

Gehen ist kein Problem - sondern die Lösung

Autor(en): **Schweizer, Thomas**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957279>

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.

Gehen ist kein Problem – sondern die Lösung

► Thomas Schweizer,
Geograf, Geschäftsleiter
Fussverkehr Schweiz

www.fussverkehr.ch
www.walk21.ch

Zu-Fuss-Gehen ist so selbstverständlich und alltäglich, dass sich nur wenige Leute Gedanken darüber machen. Doch gerade weil das Zu-Fuss-Gehen so wenig spektakulär ist, keinen Lärm verursacht, weder stinkt noch stört, keine Fremdenergie benötigt, wenig Platz braucht und allgemein sehr anspruchslos ist, wird die Fortbewegung zu Fuss nur wenig thematisiert und in der Planung und in politischen Prozessen oft nicht erwähnt oder gar vergessen.

Zu-Fuss-Gehen ist Verkehr

Der Fussverkehr hat einen bedeutenden Anteil am täglichen Verkehrsgeschehen. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt werden 28% aller Wege zu Fuss zurückgelegt. Wenn man auch noch die Wege zur ÖV-Haltestelle und zum Parkplatz zählt, so werden über 40% der Wegetappen zu Fuss zurückgelegt.

Mit 29 Minuten Unterwegszeit sind die eigenen Füße das wichtigste Verkehrsmittel, wenn die Zeit betrachtet wird, die für die tägliche Mobilität aufgewendet wird.¹ Während 26 Minuten sitzt ein durchschnittlicher Einwohner oder eine Einwohnerin hinter dem Steuer. Knapp 10 Minuten verbringen wir im öffentlichen Verkehr, fast gleich viel Zeit sitzen wir als Mitfahrende in einem Auto.

Zu-Fuss-Gehen ist mehr als Verkehr

Das Zu-Fuss-Gehen ist fast allen Menschen von Natur aus möglich und voraussetzungslos. Es kostet nichts und ist deshalb für jede Person er-

schwinglich. Es ist nicht nur eine Methode der Fortbewegung, sondern auch eine elementare Erscheinungsform des Menschseins, eine vorrechtliche, existentielle Notwendigkeit. Gehen ist daher ein Aspekt des Grundrechts der persönlichen Freiheit (Art. 10 Bundesverfassung).

Zu-Fuss-Gehen ist aber auch Lebensqualität, Lebensfreude, Erholung, Spiel, fördert die Gesundheit, das Wohlbefinden. Ohne FussgängerInnen ist ein attraktiver öffentlicher Raum nicht denkbar. Die Bedeutung des Gehens manifestiert sich daher in den verschiedensten Bereichen: Raumplanung, Verkehrsplanung, Städtebau, aber auch Gesundheit, Energie, Ökologie und Ökonomie, Recht usw. Entsprechend breit muss auch das Gehen in der gesamten politischen Diskussion angegangen werden.

In der Planung werden die Voraussetzungen für den Fussverkehr geschaffen.

In der Bundesverfassung und im darauf «fussenden» Gesetz dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) sind die Anforderungen und Rahmenbedingungen für die Fusswegplanung festgelegt. Obwohl das nun 20-jährige Gesetz auch aus heutiger Sicht immer noch als aktuell und fortschrittlich zu bezeichnen ist, muss doch festgestellt werden, dass die Visionen, die bei der Erarbeitung des Gesetzes formuliert wurden, nicht in dem Masse realisiert werden konnten, wie dies zu hoffen war.

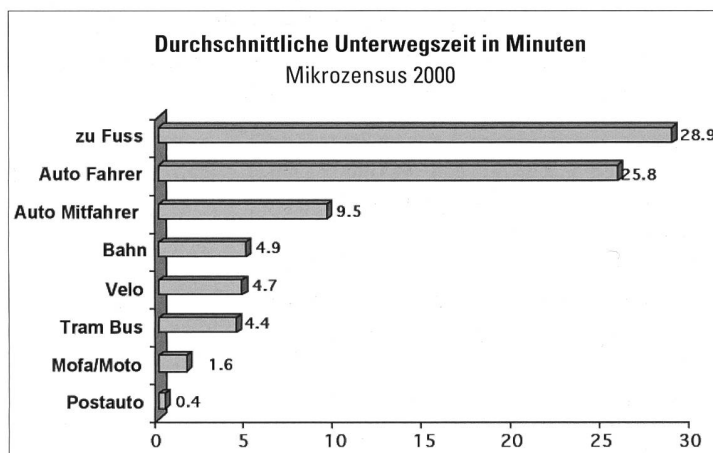
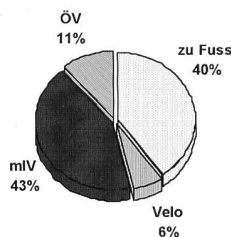
Zum einen hat das FWG nie die zentrale Stellung in der «Gesetzeshierarchie» erhalten, wie sie auf Grund der Bedeutung des Zu-Fuss-Gehens zugeordnet war. Vielen Planenden ist das FWG denn auch bis heute nahezu unbekannt und es spielt im Planungsalltag keine wichtige Rolle.

