

**Zeitschrift:** Schweizer Spiegel  
**Herausgeber:** Guggenbühl und Huber  
**Band:** 27 (1951-1952)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Die Innenstadt dem Fussgänger  
**Autor:** Bernoulli, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1071175>

### **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:** 23.02.2026

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



*Wie eine Fußgängerstadt aussehen kann.  
(Skizze meines Freundes Schwagenscheidt.)*

VON HANS BERNOULLI, ARCHITEKT BSA

WIR HABEN DEM SPIEL BISHER ZUGESEHEN ohne groß Aufhebens davon zu machen: nämlich wie die Straßen sich allmählich angefüllt haben mit fahrenden Wagen und «ruhenden» Wagen; wie die Ingenieure Geleise legten in unseren Gassen, als ob sie sich in offener Landschaft befänden, und ganze Straßenbahnzüge da fahren ließen; wie Omnibusse von der Größe von Einfamilienhäusern in unsern Städten herumzusegeln begannen; dazwischen, klein aber hartnäckig, Motorvelos aller Nummern und Klassen; und das alles mit dem offenbar nötigen Gepolter und Gestank. Wir haben diesem Treiben geduldig zugesehen,

geduldig und nachsichtig; haben auf unserem städtischen Pflaster Fußgängermarkierungen angebracht wie an den Felsen der Hochgebirgspässe; haben die gefährlichen Stellen mit Geländern versehen; in die gebräuchlichsten Furten haben wir Rettungsinseln eingebaut, besonders frequentierte Straßenkreuzungen haben wir mit herrlichen Signalapparaten ausgestattet; wir lassen unsern Kindern Verkehrsunterricht geben; und wenn trotz aller Vorsicht der Mann am Volant im Suff einen Fußgänger über den Haufen fährt, wird er freundlich verwahrt. Aber jetzt wird der Autofahrer selbst ärger-

lich; die Straßen werden vor lauter Verkehr sozusagen unpassierbar — er kann nicht mehr losfahren: 40, 25, 12, ja 10 Kilometer mutet man ihm zu. Und wenn er stationieren will, sei's vor seinem Büro, vorm Restaurant, vorm Theater, vor «seinem» Laden — alles ist besetzt; Geviert um Geviert hat er zu umfahren, bis er endlich, 300 Meter von seinem eigentlichen Ziel entfernt, ein Plätzchen findet. Der Verkehr erstickt den Verkehr.

Dem Fußgänger war die Sache schon lange bedenklich; aber nun wird sie auch dem Autofahrer zu dumm.

### EIN VORSCHLAG ZUR GÜTE

Wie wär's, wenn wir dem fahrenden Verkehr die breiten Straßen der Vorstädte und Außengebiete überließen und ihm so dicht an der Altstadt als möglich endlich die nötigen Abstellflächen und Garagen bieten würden; daß wir aber die eigentliche Altstadt mit ihren engen Gassen und altertümlichen Plätzen dem Fußgänger vorbehielten? Natürlich mit dem auf einige Stunden beschränkten Zubringerdienst?

WIR ALLE HABEN SOLCHE FUSSGÄNGERSTÄDTE schon erlebt und genossen! Zum Beispiel auf der Hochzeitsreise, in Venedig, dieser Stadt ohne Bus und Tram und Autos und Velos. Aber dann auch an der Basler Fastnacht, am Zürifest, an der Landi, überhaupt an allen großen Ausstellungen, besonders schön in Paris 1937. Wenn eine solche Ausstellung zustande kommen soll, neu, überraschend, herrlich, dann wirft man den Architekten die Zügel zu; und das erste, was sein Griffel notiert: Seine weiße Idealstadt wird als Fußgängerstadt aufgebaut. Der Mensch soll sich frei bewegen können. Ohne Gefahr sollen Menschenmassen, unerhört, allda lustwandeln können in weiten Bezirken, vor Schaustellungen aller Art, in Gärten, zwischen zierlichen Pavillons und stolzen Palästen: ein Fußgängerparadies.

Was wir da vorschlagen, ist also nicht etwa eine sentimentale Postkutschenidee, eine Phantasie für Kindermädchen und ältere Damen — wir schöpfen aus dem strömenden Leben und streben nach ernsthafter Verwirklichung von Idealbildern, wie sie bisher nur in flüchtigen Sommernachtsträumen erschienen sind. Nun, was an Ausstellungen möglich ist, das

läßt sich natürlich nicht wortwörtlich in das Werktagsgetriebe einer Geschäftsstadt übertragen, nicht wörtlich — aber dieses fröhliche Hin und Her und Auf und Ab, diese offenen Auslagen, diese kleinen und großen auf die Straße geöffneten Restaurants, diese Straßebuchten, die Passagen, die Platzgruppen — sie eröffnen unbegrenzte Möglichkeiten der Geselligkeit wie dem Geschäften. Auf solchen städtischen Straßen kann sich nun ein Corso entwickeln; auf den Plätzen — hier keine Rangierbahnhöfe — erblühen Aufzüge aller Art, Paraden und Tanz.

