

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 27-28

Artikel: Radfahren in Fussgängerzonen
Autor: Bachmann, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76648>

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: 29.11.2025

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

Radfahren in Fussgängerzonen

Von Peter Bachmann, Basel

Neue Verbindungen für Radfahrer durch Fussgängerzonen stören die Fussgänger oft oder schränken sie in ihrer Bewegungsfreiheit ein. Zur Beantwortung der Frage, ob Radfahrer zugelassen werden dürfen, genügen verkehrstechnische Argumente nicht, deshalb wird, ausgehend vom soziologischen Begriff «Macht», ein pragmatischer Denkansatz erläutert.

Problem

Fussgänger und Radfahrer sind die umweltfreundlichsten – aber auch die schwächsten und gefährdetsten Verkehrsteilnehmer. Während für Fussgänger in den Städten seit Jahrzehnten «Schutzgebiete» ausgeschieden sind, wie Trottoirs, Fusswege, Grünanlagen, City-Fussgängerzonen, befasst man sich mit analogen Schutzzonen für Radfahrer erst wieder seit der Renaissance des Velos. Neue sichere und at-

traktive Radverbindungen werden abseits des schnellen Motorfahrzeugverkehrs geschaffen – und durchqueren zum Teil Fussgängerzonen. Die Fussgänger, ihrerseits selbstbewusster geworden, wehren sich gegen solche Vorhaben. Fachleute und Behörden rätseln, wie sie die Wünsche der Radfahrer und der Fussgänger unter einen Hut bringen können.

Gestützt auf Erfahrungen mit Basler Beispielen und auf eine soziologisch begleitete Untersuchung der Verträglich-

keit von Fussgängern und Radfahrern in Grünanlagen wird im folgenden eine pragmatische Lösung skizziert [1].

Dabei sind drei Typen von Fussgängerzonen zu unterscheiden:

- flächige, die von einer Radroute durchquert werden, z.B. Grünanlagen
- flächige, die neben der Radroute verästelten Ziel-/Quellverkehr aufweisen, z.B. Fussgänger-City, und
- lineare, die von einer Radroute auf der ganzen Länge mitbenützt werden, z.B. Promenade.

Unbekannter Fussgänger

Sei es, weil die Fussgänger so genügsam sind und technisch «nichts hergeben» (Fusswege kann man ohne Klothoiden projektieren), sei es weil nur die wenigsten Verkehrsplaner selbst zu Fuss gehen, jedenfalls sind die Bedürfnisse der

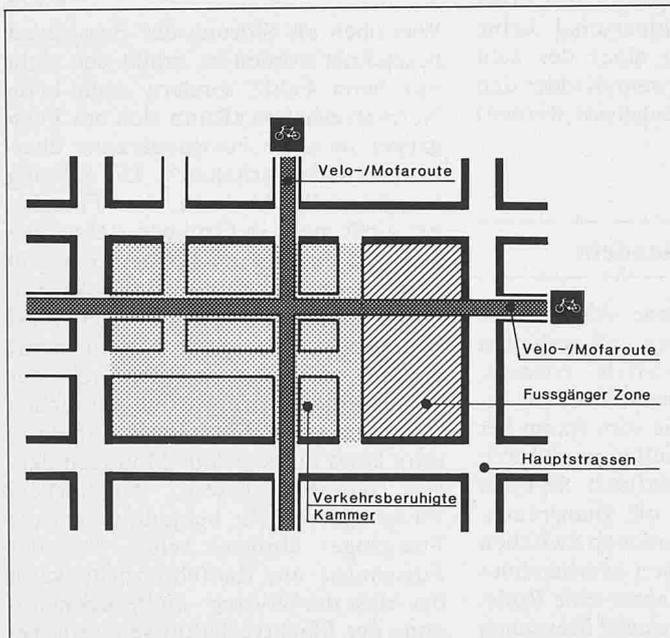


Bild 1. Velo-/Mofarouten durchqueren die verkehrsberuhigten «Kammern»

