

Methodisches Vorgehen unerlässlich : wie entsteht ein gutes Fusswegnetz?

Autor(en): **Hartmann, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **88 (1993)**

Heft 2

PDF erstellt am: **19.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-175584>

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 Fusswegnetz genügt den Anforderungen nur, wenn es seinen Benützerinnen und Benützern gerecht wird. So wie Strassennetze und Fahrbahnen gemäss den Erfordernissen des Autoverkehrs geplant und gebaut werden sind Fusswegnetze und Fussgängerverbindungen den Besonderheiten des Fussgängerverkehrs entsprechend anzulegen. Zu beachten sind dabei folgende Verhaltensweisen der Fussgänger:

Verhalten der Fussgänger

- **Beschränkte Geschwindigkeit:** Fussgänger sind die langsamsten Verkehrsteilnehmer. Ihre Geschwindigkeiten sind zudem sehr unterschiedlich. Die Gehgeschwindigkeit hängt vom Alter, vom Ziel, von den Steigungen und von der Fussgängerdichte ab. Die beschränkte Gehgeschwindigkeit stellt u.a. Anforderungen an die Planung von Fahrbahnquerungen, aber auch an die Attraktivität von Fusswegen, haben doch Fussgänger beispielsweise viel länger, um eine langweilige und unattraktive Stelle zu passieren.

- **Beschränkter Aktionsradius:** Die geringe Gehgeschwindigkeit und die begrenzte körperliche Belastbarkeit beschränken den Aktionsradius der Fussgänger. Der beschränkte Aktionsradius ist insbesondere für die Bemessung der Fussgänger-Einzugsbereiche von Belang, er ist aber auch der Grund für die extreme Umwegempfindlichkeit der Fussgänger.

- **Geringer Platzbedarf, grosse Beweglichkeit:** Fussgänger brauchen sowohl zum Stehen als auch zum Gehen relativ wenig Platz. Sie sind sehr beweglich und können schnelle Richtungsänderungen vornehmen.

- **Grosses Schutz- und Sicherheitsbedürfnis:** Fussgänger sind den Umwelteinflüssen wie Regen, Schnee, Lärm und Abgasen direkt ausgesetzt. Sie haben keine «Schutzhülle», was für sie insbesondere im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern stets eine hohe Verletzungsgefahr bedeutet. Ver-



Was charakterisiert eigentlich den Fussgänger, und was macht ein sachgerechtes Fusswegnetz aus? Und vor allem: Wie kommen wir dazu? Der folgende Beitrag zeigt, dass es dazu mehr als willkürlicher Festlegungen braucht. Zum Erfolg führt nur eine sorgfältige Planung.

schiedene Fussgängergruppen (Frauen, Kinder, Betagte) haben zudem ein spezielles Bedürfnis nach sozialem Schutz.

- **Verstärkte Wahrnehmung des Umfeldes:** Durch die langsame Gangart wird das Umfeld viel intensiver wahrgenommen, das betrifft sowohl die positiven Aspekte wie schöne Fassaden, Blumengeruch oder Vogelgezwitscher als auch Lärm, Abgase und trostlose Fassaden.

- **Unterschiedliches Verhalten, Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen:**

Fussgänger sind Menschen, die je nach Situation und individueller Möglichkeit ihr Verhalten im Verkehr anpassen. Sie verhalten sich unter Zeitdruck anders, als wenn sie Zeit haben, sie verhalten sich in einer Gruppe anders, als wenn sie allein unterwegs sind. Fussgänger sind auch nicht immer gleich konzen-

triert. Das Verkehrsverhalten ist das Resultat ihrer subjektiven Möglichkeiten, Absichten, Erwartungen und Einschätzungen einer bestimmten Situation. Besonders ältere Menschen, Behinderte und Kinder sind in ihren Möglichkeiten, im Strassenverkehr richtig und/oder schnell zu reagieren, eingeschränkt.

Die Anforderungen an ein Fusswegnetz müssen sich aus den Bedürfnissen der Benützerinnen und Benützer ableiten. Die grosse Zahl der Kinder und Betagten und ihre speziellen Bedürfnisse verpflichten dazu, Fusswegverbindungen auch aus dem Blickwinkel dieser Gruppen zu beurteilen.

