

# Den Fussgänger ins Zentrum! = Priorité aux piétons! = The pedestrian at the centre!

Autor(en): **Boesch, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **27 (1988)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-136385>

## **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.

## Den Fussgänger ins Zentrum!

Hans Boesch, Verkehrsplaner und Schriftsteller, Stäfa

## Priorité aux piétons!

Hans Boesch, chargé de la planification du trafic, écrivain, Stäfa

## The pedestrian at the centre!

Hans Boesch, traffic planner and author, Stäfa

---

**Der Fussgänger wurde in den letzten Jahrzehnten stark vernachlässigt. Neuere Untersuchungen haben ergeben, dass dem Fussgängerverkehr aus gesundheitlichen und wirtschaftlichen Gründen in- und ausserhalb der Siedlung eine viel grössere Bedeutung zukommt, als bisher angenommen.**

---

Der Fuss ist das menschliche Mass. Mit dem Schritt misst der Mensch seine Nachbarschaft aus.

Tausend Schritte als Radius ergeben einen Einzugsbereich, den man dörflich nennen könnte. Bis zum Industriezeitalter deckte er sogar fast alle Städte ab. Heute deckt er den Stadtteil oder das Grossquartier.

Innerhalb dieser Distanz von tausend Schritten oder von achthundert bis tausend Metern sollten die Schulen der oberen Primarklassen, die Läden für den wöchentlichen Einkauf, die Haltestellen der Bahn, insbesondere der S-Bahn, und wenn irgend möglich auch die Arbeitsplätze liegen (s. Tabelle).

Nur ein Drittel bis halb so viele Schritte wie der Radius des dörflichen Einzugsbereichs zählt jener für das Kleinquartier. Er deckt das Gebiet ab, das uns von Kind an am vertrautesten ist. In der Distanz von dreihundert bis fünfhundert Metern sollten sich, wenn möglich, die Schulräume der unteren Primarklassen, die Spielplätze für Primarschüler, die Läden des täglichen Bedarfs, Tram- und Bushaltestelle sowie Naherholungsorte, Schlittelhügel, kleine Parks usw. befinden.

Allein schon mit diesen wenigen Grunddaten für die Rayons der Klein- und Grossquartiere lässt sich eine vernünftige Siedlungsstruktur aufbauen, die fussgängergerecht und damit bewohnergerecht ist. Tatsächlich entsprachen die Städte, Dörfer und Quartiere vor dem Automobilzeitalter auch weitgehend diesen Ansprüchen der Fussgängergerechtigkeit.

Leider hat man jahrzehntelang versäumt, die Struktur vom Kleinen her, vom Menschen und vom Fuss her aufzubauen. Das Motorfahrzeug stand im Vordergrund. Es diktierte Strassenhierarchien und damit die Raumordnung. Die Quartiere wurden zersäbelt und mit Blech überwalzt. Der Fussgänger – und

---

**Au cours des dernières décennies, le piéton a été grandement négligé. Des études récentes ont démontré que la circulation des piétons dans et hors des zones d'habitation, méritait beaucoup plus d'attention que celle accordée jusqu'ici, et ce pour des raisons aussi bien liées à la santé qu'à l'économie.**

---

Le pied constitue l'étalon de mesure de l'être humain. Celui-ci arpente son environnement au moyen de ses pas.

Un rayon de mille pas délimite une circonscription qu'on pourrait appeler «villageoise». Jusqu'au moment de l'industrialisation, presque toutes les villes figuraient dans cette limite. Aujourd'hui un tel rayon couvre une partie de la ville ou un grand quartier.

A l'intérieur de ce territoire de mille pas – ou de 800 à 1000 m – devraient se trouver les écoles primaires supérieures, les centres d'achats hebdomadaires, les arrêts de train, en particulier du tram-way et, dans la mesure du possible, les lieux de travail (voir tableau).