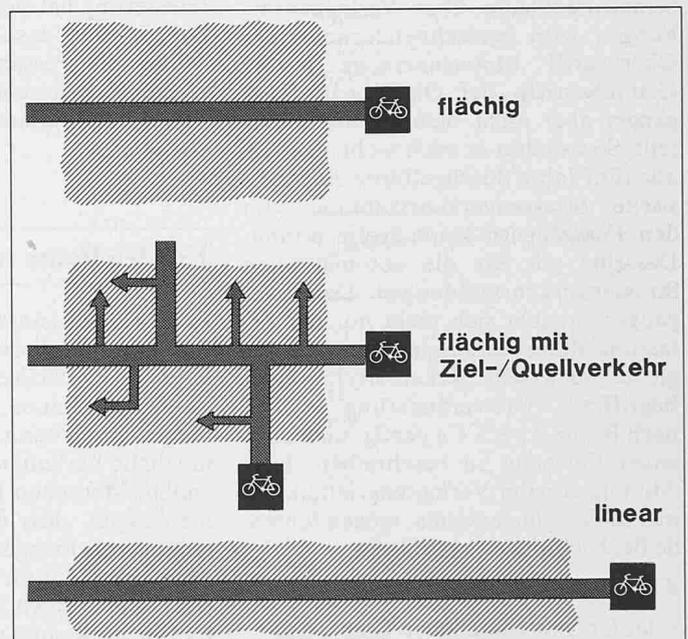


Bild 2. Typen von Fussgängerzonen



Bild 3 (links). Fussgänger-City mit Radfahrern

Bild 4 (mitte). Grünanlage mit durchgehendem Weg und Spielwiese

Bild 5. Störung der Fussgänger durch Radfahrer

Fussgängerdichte	gering	mittel	hoch
Radfahrdichte			
null	keine	klein	mittel
gering	mittel	klein	mittel
mittel	stark	mittel	stark



Bild 6. Einkaufsstrasse mit markierter Velo-Fahrbahn

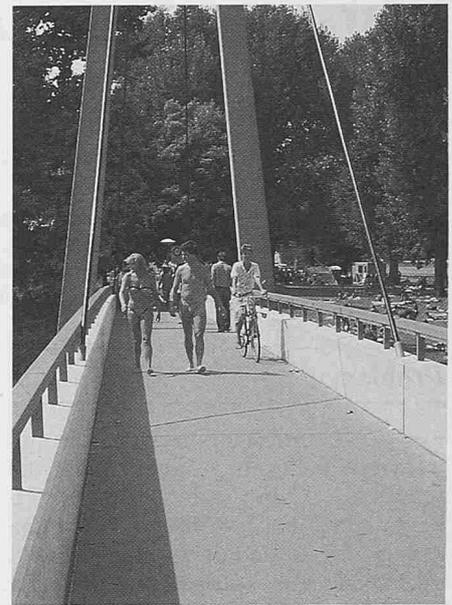


Bild 7. Engpass in einer grösseren Fussgängerzone

Fussgänger nur wenig untersucht worden. Im Normblatt der schweizerischen Strassenfachleute über Verkehrserhebungen wird bezeichnenderweise der Oberbegriff Motorfahrzeuge in 41 Grundbegriffe, der Oberbegriff Fussgänger aber nicht mehr weiter unterteilt. So wundert es auch nicht, dass die alle fünf Jahre durchgeführte eidgenössische Strassenverkehrszählung von den Fussgängern keine Notiz nimmt. Dasselbe gilt für die automatischen Strassenverkehrszählungen. Der Fussgänger entzieht sich nicht nur der Erfassung durch Zählautomaten, er entleitet auch den verkehrstechnischen Begriffen: «Ortsveränderung von A nach B zum Zweck C» genügt nicht, um einen Fussgang zu beschreiben. Eine Ahnung von der Verhaltensvielfalt, zumal in Fussgängerzonen, mögen folgende Beobachtungen vermitteln:

Kinder (bis 14 Jahre):

- laufen mit plötzlicher Richtungsänderung seitwärts
- umfallen
- Kastanien aufheben
- am Brunnen trinken.

Jugendliche (14 bis 20 Jahre):

- eng umschlungen gehen
- Rollschuh fahren.

Erwachsene (20 bis 65 Jahre):

- Kinderwagen stossen
- joggen.

Ältere Erwachsene (über 65 Jahre):

- stehen bleiben und diskutieren
- mit Hund spazieren.

