempo 20. Die Stadträte verwerfen die Hände, spielen den schnell fahrenden Bus gegen die Fussgängerinnen und Velofahrer aus – deren Gesundheit und Sicherheit von Tempo 30 massgeblich profitieren; die Politiker des Automobils fühlen sich in ihrem Menschenrecht auf freie Fahrt verletzt, und schliesslich hat die Bevölkerung eine Initiative für flächendeckendes Tempo 30 in Chur vor ein paar Jahren abgelehnt. Heute gilt dieses Mass für eine sichere und schöne Fuss- und Velostadt lediglich auf vierzig Prozent des Wegnetzes.

Auf nach Westen

Im jüngsten an die Altstadt gefügten Quartier, in Churs Westen, stechen zwei weisse Wohntürme in den Himmel. An ihrem Fuss ist in den vergangenen zwanzig Jahren ein fröhliches Babylon aus Werkstätten, Garagen, Kauf-, Büro- und immer mehr Wohnhäusern entstanden. Hier triumphiert Carl Benz, der Erfinder des Autos, über Georg Fient, den Fussgänger. Sein Gefährt bestimmt den Massstab des öffentlichen Raums von der Anzahl der Strassen über ihre Dimensionen bis zu den Details wie Randstein oder Belag. Hart wurde und wird hier gegen die Schönheit und die Sicherheit der Fussgängerin geplant und gebaut. Die Wege sind öde, die sie begleitenden Hausklötze uniform, es gibt weder Plätze noch mit Bedacht gestaltete Strassenräume. Kaum ein Blümchen wächst am Wegesrand, Freiraum ist Zufall, Tränen der Architektur nässen den Asphalt.

Es ist mir schleierhaft, wie der «Generelle Erschliessungsplan» im ‹Masterplan Mobilität› seine «grundeigentümerverbindlichen Massnahmen zugunsten der Fussgänger» in dieser Trostlosigkeit umsetzen will. Neulich schickte der Stadtrat ein räumliches Entwicklungskonzept in die Vernehmlassung, auch mit Betrachtungen zu Churs Westen. Seit fünfzig Jahren wissen wir, dass neben der Vielfalt an Nutzungen und Räumen auch das Velofahren und das Zufussgehen urbane Tristesse lindern können. Jan Gehl hat die Strukturen der Altstädte als Aussicht für guten Städtebau beschrieben und weltweit bei der erfolgreichen Umsetzung geholfen. Churs Altstadt der letzten Jahrzehnte ist ein Beispiel für eine fussgänger- und also gesundheitsfreundliche Planung. Nur eine Viertelstunde zu Fuss davon entfernt, in Churs jungem, trostlosem Quartier im Westen, haben die Politikerinnen, die Architekten und die Investorinnen all dieses Wissen in den Wind geworfen und eine urbane Wüste gebaut. Es wird viel Fantasie kosten, bis sie für Velofahrerinnen und Fussgänger gesund werden wird. ●

Lesestoff

Jan Gehl: Städte für Menschen. Jovis, Berlin 2015, Fr. 44.–
Der dänische Urbanist Jan Gehl fasst in diesem Buch sein Lebenswerk zusammen. Gemeinsam mit seiner Frau, der Psychologin Ingrid Gehl, hat er die Theorie der Stadt für den menschlichen Massstab entwickelt und daraus mit seinem Kopenhagener Architekturbüro weltweit massgebende städtebauliche Projekte realisiert, die den Fussgängerinnen und den Velofahrern den Vorrang geben.

Aurel Schmidt: Gehen. Huber, Frauenfeld 2007
Nach der Lektüre vieler Bücher über die Schönheit und den Sinn des Gehens hat Aurel Schmidt diese von der Physiologie bis zur Kunst des Zufussgehens zusammengefasst. Texte von Jean-Jacques Rousseau über Henry David Thoreau bis Robert Walser – allesamt grosse Geher – bereichern das Buch. Geherinnen hat der Autor offenbar keine gefunden. Deshalb die folgende Empfehlung:

Katja Oskamp: Marzahn, mon amour. Geschichten einer Fusspflegerin. Hanser, Berlin 2021, Fr. 24.90
Die Autorin betrachtet das Gehen und die Gesellschaft von den Füssen her, dem wichtigsten Werkzeug der Fussgängerin.

