Verkehrsplanung : den Fussgänger miteinbeziehen

Autor(en): **Ott, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **40 (1983)**

Heft 10

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783525

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen

Verkehrsplanung – den Fussgänger miteinbeziehen

Während Jahrzehnten wurden die Interessen der Fussgänger bei der Verkehrsplanung vernachlässigt. Die Folge – in Städten und Dörfern fehlt ein zusammenhängendes Netz von sicheren und attraktiven Fusswegen. Die Netze weisen Löcher auf. Ein Umdenken findet jedoch allmählich statt. Das Handbuch «Fusswege im Siedlungsbereich – Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen», erschienen in der Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF), leistet zu diesem Umdenken einen Beitrag.

Von Ruedi Ott[1]

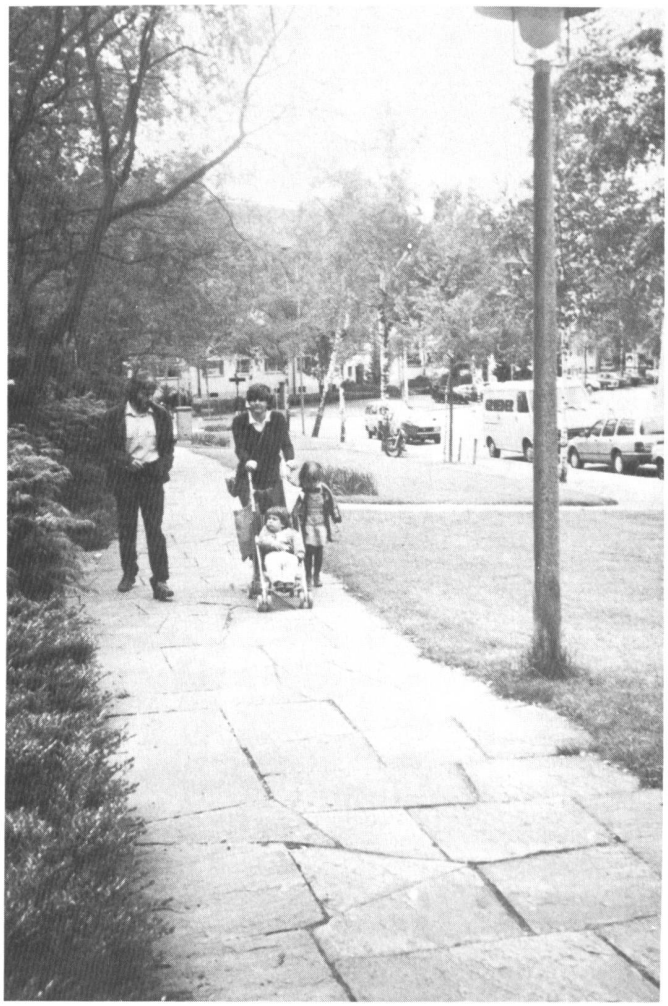
Die Negativbilanz einer Verkehrsplanung, die das Auto vorbehaltlos in den Mittelpunkt der Überlegungen stellt und den Fussgänger nur flüchtig miteinbezieht, ist ernüchternd: In Städten und Dörfern fehlt es an sicheren Schulwegen, an attraktiven Zugängen zu öffentlichen Verkehrsmitteln, an öffentlichen Nischen zum Verweilen und Spielen, der tägliche Einkauf wird wegen Unter- und Überführungen, Ampeln und mit Autos verstellten Trottoirs zu einem Hindernislauf. Die Wohnqualität ist unter anderem wegen hoher Immissionswerte, unberechenbarer Gefahrenmomente und zerstörter öffentlicher Kommunikationsmöglichkeiten auf einen Tiefpunkt abgesunken. Die Besinnung auf die Bedeutung von Fusswegen könnte in mancher Hinsicht Besserung bringen. Gefordert wird deshalb eine Verkehrsplanung, die Stadt und Dorf wieder dem Fussgänger zurückgibt, in unser aller Interesse.

Fussweg – funktionell und attraktiv

Fusswege dienen in erster Linie dem eindeutig ausgerichteten und meist auch gebündelten Verkehr beispielsweise zwischen Wohnung und Schule oder zwischen Wohnung und Bahnhof. Daneben sind immer aber auch die Bedürfnisse der nicht zielgerichteten Aufenthalte im Wegbereich selber zu berücksichtigen, wie sie Kinderspiele, Ausruhen, Begegnungen und Gespräche darstellen. Fusswegplanung hat sich nicht zuletzt deshalb nie allein auf den Sicherheits- und Funktionsaspekt zu konzentrieren, sondern muss immer auch gestalterische Überlegungen miteinbeziehen. Das «Annehmen» eines Fussweges hängt mit seiner Lage und Gestaltung im grossen und kleinen zusammen. Darauf kommt es aber an, wenn die Verkehrsanteile des Fussgängers (und etwa auch des öffentlichen Verkehrs) angehoben bzw. die Immissionswerte und die Unfallzahlen gesenkt werden sollen. Damit könnte die Wohnqualität in Städten und Dörfern verbessert werden.