So nebenher haben wir eine Kategorisierung der Fussgänger eingeführt. Zur

Unterteilung in vier Altersgruppen kommt die nach dem Geschlecht. Diese Gliederung hat sich bewährt; bei Erhebungen hat das Zählpersonal keine Mühe, die Passanten einer der acht Gruppen (bzw. sechs, wenn Kinder und Jugendliche zusammengefasst werden) zuzuweisen.

Um den Raum verhandeln

In einer Fussgängerzone soll sich der Fussgänger frei bewegen und verhalten können. Verhaltensvielfalt entsteht, wenn der Raum unterschiedlich genutzt werden kann. Die vom Raum her mögliche Verhaltensvielfalt wird durch andere Menschen beeinflusst. So kann man sagen, dass um die Inanspruchnahme von Fussgängerzonen zwischen Menschen oder Gruppen «verhandelt» wird. Dabei spielt «Macht» eine Rolle. Es gibt starke und schwache Menschen oder Gruppen. Wenn Radfahrer Fussgängerzonen befahren dürfen, verhandeln sie mit um die Inanspruchnahme des Raumes. Radfahrer bilden jedoch eine starke Gruppe, allein schon wegen ihrer hohen Geschwindigkeit und Masse. Sie schränken die Fussgänger in ihrem Verhalten ein, diese fühlen sich gestört. Dies gilt erst recht für die Mofafahrer.

Störungen

In der Verkehrssicherheitstheorie unterscheidet man:

- Normales Verhalten
- Fehlverhalten ohne Wirkung

- Fehlverhalten mit Beinahe-Unfall
- Fehlverhalten mit Unfall.

Was oben als Störung der Fussgänger bezeichnet worden ist, ergibt sich nicht nur beim Fehl-, sondern auch beim Normalverhalten (Kann sich ein Fussgänger in einer Fussgängerzone überhaupt «fehl» verhalten?). Die Störung besteht vielleicht darin, dass Fussgänger nicht mehr in Gruppen stehenbleiben und diskutieren können, oder im Erschrecken über eine Veloglocke. Dadurch wird das Gehen an sich zwar kaum behindert, auch besteht keine Gefahr, verletzt zu werden, aber das Wohlbefinden wird getrübt. Ähnlichen Störungen sind Fussgänger auf Trottoirs längs Strassen mit Motorfahrzeugen ständig ausgesetzt. Bei starkem Fussgängerverkehr behindern sich die Fussgänger übrigens selbst. Aus der Fussgänger- und Radfahrdichte kann das Mass der Störung – in Berücksichtigung der Machtverhältnisse – grob bestimmt werden. Am stärksten eingeschränkt und gefährdet sind vereinzelt Fussgänger bei hoher Radfahrdichte. Umgekehrt bricht eine hohe Fussgängerdichte die Macht der Radfahrer; diese fahren gezwungenermassen langsam oder steigen ab.

An ein und demselben Ort bestehen je nach Tageszeit, Wochentag, Jahreszeit, Wetter ganz unterschiedliche Verhältnisse. Das Velo wird vorwiegend auf dem Weg zur Schule und zur Arbeit oder für Fahrten ohne Zeitdruck (Einkauf, Freizeit) gebraucht. Die Zeiten regen Radverkehrs fallen nur ausnahmsweise zusammen mit der lebhaftesten Benützung der Fussgängerzonen durch Spaziergänger, Einkäufer und Touristen. Tagsüber stören die wenigen Rad-

fahrer kaum. Die Zeiten starker Störung der Fussgänger durch die Radfahrer sind kurz.

Weiter bestehen an verschiedenen Orten innerhalb einer Fussgängerzone im gleichen Augenblick die verschiedensten Verhältnisse: Eine Grünanlage umfasst z.B. einen Spazierweg, einen Aussichtspunkt und eine Spielwiese. Die möglichen Konflikte mit Radfahrern sind demzufolge auch örtlich sehr vielfältig.

Welcher Zeitpunkt, welcher Teil einer Fussgängerzone, d.h. welcher Zustand soll nun massgebend sein für den Entscheid, ob Radfahrer zugelassen werden dürfen? Soll die Erleichterung nur Velos zugute kommen oder auch Mofas?