Zum anderen wurde die Fusswegplanung in den Kantonen und Gemeinden nur zögerlich an die Hand genommen und meist ohne grossen Elan, eher als Pflicht denn als grosse Vision, wurde die Planung nur nach Buchstaben des Gesetzes erfüllt.

Die Veränderung beginnt im Kopf

Die gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen sind zwar notwendig aber nicht hinreichend für eine Förderung des Fussverkehrs. Es braucht eine «Gehkultur». In den letzten Jahren

Modalsplit (Wegetappen)
Mikrozensus 2000





hat sich glücklicherweise die Einstellung gewandelt. Der öffentliche Raum hat an Bedeutung zurück gewonnen. Die Stellung des Fussgängers und der Fussgängerin wurden neu überdacht. Viele Städte und fortschrittliche Gemeinden haben Pionierarbeit geleistet. Mit einer Neugestaltung von Strassenräumen, Plätzen, mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen und einer Vielzahl von Massnahmen wurde und wird versucht, die Lebensqualität in den Siedlungen zu heben. Gute Beispiele strahlen aus und werden nachgeahmt. Den Leuten zu Fuss wird wieder mehr Platz eingeräumt. Das Thema «Zu-Fuss-Gehen» beginnt sich einen Platz zu erobern.

Internationale Konferenz Walk21

Fussgängerthematik ist zwar immer noch eine Randerscheinung im Planungsalltag. Erste Ansätze für eine erweiterte Diskussion sind aber erwähnenswert. Seit dem Jahr 2000 existiert die Walk21, eine internationale Konferenz, die sich speziell dem Thema «Gehen» widmet. Mit wachsendem Interesse kommen heute auf internationaler Ebene jährlich etwa 300 Fachleute zusammen, um über die Hindernisse und Förderstrategien für den Fussverkehr zu diskutieren. (vgl. Veranstaltungshinweis) Dabei geht es nicht nur um planerische Gesichtspunkte im engeren Sinne.



EVERYDAY WALKING CULTURE

6. Internationale Konferenz, die sich speziell mit dem Fussverkehr und der damit verbundenen Attraktivität von Stadträumen und Quartieren befasst.

Zürich 21. bis 24. Sept. 2005

Zürich wurde vom internationalen Walk21-Komitee als Gastgeberstadt für die 6. Walk21-Konferenz im Jahr 2005 gewählt. Unter dem Titel **«Everyday Walking Culture»** befassen sich an der Konferenz mehrere hundert Fachleute aus Politik, Verwaltung und Planung aus dem In- und Ausland mit verkehrsplanerischen, aber auch sozialen und kulturellen Aspekten des **Zu-Fuss-Gehens**: Neben Vorträgen und Diskussionen finden zehn «Walkshops» statt. Das sind Sparziergänge/Workshops im öffentlichen Strassenraum mit einem spezifischen Fokus auf den Fussverkehr im Alltag.

Walk21 2005 findet im Rahmen der Zürcher Mobilitätswoche «Zürich multimobil» statt und ist Teil des Kommunikationschwerpunktes der Stadt Zürich «Züri z'Fuess».

Das detaillierte Konferenzprogramm ist zu finden unter www.walk21.ch.

Das Thema fordert eine breitere Betrachtung geradezu heraus. Folgende Kernthemen werden diskutiert:

- **Kultur und Politik**
Zu Fuss unterwegs sein gehörte schon immer zur städtischen Kultur und ist ein Bestandteil des öffentlichen Lebens. Mit welchen Mitteln kann die urbane Bevölkerung motiviert werden, sich im Alltag mehr Zeit zu nehmen, ihre Ziele zu Fuss zu erreichen und eine Geh-Kultur zu entwickeln?
- **Gesundheit, körperliche Aktivität und Freizeit**
Das Zu-Fuss-Gehen in Freizeit und Alltag fördert die Gesundheit. Wie kann die Gesundheitsprävention mit der Stadt- und Verkehrsplanung zusammenarbeiten?
- **Vergessene Räume**
Viele suburbane Bereiche wurden nicht für FussgängerInnen geplant: fehlende oder unattraktive Verbindungen, grosse Umwegen, Sicherheits-, Schadstoff- und Lärmprobleme,

abweisende Gebäude und nachts verlassene Strassen. Wie können auch in diesen Räumen fussgängerfreundliche Strukturen geschaffen werden?