Vom Weg zum Netz

Fusswegnetze umfassen nicht nur «reine» Fusswege, sondern auch Trottoirs, Wohnstrassen, Strassen mit geringem Verkehr, Plätze usw. und erschliessen Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Erholungsgebiete, Arbeitsplätze. Die unterschiedlichen Netze sollen auf die Bedürfnisse der jeweiligen Benützergruppen ausgerichtet sein. Selbstverständlich wird man die Netze vergleichen



Eine Fussgängeranlage, die optimale Sicherheit bietet und zudem noch attraktiv gestaltet ist. Von beidem hängt ab, ob der Fussgänger die Anlage «annimmt».
(Foto ARF)

[1] dipl. Bauing. ETH/SVI, Adjunkt beim Stadtplanungsamt Zürich.

Beispiel einer für die Verkehrssicherheit des Fussgängers guten Umgestaltung. (Foto ARF)

und sie kombinieren, wo es angezeigt erscheint. Denn üblicherweise werden Investitionen um so leichter getätigt, je vielfältigeren Zwecken und je grösseren Benutzerzahlen sie zugute kommen. Es sollen dadurch aber trotzdem keine «Hochleistungswege» erstellt werden. Auch muss der Fussgänger noch Wahlmöglichkeiten haben.

Es lässt sich die Forderung ableiten, dass die Erschliessung des Quartiers von den Fussgängerverbindungen her aufgebaut und entwickelt werden muss und nicht vom Auto her. Nur dann wird die Fusswegplanung auch in erster Linie nach den Bedürfnissen der wichtigsten Benützergruppen ausgerichtet.

Ein nützliches Handbuch

Im vorliegenden Handbuch sind Grundlagen für die Planung bzw. Überprüfung von Fusswegnetzen zusammengestellt worden; linienförmige haben Schwergewicht vor flächigen Anlagen erhalten. Mit Blick auf die Tatsache, dass bei der Anlage von Fussgängeranlagen die Technik und die Norm hinter die Ansprüche der Benützerfreundlichkeit zurückzutreten haben, ist von Normierungen und starren Regeln wenn möglich Abstand genommen worden. Dafür wurde die praktische Vorgehensweise skizziert, was bei der Lösung eines konkreten Problems nützlich sein kann. Dem Schulweg, dem Weg zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und dem Erholungsweg wurden gesonderte Kapitel zugewiesen. Ebenso werden Kombinationen zum Beispiel mit Radwegen, Wohnstrassen usw. ausführlich dargestellt. In zwei kleineren Kapiteln wird auf bauliche und betriebliche Aspekte sowie auf Rechtsfragen eingegangen. Das Handbuch, das dem Bedürfnis nach qualitativ guter Fachliteratur entsprechen kann, richtet sich an Planer, Behörden und Ämter.

Fusswege im Siedlungsbereich – Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen, Format A4, 147 Seiten, 106 Abbildungen. Verfasst von einer Fachkommission, in der verschiedene Bundesämter, Amtsstellen und interessierte Organisationen vertreten waren. Zu beziehen bei: Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege (ARF), Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich; Tel. 01 47 62 40. Preis Fr. 30.– (ARF-Mitglieder Fr. 25.–).

Zum Thema Schulwege ist in der ARF-Schriftenreihe eine Spezialpublikation erschienen: H. Boesch, R. Oswald, Schulwegsicherung und Schulwegplanung – am Beispiel einer Gemeinde, Format A4, 53 Seiten, 10 Planskizzen, 1981. Preis Fr. 18.–. Im Anschluss an diese Studie hat die ARF zusammen mit der Pro Juventute eine Tonbildschau erarbeitet, die im Rahmen des Beratungsdienstes an Schulen, Behörden und Elternvereine ausgeliehen wird.

Dieser Hinterhof ist dem Fussgänger geöffnet, doch wenig einladend. Hinterhöfe bieten für die Gestaltung von zusammenhängenden Fusswegnetzen gute Möglichkeiten. Voraussetzung ist, dass sie nicht mit Autos verstellt werden, der Durchgang gestattet ist und sie einladend gestaltet sind. Auch dem Aspekt der sozialen Sicherheit ist Beachtung zu schenken.