Bundesamt für Sport (Hg.): Gesundheitswirksame Bewegung. Grundlagendokument. Magglingen 2013
Systematisch arbeiten die Autorinnen den gesundheitlichen Nutzen von Bewegung auf und zeigen, wie viel Bewegung empfehlenswert ist. Dabei betonen sie die Bedeutung des Städtebaus für einen aktiven Lebensstil. Bestellen: info@hepa.ch

Fussverkehr Schweiz, Umverkehr, Hochschule für Technik Rapperswil (Hg.): GEHsund. Städtevergleich Fussverkehr. Zürich 2020
Der Bericht untersucht 16 Schweizer Städte bezüglich Infrastruktur, Planungspraxis und Zufriedenheit der Fussgängerinnen. Wir sehen eine für sie mässig funktionierende Schweiz, kleine Differenzen zwischen den Städten und lesen nach, was konkret zu tun ist, damit Gehen gesund wird: Schönheit herstellen, die Planung verbessern, Werbung für das Gehen machen, Sicherheit bauen und diese über eine Verlangsamung des Autoverkehrs erhöhen.
Download als PDF: fussverkehr.ch
→ Projekte → Aktuelle Projekte
→ Gemeindevergleich Fussverkehr

Eine reiche Dokumentation bietet auch: rue-avenir.ch

Das Wichtigste in Kürze

Bewegung braucht Raum

- Das Auto beansprucht zwanzig Mal mal mehr Raum als der menschliche Körper. Wo auf das Auto ausgerichtete Normen dominieren, da geraten Strassen und Plätze zu gross für den menschlichen Massstab und nehmen einem die Lust am Zufussgehen.
- Nehmen Städtebau, Architektur und Landschaftsarchitektur den Körper und die Sinneswahrnehmungen der Menschen zum Massstab, entstehen gut erfassbare öffentliche Räume, in denen man gerne zu Fuss und mit dem Velo unterwegs ist.
- Natur und Landschaft sind Magnete für Gross und Klein und deshalb starke Motivationsförderinnen von Alltagsbewegung und Sport.
- Eigene Wege für Fussgänger und Velofahrerinnen sowie in deren Sinn gesteuerte Ampeln stärken das Gefühl der Sicherheit.
- Höchstens Tempo 30, besser Tempo 20: Das ist die Geschwindigkeit einer sicheren und schönen Fuss- und Velostadt.

Vom Spazierengehen

«Spazierengehen ist leicht, aber schwer», schrieb einst ein begeisterter Flaneur. Leicht, weil man einfach nur losgehen muss – sofern man motorisch nicht eingeschränkt ist. Unser Körper in eigener Bewegung ermöglicht uns den grössten sinnlichen Zugang zu unserer Welt. Darum schätzen wir angenehme Geräusche wie das Plätschern eines Bächleins am Weg, Gerüche von Kaffee, Blumen und Bäumen, das Spiel von Licht und Schatten. Lärm und Gefahr können abschrecken. Als Spazierkünstlerin gehe ich auch mal entlang der Autobahn, weil mich all die Absurditäten unserer gebauten Umwelt interessieren. Angenehmer spaziert es sich aber weit weg von den Blechkisten. Zu Fuss nimmt man gerne Abkürzungen, besondere kleine Wege, auf denen man schnell ans Ziel gelangt. Zu Fuss hat man gerne viel Platz, damit man neben Freunden gehen, sich unterhalten und auch andere Menschen treffen kann. Zu Fuss hat man gerne Abwechslung, Menschen und Dinge, die man beobachten kann, statt ewig langer Strassen. Auch unterschiedliche Beläge sind reizvoll. Es macht Spass, Kindern beim Spazieren zuzuschauen. Sie balancieren auf Mäuerchen, hüpfen über jede Unebenheit, machen Pirouetten um Strassenlaternen. Sie verwandeln den Stadtraum in einen Spielplatz. Wie Gestalterinnen das Spazieren fördern können? Setzt den Fussgänger an die erste Stelle! Ja, und warum nun ist das Spazierengehen schwer? Weil es eine gewisse Zwecklosigkeit und Offenheit braucht, um sich diesem «schwebendsten Rausche hinzugeben, dem des Nippens an der Welt … dem Spazierengehen» (Sigismund von Radecki: Spazierengehen. In: Im Vorübergehen. Kösel, München 1959). **Marie-Anne Lerjen ist Spazierkünstlerin und betreibt seit 2011 Lerjentours, die Agentur für Gehkultur.**