Rechtfertigung des Radfahrens in Fussgängerzonen

Ob es gerechtfertigt ist, eine neue Radverbindung durch eine Fussgängerzone einzurichten, hängt von den Benützungsfrequenzen, der Lage im Netz und dem Vergleich mit der Alternativroute ab. Für eine solche Verbindung spricht, wenn viele Radfahrer davon profitieren; desgleichen wenn in einer durchgehenden Verbindung eine Lücke geschlossen werden kann.

Das Radfahren durch die Fussgängerzone ist um so besser begründet, je länger der eingesparte Umweg und je grösser die vermiedene Gefährdung auf der Alternativroute ist.

Welche Störung ist zumutbar?

Im allgemeinen bringt die Zulassung der Radfahrer in Fussgängerzonen Nachteile für die Fussgänger, auch wenn die Belebung wenig begangener Grünanlagen durch Radfahrer unter dem Aspekt möglicher Kriminalität von Gutem sein mag.

Die Störungen betreffen entweder die ganze oder nur einen Teil der Fussgängerzone. In flächigen Fussgängerzonen, die nur durchquert werden, beschränken sich die Störungen auf ein schmales Band. Dies gilt allerdings nicht für den Lärm der Mofas; hier besteht eine weitere Rechtfertigung für die differenzierte Behandlung von Velos und Mofas. In flächigen Fussgängerzonen ist die horizontale Entflechtung von Fussgängern und Radfahrern meist möglich; die bleibenden Konfliktpunkte können gekennzeichnet und entschärft werden.

Wird ein Dorfkern als flächige Fussgängerzone dem Radverkehr geöffnet, so dürfte dies in den meisten Strassen und Gassen problemlos sein, nur in den Hauptgeschäftsstrassen, beim Schulhaus und entlang der Radroute werden Massnahmen nötig. Am meisten Probleme stellt die störungsarme Einführung des Radverkehrs in langgestreckten Fussgängerzonen, vor allem wenn sie schmal sind. Zumutbar scheint die Zulassung des Radfahrens durch Fussgängerzonen dann, wenn deren Wesen nicht verändert wird, wenn nur schwache bis mittlere Störungen auftreten oder starke Störungen selten sind. Mit

baulichen oder verkehrspolizeilichen Massnahmen sind die Störungen wo nötig zu mildern.

Möglichkeiten, die Störungen zu vermindern

Folgende Möglichkeiten bestehen:

- Dichte herabsetzen durch Vergrössern der Fläche
- Trennen der Fussgänger und Radfahrer durch (fakultative oder obligatorische) Zuweisung von Flächen durch Markierung, verschiedene Beläge usw.
- Funktionelle Entmischung in eilende und weilende Fussgänger
- Stärken der Macht der Fussgänger durch Fussgänger-Attrappen (im Idealfall Skulpturen, normalerweise Pfosten)
- Brechen der Macht der Radfahrer durch holprigen Belag, Strassenmöblierung, Verkehrssignale (Radfahrer, die ein Verbot übertreten, fahren wegen des schlechten Gewissens rücksichtsvoll)
- An heikeln Stellen oder bei besonderen Anlässen (z.B. Markt) nur das Schieben der Fahrräder gestatten
- In Erholungsgebieten: Ausscheiden der Mofas durch das Verbotssignal für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder
- Appell an die Höflichkeit der Radfahrer.