- **Intermodalität**
Jede Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Wird bei der ÖV-Planung nicht an attraktive Zugänge zu den Haltestellen und auch an die Fusswege im Einzugsgebiet gedacht, wird das Angebot nicht genutzt. Wie kann die Stellung der Fussverkehrsplanung in der ÖV-Planung verankert werden? ■

¹ Dieser Wert wurde im Rahmen des Mikrozensus 2000 ermittelt. Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000, Bern 2001

Raum- und andere Relevanzen

«Alle Jahre wieder...

...saust der Presslufthammer nieder» – hiess 1973 Jörg Müllers Bilderfolge vom Landschaftswandel. Und wie es der Stadt ergeht, zeichnete er in «Hier fällt ein Haus, dort steht ein Kran und ewig droht der Baggerzahn» 1976. Die hübschen Helgen sind etwa gleich alt wie die Raumplanung...

Alle Jahrzehnte wieder, fallen Berichte aus Bern hernieder. Auch sie zeigen den Landschaftswandel und wie es der Stadt ergeht. Nicht ganz so hübsch illustriert, halt eher nüchtern, wie sich das gehört. Dafür mit vielen Zahlen, Diagrammen und Karten. Wie sich das auch gehört.

Und die Botschaft ist eigentlich auch immer die gleiche. Was sich allerdings eigentlich nicht gehört. Denn ein erklärtes Ziel der Raumplanung wär's ja gewesen, den Kulturlandverlust einzudämmen, den Flächenverbrauch zu stabilisieren. Die Älteren unter uns erinnern sich vielleicht noch an den Medienhit von 1975: *ein Quadratmeter pro Sekunde*. Das war wohl das stärkste Argument im Abstimmungskampf um das erste Raumplanungsgesetz: anschaulich und prägnant. Aber am Ende wirkungslos.

Wie die nationale Raumplanung. Denn noch immer saust der Presslufthammer nieder. Und es schießen Hüslis aus dem Boden. Landauf landab, wie Steinpilze nach einem warmen Herbstregen, nur nicht ganz so bekömmlich.

In den Berichten beschwören die Autoren immer wieder die Koordination. Und die Zusammenarbeit ist selbstverständlich so grenzüberschreitend wie die Öffentlichkeit breit und die Phrasen hohl. Immerhin, neuerdings lassen sie sich sogar zu erstaunlich konkreten Aussagen hinreissen: *Kontingentierung von Bauzonen oder Siedlungsflächen*. Hört hört!

Doch halt, was heisst da *neuerdings*: da war doch mal etwas

Ähnliches? Gab's da nicht mal ein gut dotiertes nationales Forschungsprogramm zum Thema Boden? Richtig, Nummer 22. Und ein paar helle Köpfe zerbrachen sich dieselben über die Zukunft des Landes. Mehr noch: was sie forschten, sollte die Welt bewegen. Raus aus dem Elfenbeinturm, hinein ins pralle Leben, direkt in den Dschungel der Politik.

Was hat's gebracht? 82 gescheite Forschungsberichte und ein attraktives Sachbuch als Schlussbericht: *BodenKultur*, heute noch lesenswert, 1991 erschienen. Resonanz: temporär beachtlich, Wirkung: verpufft.

Lags's am patriotischen Jubiläumsjahr 1991, dass die BodenKultur im allgemeinen Festgewühl unterging? Oder war – Standardausrede – die Zeit dafür noch nicht reif für die Idee der *Siedlungsbegrenzung*? Oder liegt's am Leseverhalten der heutigen Eliten? Wer präzise nachfragt, könnte zu diesem Schluss kommen: kaum jemand heute kennt das Buch! BodenKultur? Nie gehört!

Selbst Eingeweihte ringen um Fassung: Die aufgeklärte Gesellschaft handelt nach wie vor mehrheitlich wider besseres Wissen nicht nachhaltig und nur ganz selten solidarisch.

Tja. Am neuen Raumentwicklungsbericht liegt's nicht, dass sich ein mulmiges Déjà-vu-Gefühl einstellt. Er nennt die Zahlen und kennt die Fakten. Was nun? Tut sich vielleicht was? Wohl kaum. «Unser Wissen sollte uns verpflichten, [...] verantwortlich zu handeln» – hofften einst die BodenKultur-Autoren ganz am Schluss. Schade, es hat damals nicht funktioniert. Und es klappt wohl auch heute nicht. Aber immerhin, wir haben wieder einmal darüber geredet... ■

Xaver Zeugenberg