Ein gutes Fusswegnetz enthält Fussgängerverbindungen, die sicher und attraktiv sind und möglichst keine Umwege aufweisen. Die einzelnen Wege sind miteinander zu einem lückenlosen Netz verknüpft. Ein gutes Fusswegnetz erschliesst die wichtigsten Fussgängerziele und -quellen. Seine Dichte ist dementsprechend.

Sichere Wege

Die Wege sollen möglichst gefahrlos begangen werden können. Dies entspricht auch Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG). Fussgängersicherheit umfasst dabei mehrere Aspekte:

- a) **Verkehrssicherheit:** Drei Viertel der jährlich rund 200 tödlichen Fussgängerunfälle in der Schweiz geschehen innerorts. Oder: Rund die Hälfte aller innerorts im Strassenverkehr Getöteten sind Fussgänger. Ungenügende Verkehrssicherheit hält zum Beispiel ältere Leute davon ab, öfter als unbedingt notwendig aus dem Haus zu gehen. Sie schränken gegen ihren Willen ihre Mobilität ein. Verkehrssicherheit ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Fusswege unbekümmert und angstfrei benutzt werden können:

- Fussgängerverbindungen sind so zu planen, dass sie wenig Konfliktstellen enthalten. Dabei sind die effektive Weg-



Zu einem menschenfreundlichen Fussgängeretz gehören auch solche «Inseln» der Erholung und des Verweilens. (Bild Hartmann)

De tels «îlots», pour la pause et le délassément, font aussi partie d'un réseau de chemins piétons.

wahl und das tatsächliche Verhalten massgebend und nicht theoretisch angenommene, eventuell weite Umwege enthaltende mögliche Wege.

- «Reine» Fusswege, die ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten sind, bieten – auf dem betreffenden Teilstück – die beste Verkehrssicherheit. In einem Quartier, in einem Dorf ist dies vielfach nicht möglich und auch nicht immer sinnvoll. Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängersicherheit umfassen deshalb auch Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.

- Es wird praktisch keine Fusswegnetze geben, die nicht irgendwo von Strassen, auch Hauptstrassen, gekreuzt werden. Und 90% der tödlichen Fussgängerunfälle geschehen beim Queren von Hauptstrassen innerorts. Massnahmen für mehr Fussgängersicherheit umfassen deshalb auch Massnahmen bei der Querung von Hauptstrassen. Welche Massnahmen zweckmässig und realistisch sind, muss von Fall zu Fall entschieden werden.

b) *Schutz vor Belästigungen und kriminellen Gefährdungen:* Eine umfassende Fussgängersicherheit muss auch den Schutz vor Belästigungen und kriminellen Gefährdungen sowie den Schutz vor Gefahren bei schlecht unterhaltenen Anlagen miteinbeziehen. Gefähr-

renminderung bei schlecht unterhaltenen Anlagen betrifft vor allem den Unterhalt. Schutzmassnahmen gegen kriminelle Gefährdungen müssen aber auch in die Planung der Fusswegnetze einfließen.

«Sozialer Schutz» muss vor allem für jene Wegnetzteile gewährleistet werden, die oft von Kindern, Frauen und älteren Leuten – auch abends – benutzt werden müssen. Das Problem kann nicht mit der Fusswegplanung allein gelöst, es soll aber trotzdem soweit als möglich berücksichtigt werden:

- Die entsprechenden Wege sind so zu führen, dass sie von möglichst vielen Benutzerkategorien benutzt werden und damit belebter wirken.

- Die Wege sollen an Punkten vorbeiführen, die auch abends besucht werden. Sie sollen von Wohnungen einsehbar und gut beleuchtet sein.

Umwegfreie Verbindungen

Fussgängerinnen und Fussgänger sind extrem umwegempfindlich. Sie wählen den direktesten und zeitlich kürzesten Weg und meiden wenn immer möglich sowohl horizontale wie vertikale Umwege. Zu weit empfundene Distanzen zum nächsten gesicherten Übergang erhöhen beispielsweise die Bereitschaft, an ungesicherter Stelle eine Querung zu wagen.

