

Lautsprecher

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **31 (2018)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.



Lautsprecher

Retten wir das Trottoir

Das Trottoir ist eine städtebauliche Errungenschaft. Doch vielfältige Fahrgeräte bedrohen Fussgängerinnen und Fussgänger. Das muss aufhören.

Eine gute und schöne Erfindung: Wir unterscheiden zwischen dem Weg, auf dem Autos, Töffs und Velos fahren, und dem Trottoir, das für die Fussgänger da ist. So kommen Fahrer und Fussgängerinnen friedlich aneinander vorbei, müssen nicht ständig aufpassen, dass sie jemanden überfahren oder von etwas überfahren werden. Das Trottoir hat denn auch eine Geschichte bis zurück zu den Römern, den Meistern der Strassen- und Stadtbaukunst. Sie haben links und rechts der Bahn für Pferde, Karren und Fuhrwerke je einen breiten Streifen mit einem Randstein abgesetzt und gepflästert.

Die Renaissance erlebte dieser Strassenbau im Paris der Revolution von 1789. Klassenbewusst war die Rede von einer Republik der Fussgänger, der die Stadt gehöre. Die Herren in den Kutschen durften bleiben, aber sobald die Bürger die Hoheit über die Staatsfinanzen übernommen hatten, richteten sie die Grands Boulevards ein, die «im Interesse der Bequemlichkeit in der Grossestadt und zur leichteren Bekämpfung der Taschendiebe Bürgersteige von mindestens vier Metern Breite» haben sollten. Bürgersteig – ein Wort, das wir in der Schweiz nicht kennen. Das selbstbewusste Wort hat die Stadtplanung des 19. Jahrhunderts mitbestimmt, der Kölner Stadtbaumeister Josef Stübben forderte gar, dass die Hälfte des Strassenraums allein für Fussgänger einzurichten sei, um «die Anlagekosten zu ermässigen und der Stadt freundliches Aussehen zu geben». Stübbens Postulat von 1924 nützte nichts. Für den Rest des 20. Jahrhunderts hat das Auto die Gestaltung des Stadtraums übernommen.

Ein, zwei, drei, viele Räder

Das römische Prinzip von geteilten Wegen blieb aber gültig. In der Schweiz beispielsweise sagt der zweite Absatz in Artikel 43 des Strassenverkehrsgesetzes: «Das Trottoir ist den Fussgängern vorbehalten.» Ein erstes Loch schlug das Velo ins Trottoir. Schwächer als das Auto floh es von der Strasse, stärker als der Fussgänger blieb es auf dem Trottoir. Obschon es dort nicht sein darf. Gut dreissig Zusammenstösse jährlich verletzen Fussgängerinnen schwer, dazu gibt es viele polizeilich nicht notierte Leichtverletzte. Meine Verkehrsunfälle – zweimal schon

überfahren vom Velo. Der Bundesrat änderte vor zwanzig Jahren die Regel. Er liess Velos da und dort auf dem Trottoir zu. Die Politik hätte ja auch, wie Josef Stübben forderte, die Fahrbahn schmälern können und für Velos und dergleichen überall eigene Wege vorsehen. Was natürlich ein Tabu ist und war.

Dafür gabs weitere Ausnahmen. Seit 2007 dürfen Segways, eine Art fahrbare, elektrisch angetriebene Harasse, auf Trottoirs unterwegs sein, wo auch Velos fahren. Im Laufe der letzten zwanzig Jahre haben rege Erfinder alle möglichen Lustigeräte erfunden, die selbstverständlich auf dem Trottoir unterwegs sind – Skateboards mit Motoren, Monowheels, Elektroscooter. Sie dürften nicht aufs Trottoir und nicht auf die Strasse, aber das ist den Lustigfahrern egal. Die Verkäufer schreiben das Verbot zwar auf die Verpackungen, doch das nützt so viel wie «Rauchen tötet» auf dem Zigarettenpäckli.

Nun hat der Bundesrat eine weitere Bedrohung angekündigt. Alle bis zwölf Jahre sollen auf allen Trottoirs velofahren dürfen. In den Kabinetten des Bundeshauses machen die Fabrikanten der Lustigfahrzeuge Druck, dass auch ihre Geräte übers Trottoir blochen dürfen, die Post experimentiert mit Pöstlerrobotern, die auch aufs Trottoir wollen, und die grünen und gelben Leihvelos stehen dort haufenweise herum. Sie werden zurzeit ergänzt mit grünen, elektrisch betriebenen Leih-Trottinetten.

Es ist genug – die Stadt und das Dorf leben von einer vielfältigen Mobilität. Es geht nicht, zulasten und zum Schaden der Fussgängerinnen und Fussgänger neue Maschinen auf dem Trottoir fahren zu lassen oder abzustellen. Es ist nötig, alle Velos vom Trottoir zu treiben. Nur die Kindervelos dürfen bleiben. Es braucht keine weiteren Ausnahmen; es braucht nur den Grundsatz: Die Trottoirs gehören den Fussgängern, die Fahrbahn den Fahrzeugen vom Trottinett über das Velo, den Töff, den Fiat 500 und den Porsche Cayenne bis zum Lastwagen. Velos und anderes Gerät brauchen eigene Wege, und weil das nicht immer geht, soll innerorts konsequent und auf jeder Strasse Tempo 30 gelten. Köbi Gantenbein ●

Fussverkehr Schweiz hat für das Trottoir eine Petition an den Bundesrat aufgelegt. www.fussverkehr.ch/trottoir erwartet Unterschriften.



Köbi Gantenbein ist Chefredaktor von Hochparterre.