WIR STELLEN UNS VOR, DASS DIE ALTSTADT auf den bisher geltenden Linien, den engen Straßen, durch die Geschichte platzumrissen, weiter wachsen soll, aber nun eben freier, lockerer, nicht mehr gedrängt und gequetscht und um ihr eigenes Leben gebracht durch den Verkehr.

Die Fußgängerpassagen, die sich in Genf und in Bern entwickelt haben, zum Teil gedeckt, zum Teil als offene Gassen, die Aushöhlungen der Erdgeschoßläden mit in der Tiefe aufleuchtenden Schaufenstern, die freistehenden Schaukästen, wie sie da und dort sich am Rand des Verkehrsstroms aufbauen — es sind die ersten schüchternen Versuche, wie dem wirklich modernen Leben zu dienen wäre.

Wir waren unvorsichtig, wir waren gedankenlos: Wir haben unsere Städte einem Verkehr preisgegeben, der ihr Wesen zu zerstören droht. Unnötigerweise: denn welche Menschenmassen unsere Altstadtgassen zu fassen vermögen — sofern man ihnen den Fahrverkehr vom Hals nimmt —, das beweisen ja eben die Basler Fastnacht, das Zürifest und all die Veranstaltungen, die zuerst einmal den Menschen, und das ist der Fußgänger, zu seinem Rechte kommen lassen.

Damit zur Tragödie das Satirspiel nicht fehlt, der Mann im Auto ist ja am meisten aufgebracht: in dem Verkehrsspiel unserer Städte, insbesondere in den Altstadtbezirken, da ist er ja der Angeschmierte. Gedankenlos haben wir ihm freie Fahrt gegeben, mit leicht nickendem Dank ist er eingefahren, und nun, da die Städte rettungslos verstopft sind, da ist des Geschimpfes kein Ende. Die Altstadt, das sollten wir nun gemerkt haben, ist für den Fahrverkehr schlechterdings ein untaugliches Objekt.

Das haben wir übersehen.

DIE STRASSE IST ZU EINEM LEBENSFEINDLICHEN Element geworden, zu einer Gefahr, nicht nur für den Besuch vom Land und für die Kinder — auch für uns erwachsene Städter. Und diese Menschenfeindlichkeit nimmt immer bedrohlichere Formen an. Man denkt ernsthaft daran, die Straßen zu verbreitern um des Verkehrs willen (der zur guten Hälfte gar nicht verkehrt), um Platz zu schaffen (der dann, wenn man vorn abgeschnitten hat, hinten fehlt). Aber es reicht nicht, daß man einfach die Altstadt zur Fußgängerstadt erklärt — unsere Städte sind viel zu verschieden, als daß man sie über einen Leisten schlagen könnte. Bern und Freiburg sind anders konstruiert als Basel und Zürich, und die Schwierigkeiten in Lugano sind nicht mit denselben Mitteln zu meistern, die in Luzern oder Schaffhausen anschlagen mögen. Die Formel von der Altstadt als Fußgängerstadt muß mit Vernunft angewendet werden.

Manchenorts ist es mit der Verkehrsnot noch gar nicht so schlimm; da mag man sich da gut und gern noch einmal auf die andere Seite legen.

Aber wenn es unseren Behörden und ihren Sachverständigen nicht gelingt, die heutige so freundliche Konjunktur abzuwürgen, wenn die Arbeit weiterhin ins Kraut schießen und sich

sogar ein bescheidenes Wohlständli breit machen sollte, dann könnte es bald überall so weit sein, daß man zum Rechten sehen muß. Und da ist es nun Tatsache — dies Tröstli darf zum Schluß für die Zweifelsüchtigen eingeflochten werden —, daß eine solche Neuordnung des Verkehrs durch einfache Straßenschilder besorgt werden kann, Straßenschilder, die da und dort, versuchsweise, das Parkieren untersagen oder das Fahren nur zu bestimmten Stunden erlauben und die auch — gegebenenfalls — wieder abgehängt werden können, wenn es sich herausstellt, daß man zu rasch vorgegangen, daß statt der Straße A besser der Straße B die Neuordnung zugeteilt sei.

ABER HINTER ALL DEN VERSUCHEN, DEM VORSICHTIGEN Ausprobieren, dem unscheinbaren Hantieren von blau-roten und weiß-roten Tafeln steht nun ein Ziel, lockend und fröhlich, menschlich und gesund: Ein Bezirk der Stadt — in den letzten Jahren durch den stockenden Verkehr erstarrt — wird dem freien Geschäften und dem freien, lebendigen Leben geöffnet: Die Geschäftsstadt, die Innerstadt, wird ein großer Basar mit hin und her flutenden, schwatzenden, lachenden, gestikulierenden Menschenmassen, die reine Fußgängerstadt.

## Tusch-Geister

Von Jürg Spahr, Basel



*Kleiner Irrtum*