Bei einer zweispurigen Strasse sinkt der Benützungsgrad für einen Fussgängerstreifen schon bei einem Umweg von 10 Metern auf 50% ab. Unter- und Überführungen werden selbst an hochbelasteten Strassen in bis zu 40% der Fälle nicht angenommen. Dies ist u.a. mit den Verlustzeiten zu erklären, die, je nachdem, ob die Treppen/Rampen in der Laufrichtung liegen oder nicht, sehr beträchtlich sein können.

Es soll damit nicht gegen oder für die Disziplinlosigkeit der Fussgänger das Wort geredet werden, die Beispiele sollen lediglich die Umwegempfindlichkeit dokumentieren. Es gibt dabei allerdings je nach Benutzerkategorie erhebliche Unterschiede. Dem Spaziergänger ist beispielsweise ein grösserer Umweg zuzumuten als dem Pendler. Bei Haltestellenzugängen ist am ehesten auf direkte Wege zu achten.

Fehlen direkte Verbindungen, wird entweder gar nicht zu Fuss gegangen oder es wird ein anderer, direkter und unter Umständen gefährlicherer Weg gewählt. Für die Planung von Fusswegnetzen heisst das:

- Fusswegverbindungen sind dort vorzusehen, wo sie von den Fussgängern angenommen werden. Sie sollen in der Fussgänger-Gehlinie liegen und keine offensichtlichen Umwege enthalten.

- Das Fusswegnetz soll möglichst dicht sein. Je dichter das Wegnetz, desto mehr sind direkte Verbindungen möglich.

- Bei Querungen von Hauptstrassen sind genügend Übergänge, die zudem möglichst direkt an Fusswege angeschlossen sind oder direkt an wichtige Zielpunkte heranführen, vorzusehen.

Attraktive Wege

Fusswege werden um so eher angenommen, je attraktiver sie sind. Dies gilt nicht nur für Spazierwege. Untersuchungen bei Bahnhöfen zeigen dasselbe auch für die Pendlerwege: Bei attraktiven Wegen werden bedeutend längere Wegstrecken in Kauf genommen.

Attraktivität in obigem Sinne umfasst sowohl attraktive Nutzungsmöglichkeiten als auch die eigentliche Gestaltung.

Unter Nutzungsmöglichkeiten werden die verschiedensten Tätigkeiten verstanden, die auf dem Weg stattfinden können (einkaufen, spielen, verweilen usw.). Ein Fussweg ist um so attraktiver, je mehr er auch anderen Bedürfnissen als denen der zielgerichteten Bewegung zu dienen vermag. Die Anwesenheit von Leuten selber trägt zur Attraktivität bei. Mit zunehmender Beliebtheit der Anlagen fühlen sich Fussgängerinnen und Fussgänger zudem sicherer vor Belästigungen und Bedrohungen.

Fussgänger halten sich – weil sie sich langsamer fortbewegen – länger in den Strassenräumen auf. Um so wichtiger ist deshalb die Gestaltung. Bei lieblos gestalteten Wegen schwindet der Anreiz zum Zufussgehen. Umgekehrt tragen eine attraktive Umgebung und einladende Fusswege zum Aufenthalt, zum Verweilen ein. Fusswege tragen so auch zur Kommunikation der Anwohner und zur Identifikation der Bewohner mit ihrem Dorf und ihrem Wohnquartier bei.

Leider hat sich das Erscheinungsbild der öffentlichen Räume in den letzten Jahrzehnten aus Sicht der Zufussgehenden sehr zum Negativen verän-

Il y faut de la méthode

Pour un bon réseau de chemins pédestres

par M. M. Hartmann, ing. EPFZ et aménagiste, Herisau (résumé)

Qu'est-ce qui caractérise un piéton et quelle est l'importance d'un réseau de chemins conçu à son intention? Et d'abord, comment le réaliser? L'article ci-après résumé montre qu'on ne peut se contenter de décisions arbitraires. Une planification soigneuse est seule garante du succès.

De même que les routes doivent être conformes aux exigences des véhicules, les réseaux de chemins piétons doivent correspondre aux particularités de ceux qu'ils concernent. En voici quelques-unes: lenteur des déplacements et grande diversité d'allure selon l'âge, le but du déplacement et la densité de la circulation piétonne; sensibilité à l'environnement, au cadre, aux aspects agréables ou désagréables du parcours; grande diversité des comportements selon les dispositions propres à chacun, selon qu'on est ou non en groupe, qu'on est pressé ou non, etc. Les exigences propres au réseau de chemins découlent des besoins des usagers.

Sécurité

Un tel réseau doit être à l'abri de tout danger, comme le prévoit d'ailleurs la loi fédérale sur les chemins pédestres (les trois quarts des quelque 200 accidents mortels dont sont victimes en Suisse des piétons se produisent à l'intérieur des localités). Ce sont les chemins exclusivement réservés aux piétons qui offrent à cet égard la meilleure sécurité. Dans un quartier, dans un village, ils

sont impossibles à réaliser; aussi les mesures nécessaires à la sécurité des piétons doivent-elles comprendre aussi des mesures de ralentissement du trafic. Il n'existe guère de chemins piétons qui ne croisent quelque part une rue ou une artère principale; ce sont justement ces points de croisement qui donnent lieu à 90% des accidents mortels de piétons. Sur ce point, les mesures de sécurité à prendre varient de cas en cas. Le risque, pour les piétons, d'être importunés, ou victimes d'actes criminels, commande une «sécurité sociale», spécialement pour les enfants, les femmes et les personnes âgées. A cet égard, les chemins doivent passer en des lieux qui sont aussi fréquentés le soir; ils doivent être visibles des habitations et bien éclairés.

Liaisons directes

Les piétons répugnent à faire des détours, et donnent leur préférence aux trajets qui prennent le moins de temps possible. Par exemple, une trop grande distance jusqu'à un passage de sécurité les incite facilement à «couper» en empruntant un carrefour dangereux. Aussi les liaisons entre

chemins piétons doivent-elles garder la bonne direction et éviter des détours manifestes. Plus un réseau est dense, plus grande est la possibilité de liaisons directes. Dans les cas de croisements avec des rues principales, il faut prévoir suffisamment de passages en liaison directe avec les chemins piétons, ou permettant de gagner directement les destinations importantes.

Un chemin piéton est d'autant plus utilisé qu'il est attrayant, présentant par exemple des possibilités de distraction, d'arrêt, d'achats, répondant donc à d'autres besoins que le seul trajet jusqu'à destination. La façon dont il est aménagé compte aussi beaucoup: il doit servir au contact entre habitants, et contribuer à ce qu'ils s'identifient avec leur village ou leur quartier. Malheureusement, ces dernières décennies, l'image offerte par le domaine public, du point de vue du piéton, a évolué de façon très négative. La banalité règne, les jardinets disparaissent, la technique a supplanté le charme. Comment rendre les chemins pédestres plus attrayants? Il faut éviter la monotonie, les parcours moroses, le bruit et les

émanations; favoriser la communication et la distraction. Il faut aussi aux chemins une largeur suffisante, de façon que le coude à coude n'incite pas le piéton à dévier sur la chaussée pour être plus à l'aise. En règle générale, le chemin piéton ne devrait pas avoir moins de 2 m. de largeur.

Jonctions

Un réseau implique que ses diverses parties soient reliées. Même sûres et attrayantes, ces parties sont de peu d'utilité s'il y a des coupures. Inversement, l'attrait du parcours pédestre s'accroît quand il y a de bonnes jonctions. Et cet attrait augmente encore quand le piéton a le choix entre plusieurs itinéraires, selon le temps qu'il fait et selon le moment de la journée.

Pour maintenir un réseau répondant aux exigences, on ne peut plus aujourd'hui désigner arbitrairement quelques chemins; il faut un plan méthodique. On commence par dresser la liste des destinations et points de départ principaux. La loi susmentionnée les énumère: habitations, lieux de travail, jardins d'enfants, écoles, arrêts des transports publics, établissements publics, installations de divertissement, magasins. Puis on fait le relevé des chemins existants: chemins réservés aux piétons et zones piétonnes; autres liaisons piétonnes (rues d'habitation, rues à trafic limité, voies non spécifiquement piétonnes mais pouvant constituer d'importantes liaisons); points faibles des liaisons piétonnes existantes, à corriger conformément à un plan approprié.

En se basant sur les chemins existants et sur les vœux des usagers, on peut alors établir le réseau, en comblant les lacunes existantes.



La planification d'un réseau de chemins doit prendre en considération le fait que les piétons n'aiment pas les détours; sans quoi l'on va au-devant de situations dangereuses.

Fusswegplanung muss die Umwegempfindlichkeit der Fussgänger berücksichtigen, sonst sind gefährliche Situationen vorprogrammiert. (Bild Hartmann)

dert. Viele Strassenräume sind banal geworden, die soziale Vielfalt hat sich verringert, Vorgärten sind verschwunden, die Gestaltung wurde durch technische Randbedingungen bestimmt. Soll das Zufussgehen attraktiver gemacht werden, müssen öffentliche Räume generell aufgewertet werden. Fusswege und öffentliche Räume sind attraktiver, wenn folgende Anforderungen beachtet werden:

- Vermeidung von Monotonie und einladende Gestaltung: Schnurgerade Wege, an trostlosen Fassaden vorbei, sind mühsam und erscheinen lang und endlos. Attraktive Fusswege haben demgegenüber eine hohe Erlebnisvielfalt und Erlebnisdichte. Sie sind abwechslungsreich, mit verschiedenartigen Nutzungen (Geschäfte, Restaurants, Wohnungen), mit verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten (Spiel, Kultur, Einkauf, Kommunikation), und sie umfassen unterschiedliche Strassenräume (Plätze, Gassen usw.). Die Fusswege selber sind so zu gestalten, dass sie zum Verweilen einladen, zum Beispiel mit einer angenehmen fussgängergerichten Beleuchtung, mit Bepflanzungen, Schaufenstern, Unterständen, Nischen, Durchblicken, Orientierungsmöglichkeiten, Sitzplätzen usw.

- Schutz vor Lärm- und Schadstoffimmissionen.

- Genügende Breiten: Der Fussgänger braucht zwar relativ wenig Platz, trotzdem ist ihm ein angemessener Bewegungsspielraum zuzubilligen. Ein einzelner Fussgänger beansprucht etwa eine Breite von 0,7 m. Aber es müssen auch Begegnungen möglich sein, es muss möglich sein, dass sich Fussgänger überholen können. Dabei ist es in unseren Breiten geradezu unüblich, sich dabei zu berühren, ja es besteht sogar eine Berührungsangst, die unter Umständen sogar dazu führen kann, dass der überholende Fussgänger lieber auf die Fahrbahn ausweicht. Der Abstand beim Überholen beträgt in der Regel nicht weniger als

0,4 m. Zudem haben Fussgängerinnen und Fussgänger oft Gepäck, sie tragen Regenschirme oder stossen einen Kinderwagen usw. Schliesslich sollen sich Fussgänger auch unterhalten können, ohne dass der Weg deswegen blockiert wird.

Eine absolute Mindestbreite wird bewusst nicht angegeben. Ein «Schleichweg» kann und soll schmaler sein als ein Fussweg zum Bahnhof. Vor Zugängen zu Schulhäusern, vor Geschäften, bei Haltestellen soll demgegenüber Platz für flanierende, beobachtende, wartende oder plaudernde Fussgänger einberaumt werden. Trotzdem: Ein regelmässig begangener Fussweg, der auch rollstuhlgängig sein soll, sollte nicht schmaler als 2 m sein. Immerhin haben zu Beginn dieses Jahrhunderts – in einer Zeit, da das autogerechte Dorf noch kein Thema war – Stadtplaner eine Mindestgehwegbreite von 4 m gefordert.

Der effektiv benutzbare Raum soll nicht durch Signalmasten, Beleuchtungskandelaber und Parkuhren usw. eingeschränkt sein. Solche Einbauten erschweren zudem die Wegbenutzung für Sehbehinderte.

Verknüpfung der Wege

Zu einem Netz gehört, dass die einzelnen Teile miteinander verflochten sind. Einzelne, zwar sichere und attraktive Wege nützen wenig, wenn sie nicht miteinander verwoben sind.

Umgekehrt kann die Attraktivität des Zufussgehens durch ein gut verknüpftes Netz zusätzlich verbessert werden: Die Attraktivität steigt, wenn je nach Situation alternative Wege oder Wegstücke gewählt werden können, wenn zum Beispiel bei Regen der kurze, direkte Weg, bei Sonnenschein jedoch der Umweg durchs Grüne, am Morgen der direkte Weg zum Bahnhof und am Abend der Umweg beim Lebensmittelladen vorbei gewählt werden kann. Durch die Wahl alternativer Wege kann auch die Sicherheit erhöht werden (bei Tag den direkten Weg durch den Park, nachts den Umweg über die beleuchtete Strasse). Logisch ist, dass bei gut verknüpften Wegen und dichten Wegnetzen auch mehr Möglichkeiten von direkten Verbindungen bestehen.

Mit einem gut verknüpften und dichten Netz können teilweise

auch die Zielkonflikte, die sich aus den Anforderungen an die einzelnen Verbindungsstücke ergeben, gelöst werden. In der Tat sind die drei Anforderungen an Fusswegverbindungen – sicher, umwegfrei und attraktiv – nicht immer konfliktfrei. Zum Beispiel verlangen die Sicherheitsbedürfnisse von Kindern und Betagten Massnahmen, die für einen Grossteil der Erwerbstätigen zu weit gehen, so dass sie die damit verbundenen Zeitverluste nicht mehr akzeptieren. Unterführungen beispielsweise garantieren – wenn sie benutzt werden – ein hohes Mass an Verkehrssicherheit, aber sie bedingen Umwege, sind meist unattraktiv und können Angstgefühle auslösen. Ganz sind die Konflikte nicht zu lösen, bei einem gut verknüpften und dichten Netz aber steigen die Möglichkeiten, dass die einzelnen Fussgängerinnen und Fussgänger den ihnen entsprechenden Weg auswählen können. Die Netze sind folglich so zu planen, dass möglichst viele Wahlmöglichkeiten zur Benutzung offenbleiben.

Erschliessung und Durchlässigkeit

Fusswegnetze erschliessen Fussgängerziele und -quellen. In Art. 2 Abs. 3 FWG sind namentlich die folgenden Ziele und Quellen aufgeführt: Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden. Die Dichte der Ziele ist u.a. auch ein Mass für die Dichte von Fusswegnetzen. Wichtige Ziele, wie zum Beispiel ein Bahnhof, sollten jedoch nicht nur einseitig angeschlossen werden, sondern möglichst von verschiedenen Seiten direkt erreichbar sein. Im weiteren hängt die Dichte auch davon ab, wie fein die Ziele ausgewählt werden.

Ein Fusswegnetz kann indes nie so dicht sein, dass es alle möglichen Fussgängerziele erschliesst. Ebenso lassen sich nicht alle Fussgängerbewegungen in ein fest strukturiertes



Beim Planen der Fusswegnetze ist auch zu überlegen, wo und wie die Fussgängersicherheit verbessert werden muss. (Bild Hartmann)

Quand on établit des réseaux de chemins pédestres, il faut examiner où et comment la sécurité des piétons doit être améliorée.

Wegnetz einbinden. Die Wege spielender Kinder gehorchen beispielsweise keiner linearen Netzlogik. Und: Die Zusammenfassung der Fussgängerwunschlينien auf gebündelte Fusswegnetze führt immer auch zu Umwegen. Umgekehrt werden sich die Fussgänger nie ausschliesslich auf den im Fusswegnetz bezeichneten Wegen fortbewegen.

Bündelungen von Fussgängerbewegungen sind zwar aus verschiedenen Gründen notwendig und richtig. Und nur durch die Bündelung von Fussgängerbewegungen kann überhaupt ein Netz aufgebaut werden. Eine umfassende Fusswegplanung muss neben dem Aufbau eines Fusswegnetzes aber noch einen Schritt weiter gehen. Sie muss anstreben, dass auch zwischen den Fusswegen die Räume für die Fussgänger möglichst durchlässig bleiben, damit sich die Bewohnerinnen und Bewohner weitgehend frei und ohne Umwege in ihrem Quartier und Wohnumfeld bewegen können.

Methodisches Vorgehen

Um ein Netz zu erhalten, das den Anforderungen genügt, können nicht mehr oder weniger willkürlich einzelne Fusswege bezeichnet werden, sondern es ist methodisch vorzuziehen, nämlich:

- **Erhebung der Fussgängerziele und -quellen:** In einem ersten Schritt sind Ziel- und Quellpunkte zu erheben. Die wichtigsten sind im FWG, Art. 2 Abs. 3 aufgeführt.

- **Erhebung der bestehenden Wege:** In einem zweiten Schritt sind bestehende Fusswege und wichtige bestehende Fussgängerverbindungen aufzunehmen.

a) «Reine» Fusswege, d.h. Wege, die den Fussgängern vorbehalten sind. Mehrheitlich sind dies Fusswege, wie sie in Dörfern und Quartieren des öfters vorkommen. Dazu gehören aber auch die Fussgängerzonen.



Wohnstrassen können als attraktive und erlebnisreiche Fussgängerverbindungen gestaltet werden. (Bild Hartmann)

Les rues d'habitation peuvent être aménagées en liaisons attrayantes et intéressantes pour les piétons.

b) **Weitere Fussgängerverbindungen:** Gemäss Art. 2 Abs. 2 FWG umfassen Fusswegnetze zudem Wohnstrassen und ähnliche Anlagen (z.B. verkehrsberuhigte Strassen). Daneben gibt es Verbindungen, die gemäss dem FWG nicht als Fussweg gelten, die aber von ihrer Lage her wichtig sind für Fussgängerinnen und Fussgänger. Das können Trottoirs sein entlang von Geschäften, wo kein anderer Fussweg hinführt, oder es können wichtige Verbindungsstücke sein, die verschiedene Netzteile miteinander verbinden.

c) **Schwachstellen der bestehenden Fussgängerverbindungen:** Die bestehenden Wege und Verbindungen haben verschiedene Qualitäten. Eine Fusswegplanung wird – mit der Absicht, diese zu korrigieren – auch die Schwachstellen der bestehenden Fussgängerverbindungen erheben (z.B. bezüglich Attraktivität, Gefahrenstellen usw.).

- **Planung des Fusswegnetzes** Aufgrund der beiden Grundlagen – Ziel- und Quellpunkte bzw. Wunschlينien der Fussgängerinnen und Fussgänger einerseits und bestehende

Fusswege andererseits – kann schliesslich ein Fusswegnetz ausgearbeitet werden. Es soll möglichst den vorerwähnten Anforderungen entsprechen und folgende Teile umfassen:

a) Fusswege und Fussgängerverbindungen, die heute bereits bestehen und als solche erhalten bleiben sollen.

b) Neue Fusswege und Fussgängerverbindungen: Ein Vergleich des Wunschlينiennetzes mit dem tatsächlich vorhandenen Netz wird vermutlich Lücken aufzeigen: Wo sind die Umwege unzumutbar? Wo ist eine neue direkte Verbindung sinnvoll? Es stellen sich aber auch Fragen wie: Bietet sich allenfalls ein neuer Fussweg an, um eine gefährliche Stelle umgehen zu können?

c) Auflistung konkreter Massnahmen zur Verbesserung des Fusswegnetzes und der Fusswege, z.B. Massnahmen zur Verbesserung einer Fahrbahnquerung, zur Verkehrsberuhigung, zur ästhetischen Aufwertung eines Fussweges usw. Analog der Bestandesaufnahme, wo Schwachstellen des Netzes und einzelner Wege festgehalten werden, sollen hier Massnahmen, mit denen das Netz verbessert werden muss, vorgesehen werden.



Trottoirs entlang von Geschäften gehören zu den wichtigsten Fussgängerverbindungen im Siedlungssinnern. (Bild Hartmann)

Des trottoirs le long des magasins font partie, à l'intérieur des localités, des liaisons piétonnes les plus importantes.

Quelle: Überarbeitete Fassung des in den «Informationen Nr. 7 zur Raumplanung im Kanton St. Gallen» erschienenen Beitrages «Fusswege im Siedlungsgebiet».