Le petit quartier, quant à lui, est délimité par un nombre de pas qui équivaut au tiers, au plus à la moitié, de la circonscription villageoise. C'est le territoire où nous nous sentons le plus à l'aise dès l'enfance. Dans un rayon de 300 à 500 m devraient donc se trouver les écoles primaires des degrés inférieurs, les places de jeux des écoliers, les magasins destinés aux besoins quotidiens, les arrêts de bus et de tram, ainsi que des zones de détente, des pistes de luges, de petits parcs, etc.

Rien qu'avec ces quelques données de base sur les rayons respectifs du petit et du grand quartier, on peut commencer à créer une structure d'agglomération raisonnable, respectueuse des piétons et, par là, des habitants. Et de fait, avant l'ère de l'automobile, les agglomérations étaient adaptées aux exigences des piétons.

On a malheureusement oublié, pendant des dizaines d'années, de construire une structure à l'échelle humaine et pédestre. Le trafic motorisé occupait le premier plan. Il dictait la hiérarchie des routes, et, avec cela, l'aménagement de l'espace. Les quartiers furent mutilés et recouverts de tôle. Le piéton – et l'habitant – fut oublié ou exclu. Ses instal-

---

**The pedestrian has been greatly neglected over the past few decades. Recent studies have shown that pedestrian traffic both inside and outside built-up areas is of much greater importance for health and economic reasons than had previously been assumed.**

---

The foot is the human standard of measure. Man measures out his neighbourhood by the pace.

A thousand paces as a radius give a catchment area which might be described as rural. Indeed, up until the industrial age it even encompassed almost all cities. Nowadays it encompasses a part of a city or a large quarter.

Within this distance of one thousand paces or eight hundred to one thousand metres should lie the primary school for older pupils, the shops and stores for weekly shopping, the railway station, especially for the regional railway (S-Bahn) and, if possible, also the places of work (see table).

Only a third to a half as many paces as the radius of the rural village catchment area is the size of the local quarter. It encompasses the area with which we have been most familiar since our earliest childhood. Within a distance of three hundred to five hundred metres should be located, if possible, the primary school classes for the youngest pupils, the playgrounds for young children and shops serving everyday requirements, the tram or bus stop, as well as local recreational facilities, tobogganning hills, small parks, etc.

Just with these few basic data for the extent of small and large quarters it is possible to construct a sensible residential area structure which is suitable for pedestrians and thus also for the inhabitants. As a matter of fact, before the age of the motorcar, towns, villages and quarters did, for the most part, fulfil these requirements of suitability for pedestrians.

Regrettably, for decades there has been a failure to build up the structure from a small start, from the human being and pedestrian scale. The motorcar stood to the fore. It dictated road hierarchies and thus regional planning.

Freiräume für Fussgänger...  
Espaces libres pour piétons...  
Open spaces for pedestrians...



...für Autos.  
...pour voitures.  
...for cars.



Alle Fotos H. Boesch

damit der Bewohner – wurde vergessen oder verdrängt. Seine Anlagen standen nicht mehr im Zentrum des Interesses, sondern wurden bestenfalls als ein notwendiges Übel an die Anlagen des rollenden Verkehrs angefügt. Zahlenberge beherrschten die Planung; die sogenannte wertfreie Abstraktion der Modelle dominierte das Denken – Ausdruck einer letztlich zutiefst weltfernen und inhumanen Einstellung.

Unwohnliche Quartiere, verödete Stadtteile, mit Vehikeln überstellte Ortskerne und Plätze und schliesslich die schiere Ausweglosigkeit unserer städtischen Verkehrsmisere sind die Folgen dieser Haltung.

Selbst in der freien Landschaft wurden die Flurwege ganz im Hinblick auf motorisierte Benutzung erstellt. Die Fussgängerverbindungen hingegen wurden oft vergessen. Die Fusswege zum nahen Wald zum Beispiel wurden zu mühsamen, unattraktiven Umwegen über Fahrstrassen, weil man den historisch gewachsenen Pfad einfach unterbrach. Das Dorf, der Weiler war nicht mehr das Zentrum, von dem aus die Pfade stern-

lations ne furent plus prioritaires, mais dans le meilleur des cas ajoutées, comme un mal nécessaire, à celles destinées au trafic roulant. Des montagnes de chiffres contrôlèrent la planification; la soi-disant abstraction neutre de la maquette dominait la pensée – expression, finalement, d'une manière de voir profondément détachée et inhumaine. Les conséquences de cette position: des quartiers inhospitaliers, des parties de ville désertées, des centres urbains et des places surchargés de véhicules et, enfin, la situation pitoyable et quasiment sans issue du trafic dans nos villes.

Jusque dans la campagne, les chemins furent conçus en vue de leur utilisation par des véhicules motorisés. Les voies de liaison pour piétons furent souvent omises, par contre. Les chemins conduisant à la forêt voisine, par exemple, devinrent de pénibles et inattractives voies de contournement passant au-dessus des routes, parce qu'on avait simplement interrompu le sentier historique. Le village, le hameau n'étaient plus le centre d'où partaient en étoile

Local quarters were torn asunder and overwhelmed by motor vehicles. The pedestrian – and thus also the resident – was forgotten or pushed to one side. Facilities for him no longer stood at the centre of interest, but were at best added to the facilities for moving traffic as a necessary evil. Numerical mountains held sway over planning; the so-called value-free abstraction of models dominated thinking – the expression of an ultimately extremely impractical and inhuman attitude.

Cheerless residential quarters, desolate city areas, town centres and squares packed tight with vehicles and, finally, the sheer hopelessness of the wretched state of our urban traffic situation are the consequences of this attitude.

Even in the open countryside the footpaths were laid out entirely with a view to their use by motor traffic. By contrast, the pedestrian links were often forgotten. The footpaths to the nearby forest, for instance, were turned into arduous, unattractive detours over highways because the historically developed pathway was simply cut off.

Fusswegtyp nach Zielen resp. Benutzer- kategorien	Effektive Gehdistanzen von der Wohnung aus ge- rechnet zu den Zielen; in Metern inkl. Umwege. Je obere Distanzgrenze:	
	ideal	max. zulässig
1	2	3
1 Schulen		
1.1 Kindergarten	300	600
1.2 untere Primarklassen	500	1000
1.3 obere Primarklassen	800	1200
1.4 Sekundarklassen	1000	1500
2 Läden		
2.1 Tagesbedarf	300	600
2.2 Wochenbedarf	500	1200
3 Haltestellen		
3.1 Tram, Bus	300	600
3.2 Bahn	1000	1500
4 Spielplätze		
4.1 Kleinkinder	30	70
4.2 untere Primarklassen	50	100
4.3 obere Primarklassen	100	300
4.4 Sekundarklassen	200	1500
5 Parks, Sportplätze		
5.1 Ruheplätze	200	400
5.2 Quartier-Parks	300	600
5.3 Wald, Sportplätze	1000	1500
6 Arbeitsplätze	1000	1500
7 Alte und Behinderte	400	600

Fussgänger-Distanzen (nach Lit. A, Nr. 6).  
Distances pour les piétons (d'après lit. A, n° 6).  
Pedestrian distances (according to Lit. A, No. 6).

förmig wegführten hinaus ins Land, sondern die Feldwege machten einige unbeholfene Schlenker, durch Ökonomie und Bundesvorschriften bestimmt, und endeten dann meist abrupt. Die harmonische Einbettung der Ortschaft in die Umgebung, in die Nachbarschaft, die natürliche vorgegebene Kommunikation zwischen Wohnstätte und Umland litt. Der Gang von Hof zu Hof, von Hügel zu Hügel oder den Waldrändern entlang wurde nur zu oft überhaupt vermöglicht (Lit. A, 4 und 5).

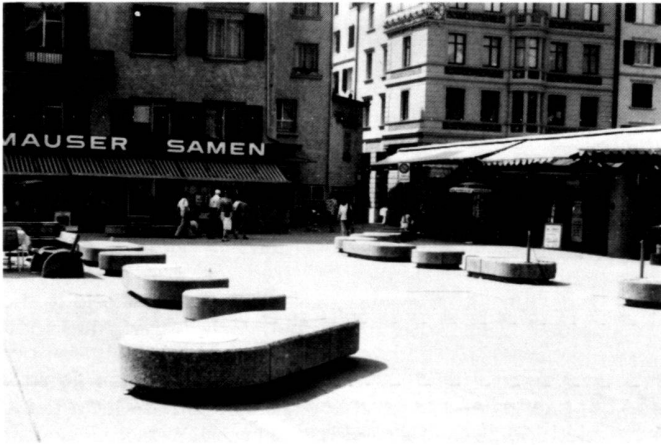
Langsam bricht sich in den letzten Jahren die Erkenntnis Bahn, dass der Fussweg nicht an den Rand der Ortsplanung gehört, dass er also kein zu vernachlässigendes «notwendiges Übel» sein darf,

des sentiers menant aux champs, mais les chemins empruntaient des détours maladroits, déterminés par l'économie et des prescriptions fédérales, et se terminaient le plus souvent abruptement. La situation harmonieuse de la localité dans son environnement, les communications naturelles entre l'habitat et les champs environnants en souffrirent. Le passage d'un domaine agricole à l'autre, d'une colline à l'autre ou le long de l'orée des bois ne fut que trop souvent simplement empêché (lit. A, 4 et 5).

Ces dernières années, la notion de chemin pour piétons est apparue lentement, non pas comme quelque chose en marge de l'aménagement d'une localité, non pas comme un mal néces-

The village, the hamlet was no longer the centre from which paths radiated out into the surrounding countryside, but the field-paths made some awkward deviations, as stipulated by agricultural requirements and Federal regulations, and then suddenly came to an abrupt end. The harmonious embedding of a locality in its surroundings, in the neighbourhood, the natural communication between one's dwelling and the surrounding countryside suffered. A walk from farm to farm, from hill to hill or along the edges of forests was all too frequently made impossible (Lit. A, 4 and 5).

Over the past few years the realisation has slowly dawned that a footpath is



Links: Archipel Beton.  
Rechts: Insel des Verweilens.



Left: Concrete archipelago.  
Right: Island to tarry on.

sondern dass er ins Zentrum der Betrachtungen und auch ins Zentrum der Siedlung und Siedlungsteile gehört. Dabei wird immer offensichtlicher, dass es sich nicht nur um Fusswege für den Wanderer und somit für die Freizeit handeln kann, sondern dass dem Fussweg im Alltag eine zumindest ebenso grosse Bedeutung zukommt. Wichtig ist also die Verbindung von der Wohnung zu Kindergarten und Schule, von der Wohnung zum täglichen Einkauf, zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, zum Spielplatz und zur Naherholung.

Alle diese Fussgängerverbindungen sind sicher, attraktiv und möglichst bequem zu gestalten. Sie sind frühzeitig in den Raumplanungsprozess einzubringen. Das seit dem Januar 1987 in Kraft stehende Bundesgesetz für Fuss- und Wanderwege (FWG) gibt dafür nicht nur die nötigen Rechtsgrundlagen, sondern auferlegt Gemeinden, Kantonen und Bund auch entsprechende Pflichten. Diesen Verpflichtungen ist vermehrt nachzukommen, und zwar gerade auch innerhalb der Siedlung (Lit. A, 8 und 10, Lit. B).

Untersuchungen über Schulwege zeigen, wie wichtig es ist, den Fussweg nicht nur als Verkehrsweg zu verstehen, sondern als Ort des Verweilens und Erlebens. Der Schulweg ist für die Entwicklung des Kindes von ausserordentlicher Bedeutung, er soll deshalb nicht vorherrschend Ausdruck unserer technischen Ökonomie sein, sondern soll die Begegnung mit Menschen, wenn irgend möglich auch mit Tieren, mit den Elementen Wasser und Luft, mit dem Aufblühen einer Pflanze, dem (leider rar gewordenen) Handwerk, mit Sonne und Regen, Wärme und Kälte ermöglichen. Er soll immer wieder zum Spielweg werden können. Freiräume des Mitgestaltens sollten ausgespart werden, damit an der Formung der Umwelt mitgewirkt werden kann, damit Kommunikation und Kooperation im Kleinen und Kleinsten möglich wird (Lit. A, 3 und 6, Lit. D).

Was für den Schul- und Verweilweg der Kinder gilt, gilt ganz allgemein für den Fussweg. Denn auch Hausfrauen, Mütter mit Kindern, Behinderte und Alte, vorzüglich also Quartierbewohner benötigen ihn ja am meisten. Über den

saire, mais comme un élément qui doit figurer au centre des considérations et qui appartient aussi au centre de l'agglomération. Il est de plus en plus manifeste qu'on ne peut seulement prendre en compte le chemin de promenade – c'est-à-dire destiné aux loisirs – mais que le chemin piéton a droit à un statut au moins aussi important dans la vie de tous les jours. Ainsi, la liaison entre la maison, le jardin d'enfants et l'école, entre la maison et les centres d'achats quotidiens, les arrêts des transports publics, le terrain de jeux et la zone de détente sont des éléments essentiels.

Toutes ces liaisons piétonnes doivent être sûres, attrayantes et aussi agréables que possible. Elles doivent être introduites rapidement dans le processus d'aménagement du territoire. A cet effet, la loi sur les sentiers et chemins pédestres, entrée en vigueur en janvier 87, ne donne pas seulement les bases légales nécessaires, mais impose aussi aux communes, aux cantons et à la Confédération les tâches y correspondant. Il faut donner suite encore bien davantage à ces obligations et surtout directement à l'intérieur des agglomérations (lit. A, 8 et 10, lit. B).

Les recherches au sujet du chemin de l'école montrent à quel point il est important de ne pas considérer le chemin pour piétons seulement comme une voie de circulation, mais aussi comme un lieu où l'on peut s'attarder et faire l'apprentissage de la vie. Le chemin de l'école est d'une importance extraordinaire dans le développement de l'enfant, c'est pourquoi il ne doit pas être l'expression prédominante de notre économie technique. Au contraire, le parcours des écoliers doit favoriser le contact avec les êtres humains et, quand c'est possible, avec les animaux, avec les éléments eau et air, avec l'éclosion d'une plante, avec l'artisanat (malheureusement devenu rare), avec le soleil et la pluie, la chaleur ou le froid. Il peut encore être transformé en «chemin de jeux». Des espaces libres de développement commun doivent être ménagés pour que chacun puisse apporter son concours à la formation de l'environnement, pour que la communication et la coopération devien-

not something at the edge of local planning, is not something to be neglected as a "necessary evil", but that it belongs right at the centre of considerations and also at the centre of the residential area and parts of that residential area. In this connection, it is becoming ever more apparent that this is not just a matter of footpaths for the hiker, and thus for leisure, but that the footpath is of at least as much importance in everyday life. Thus the important thing is the link from one's home to the kindergarten and school, from one's home to the local shop for everyday needs, to the public transport stop, to the playground and to local recreation.

All these pedestrian links should be made safe, attractive and as convenient as possible. They should be included in the area planning process at an early stage. The Federal Law on Footpaths and Hiking Trails (FWG) in force since January 1987 does not just provide the necessary legal bases for this, but also imposes corresponding obligations on the local, cantonal and Federal authorities. These obligations have to be taken increasingly into account, namely also within the residential area (Lit. A, 8 and 10, Lit. B).

Studies on the ways taken to school show how important it is to understand the footpath not just as a traffic route, but as a place to tarry a while and to experience things. The way to school is extremely important for a child's development, it should therefore not be predominantly an expression of our technical economy, but should allow encounters with human beings, with animals too if at all possible, with the elements water and air, with the blossoming of a plant, with (regrettably rare) handicrafts, with the sun and rain, heat and cold. It should readily become a playground, again and again. Room should be left to take a part in the shaping so that it is possible to help shape one's environment, so that communication and cooperation will become possible on even the smallest scale (Lit. A, 3 and 6, Lit. D).

What is true for children's way to school and place to tarry is quite gen-

Fussweg bauen sie eine Beziehung zur Nachbarschaft auf, sie identifizieren sich mit ihr, fühlen sich schliesslich in ihr geborgen und heimisch.

So wird der Fussweg immer auch zum Freiraum. Er soll frei von Zwängen und Bedrohungen sein. Er soll dem Benutzer die Welt öffnen. Und so rückt denn – indem wir den Fussweg wieder vermehrt ins Zentrum unserer Lebens, der Siedlung rücken – auch der Freiraum unvermittelt ins Zentrum.

Dieser Freiraum muss nicht nur grün sein. Aber er kann im allgemeinen auf Pflanzen und Stein und Wasser nicht verzichten. Er kann durchaus zur Fussgängerzone werden, Freiraum für Bewegung also, unbeeinträchtigt durch Fahrzeuge und Unfallrohungen. Wie neuere Untersuchungen zeigen, sind solche Fussgängerzonen wirtschaftlich erstrebenswert, auch für das Gewerbe (Lit. C, 1 und 3).

Neuerdings versucht man Gewerbezentren, Fussgängerzonen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wieder vermehrt zusammenzubringen und als tragendes System, als Herzstück der Siedlung in deren Mitte zu setzen. Der Freiraum als Fussgängerraum erhält somit endlich wieder das ihm zukommende Gewicht (Lit. C, 2 und 3).

Dass damit versucht wird, den motorisierten Verkehr zu entlasten und Unfallgefahr und Emissionen zurückzudrängen, versteht sich. Umwelt und Energieressourcen können von dieser Entwicklung nur profitieren.

Es ist zu hoffen, dass bei der Gestaltung der zukünftigen Fussgängeranlagen und Freiräume Einfühlungsvermögen, Einfallsreichtum und der Sinn für menschliche Grundbedürfnisse dominieren.

ment possibles jusque dans les moindres détails (lit. A, 3 et 6, lit. D).

Ce qui est valable pour le chemin de l'école l'est aussi pour le chemin piéton en général. En effet, les ménagères, les mères avec leurs enfants, les handicapés et les personnes âgées, ainsi que les habitants du quartier en règle générale en sont les usagers les plus courants. Sur l'espace réservé aux piétons, ils construisent une relation avec le voisinage, s'identifient avec lui, se sentent finalement en sécurité et chez eux.

Le chemin devient ainsi un espace libre. Il doit être dénué de contraintes et de menaces et offrir à l'utilisateur une ouverture sur le monde. Il remplace ainsi, tout à coup – et alors que nous remettons aussi ledit chemin davantage au centre de notre vie, de la localité – l'espace libre au centre de l'habitat.

Cet espace ne doit pas seulement être vert, quoiqu'il ne puisse se passer, en général, ni de plantes, ni de pierres, ni d'eau. Il peut se transformer entièrement en zone piétonne, devenir un espace où se mouvoir, non restreint par des véhicules et des menaces d'accidents. Comme le montrent de récentes études, de telles zones sont rentables, même pour le commerce (lit. C, 1 et 3). On essaie, depuis peu, de rapprocher toujours plus les centres commerciaux, les zones piétonnes et les arrêts des transports publics; on veut ainsi les convertir en colonne vertébrale, en cœur de la localité, en les installant en son centre. L'espace libre, compris comme espace pour piétons, récupère ainsi l'importance qui lui est due (lit. C, 2 et 3).

Bien sûr, avec ces mesures, on tente de décongester le trafic motorisé et de faire reculer les dangers d'accident et les émanations. L'environnement et les ressources énergétiques ne peuvent que profiter de cette évolution.

Il reste à espérer que lors du développement de futures installations réservées aux piétons, ce seront l'empathie, l'imagination et le sens des besoins humains fondamentaux qui domineront.

erally true for the footpath. Because housewives, mothers with children, the handicapped and the aged, thus mainly local residents, also make most use of it. By means of the footpath they build up a relationship to the neighbourhood, they identify themselves with it, and finally feel secure and at home within it.

In this manner the footpath will also always become an open space. It should be free of constraints and threats. It should open the world to the user. And then – by moving the footpath increasingly into the centre of our life, the residential area, once again – open space is also suddenly moved into the centre again.

This open space does not only have to be green. But in general it cannot dispense with plants and stone and water. It can quite certainly become a pedestrian precinct, thus an open space for movement, not hemmed in by vehicles and threats of accidents. As more recent studies have shown, such pedestrian precincts are economically desirable, also for commerce (Lit. C, 1 and 3).

Lately there has been an increasing trend towards bringing trading centres, pedestrian precincts and public transport stops together again and to place them as the supporting system, the heart of a settlement, at its centre. The open space as a pedestrian area is thus at last once again achieving the importance befitting it (Lit. C, 2 and 3).

It goes without saying that this is an attempt to reduce the amount of motor traffic and cut down the risk of accidents and emissions. The environment and energy resources can only profit from this development.

It is to be hoped that in the course of the design of future pedestrian facilities and open spaces, intuitive understanding, a wealth of ideas and a sense for basic human needs will dominate.

#### Literaturhinweise

A. Veröffentlichungen der ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Geschäftsstelle Klossbachstrasse 48, 8052 Zürich:

Nr. 3 Schulwegsicherung und Schulwegplanung am Beispiel einer Gemeinde, 1981.

Nr. 4 Fuss- und Wanderwege bei der Planung von ländlichen Wegnetzen im Mittelland, 1981.

Nr. 5 Fuss- und Wanderwege bei der Planung von ländlichen Wegnetzen im Berggebiet, 1982.

Nr. 6 Fusswege im Siedlungsbereich. Richtlinien für bessere Fussgängeranlagen, 1982.

Nr. 7 Der Fussweg als Anschluss ans öffentliche Verkehrsnetz, Pilotstudie, 1983.

Nr. 8 Rechtsfragen bei Fuss- und Wanderwegen, 1986.

Nr. 9 Planungsfragen bei Fuss- und Wanderwegen, 1987.

Nr. 10 Kleine Einführung ins FWG (Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege), 1987.

Nr. 11 Gestaltung von Zugängen zu den Haltestellen und Bahnhöfen. Verkehrstechnisch-betriebliche Belange. Erscheint demnächst.

B. Veröffentlichungen des Bundesamtes für Forstwesen und Landschaftsschutz. Zu beziehen bei der EDMZ, Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale, Bern:

Wegleitung und Empfehlungen für die Planung von Fusswegnetzen. Erscheint demnächst.

C. Veröffentlichungen des ORL-Instituts der ETH Zürich, zu beziehen beim Verlag der Fachvereine, ETH Zürich:

1. Boesch, H.: Der Fussgänger als Kunde. Beobachtungen zum Komplex Bevölkerungsbewegung, Fussgängerdistancen, Kundendichte, Parkplätze

und öffentlicher Verkehr. Nr. 58 der Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung des ORL-Instituts der ETHZ. 3. Auflage. 1988.

2. Boesch, H.; Huber, B.: Der Fussgänger in der Siedlung (unter besonderer Berücksichtigung der Bahnhof-Zugänge). Tagungsbeiträge des Fortbildungskurses ORL-ETHZ/ARF 1987. Im Druck.

3. Boesch, H.: Haltestellen-Zugänge. Planerische und gestalterische Belange unter Berücksichtigung sicherheitstechnischer Aspekte. Erscheint demnächst.

D. Veröffentlichung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS). Vertrieb: Verlag für Wirtschaft und Verwaltung Hubert Wingen, Alfredstrasse 32, 4300 Essen 1:

Machtemes, A., und andere: Raum für Fussgänger. 3 Bände. Dortmund, 1979.