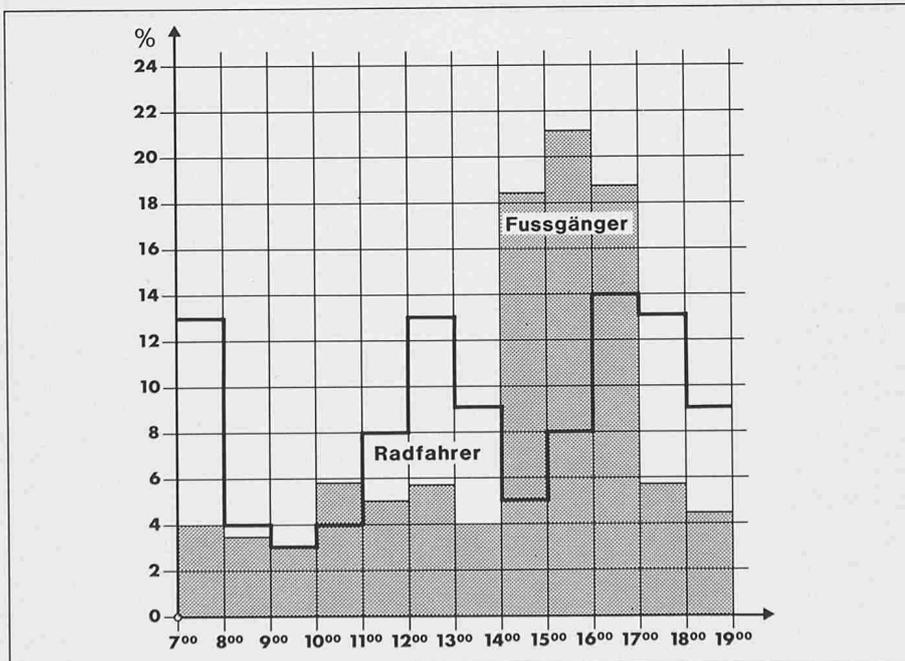


Bild 8. Tagesganglinien der Fussgänger- und Radfahrerfrequenzen

Bild 9. Prinzip der Zulassung von Radfahrern in Fussgängerzonen

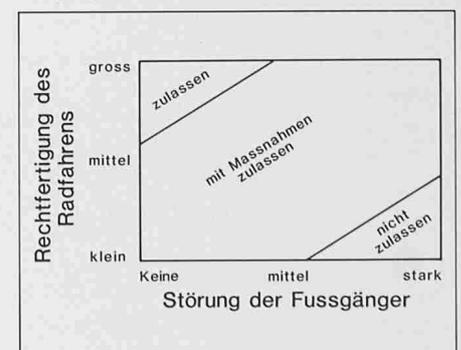




Bild 10. Perfekte horizontale Trennung



Bild 11. Pfosten bricht die Macht der Radfahrer (Schweden)

Schlussfolgerungen

Die Konflikte zwischen Radfahrern und Fussgängern werden bezüglich Schwere und Häufigkeit des Auftretens meist überschätzt. Von allen im Verkehr verunfallten Personen waren in der Schweiz 1985 nur 1,2% in Kollisionen zwischen Fussgängern und Radfahrern verwickelt. Bei der «biologischen» Geschwindigkeit der Radfahrer genügen die menschlichen Sinnesorgane und allgemeinen Verhaltensweisen noch für ein störungsarmes Nebeneinander mit Fussgängern. Dazu kommt, dass die Radfahrer selbst verletzlich sind und dass die soziale Kontrolle spielt: Ein unflätiger Radfahrer riskiert nämlich, von erbosten Fussgängern angehalten und verprügelt zu werden.

Übrigens sind Fussgängerzonen keine rechtsfreien Räume. Das Strassenverkehrsgesetz gilt durchaus auch hier, namentlich die Grundregel, wonach sich jedermann im Verkehr so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

In vielen Fällen kann die Zulassung der Radfahrer gut begründet und können die meist kurzzeitigen und lokal eng begrenzten Störungen der Fussgänger durch einfache Massnahmen gemildert werden. Nach der anfänglichen Aufregung spielt sich bald ein als «normal» empfundener Zustand ein. Das beweisen die fast überall vorhandenen Beispiele kombinierter Rad-/Fussanlagen, die ohne Aufhebens seit langem funktionieren. Auch die Ablehnung einer

Radverbindung bedarf einer sorgfältigen Begründung. Wenn Konflikte mit Fussgängern nur zu gewissen Zeiten und nur an einzelnen Stellen einer Fussgängerzone auftreten, wird das Fahrverbot für Radfahrer als «Gesslerhut» empfunden, – und von Tells Söhnen und Töchtern missachtet.

Adresse des Verfassers: P. Bachmann, dipl. Ing. ETH, Büro BC, Kanonengasse 27, 4051 Basel.

Literatur

- [1] Dr. I. Wallimann, A. Hess, Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel