

Fussgänger und Velos in der Stadt

Autor(en): **Stähli, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957543>

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.

Fussgänger und Velos in der Stadt

Piétons et cyclistes dans la ville

*Les modifications des
voies de circulation ef-
fectuées sous l'égide de
la "protection de l'envi-
ronnement" correspon-
dent-elles aux besoins
des piétons et des cycli-
stes? Il s'agit de repen-
ser et de concevoir glo-
balement ces mesures
en fonctions des utilis-
ateurs minoritaires.*

► **Jürg Stähli**
Städtebauer BVS,
Verkehrsplaner SVI, Biel

► **Jürg Stähli**

Erfüllen neuere unter dem Titel "Umweltschutz" vorgenommene Strassenanpassungen die Anliegen der Fussgänger und Velofahrer ?

Es geht darum, die Massnahmen den Minimalmassen entsprechend zu dimensionieren und als Ganzes zu gestalten.

Gute Rahmenbedingungen für den städtischen Fussgänger- und Veloverkehr bedeuten, dass einerseits anhand der Gestaltung von Strassen und Plätzen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf das Umfeld (Ortsbild) und die andern Verkehrsteilnehmer gelenkt wird, dass eine Atmosphäre für ein partnerschaftliches Verkehrsverhalten entsteht, und dass andererseits die für den Langsamverkehr wichtigen verkehrlichen Anliegen erfüllt sind.

Gerade die in neuerer Zeit unter dem Titel "Umweltschutz" vorgenommenen Strassenanpassungen sollten jedoch vermehrt unter den einleitend erwähnten Gesichtspunkten betrachtet werden:

Bei zahlreichen "Strassengestaltungen" wird meist das Alte in einer "besseren Ausführung" wieder gebracht. Die geradlinig verlaufende Strassenbordüre wird z.B. durch eine breite oder hellere ersetzt, womit die Trenn- und Tiefenwirkung der Strasse eher noch akzentuiert wird, anstelle

einer Entschärfung durch Differenzierung; dies zum Nachteil der Fussgänger und vorallem des Ortsbildes (Bsp. Seftigenstrasse Wabern).

Bei Tempo 30 - Zonen fällt z.B. häufig auf, dass Eingangstore, horizontale Versätze u.ä. nicht im Bereich von Fussgängerübergängen liegen oder Velofahrer durch punktuelle Einengungen gefährdet werden (Bsp. Stadt Bern).

Aktuelle Ergebnisse zeigen, dass bei etlichen erneuerten, sogenannt umweltfreundlicheren Verkehrsanlagen die Unfälle zwar insgesamt abnehmen, jedoch diejenigen der schwächeren Verkehrsteilnehmer überdurchschnittlich hoch geblieben sind oder sogar zugenommen haben. Aus diesem Grund ist es für den städtischen Fussgänger- und Veloverkehr entscheidend, dass die Gestaltung und Dimensionierung der Massnahmen (Kreisel, Fussgängerübergänge, Markierungen) so vorgenommen wird, dass die Verantwortung in erster Linie klar vom stärkeren Verkehrsteilnehmer wahrgenommen wird. Bei der Strassenraumgestaltung müssen das Ortsbild und die verschiedenen Nutzungen zusammenhängend einbezogen werden. Dies sind Voraussetzungen für Verkehrsräume, welche den Fussgängerinnen, Fussgängern und Velofahrenden den ihnen zugehörigen Platz unter gleichberechtigten Verkehrspartnern sichern. ■



Weil zu schnell gefahren wird, soll der Durchmesser des Kreisels von 17 m auf 24 m (normgerecht) vergrössert werden. Benötigt werden für Fussgänger reservierte Flächen. Um tiefere Geschwindigkeiten zu erreichen, wäre es besser, den Durchmesser auf 20 m zu erhöhen und eine Kreisfläche von 10 m Aussenmass um das Zentrum als Schwelle auszubilden