

Die Verdrängung der Menschen aus dem Strassenraum

Autor(en): **Hartmann, Markus / Lori, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-893001>

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.

Die Verdrängung der Menschen aus dem Strassenraum

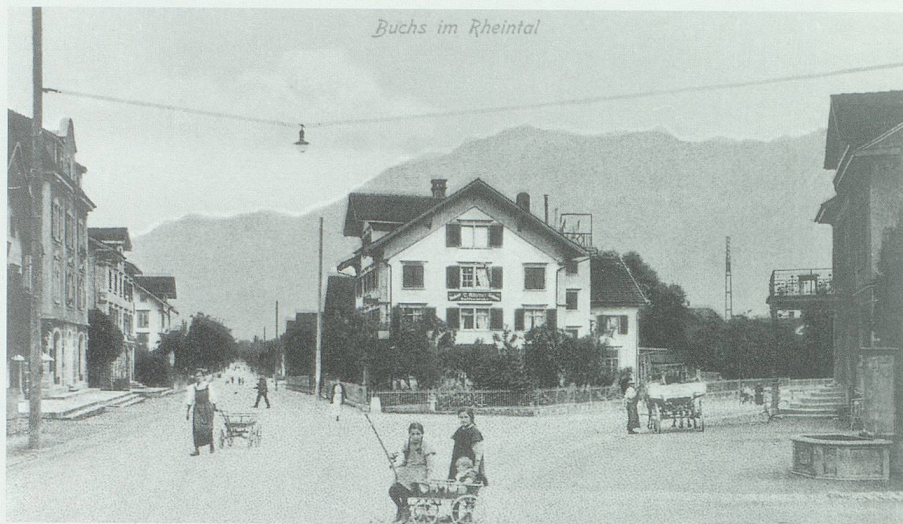
Markus Hartmann, Herisau; Jürg Lori, Grabs

Im letzten Jahrhundert waren die Strassen multifunktionale Räume, in denen der Verkehr nur eine von vielen Nutzungen darstellte. Neben Handel, Kommunikation und Arbeit hatte die Transportfunktion teils sogar eine untergeordnete Bedeutung. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts nahm der Verkehr zu. Die Strassen waren bevölkert von Pferdefuhrwerken, Fussgängern und Fussgängerinnen, spielenden Kindern und Tieren, trotzdem wurde die Fahrbahn noch mit allen Benutzern geteilt. Das Miteinander von verschiedenen Verkehrsarten auf einer Fläche war unproblematisch, weil die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln nicht gross waren und der Flächenanspruch des einen nicht zur Verdrängung des andern führte.

Um die Jahrhundertwende kamen die ersten Automobile auf, gleichwohl durfte «sich der Fussgänger als König fühlen. Sein Vorrecht, sich in der Mitte der Strasse aufzuhalten, sie nach Gutdünken zu überqueren, wurde vorerst kaum ernstlich beeinträchtigt. Die Automobilisten hatten gegenüber dem Fussgänger keinen Vortritt».¹

Im Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr aus dem Jahre 1904, dem sich zwanzig Kantone anschlossen, war die Höchstgeschwindigkeit, mit der Ortschaften durchfahren werden durften, auf 10 km/h festgelegt.² Bei einer Revision zehn Jahre später wurde bestimmt, dass bei Fahrzeugen innerorts die «Schnelligkeit auf keinen Fall die Geschwindigkeit des trabenden Pferdes [18 km pro Stunde] überschreiten dürfe».³ Noch 1922 entschied das aargauische Obergericht, dass «ein Fussgänger auf der Strasse vollständig frei ist, wo er gehen will».⁴

Zehn Jahre später war die Kehrtwendung total: 1932 trat das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr in Kraft, das die Fussgänger verpflichtete,



Ochsenkreuzung in Buchs um 1900: Obwohl die Strassenfläche sehr grosszügig ist, wirkt der Raum ansprechend.



Ochsenkreuzung in Buchs 1996: Die Fläche dient als Verkehrsknoten: Verkehrsteiler, Strassenmarkierung, Strassenkandelaber und Reklameschilder beeinflussen das Strassenbild. Den Fussgängern werden erhebliche Umwege zu den Fussgängerstreifen zugemutet.

das Trottoir zu benützen. Das 1958 beschlossene und heute (mit nachträglichen Änderungen) gültige Strassenverkehrsgesetz hält es nicht anders. Es schreibt in Art. 49 vor: «Fussgänger müssen die Trottoirs benützen. Wo solche fehlen, haben

sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen».⁵ Auch die Möglichkeit, die Strasse frei zu queren, wurde eingeschränkt. In den ländlichen Gebieten, wie im Werdenberg, bewegten sich die



Das Zentrum Werdenberg als Marktplatz und Treffpunkt im Jahre 1915.



Das Zentrum Werdenberg 1996: Die Fläche wird grösstenteils vom motorisierten Verkehr beansprucht. Historisch wertvolle Gebäude können, da von parkierten Autos verstellt, ihre Wirkung auf die Passanten nur mehr beschränkt entfalten.

St.Gallerstrasse in Buchs Richtung Werdenberg um 1910: Strassenräume sind die öffentlichen Räume schlechthin. Sie dienten früher allen Nutzungen gleichermassen, die Leute hielten sich in ihrer Mitte auf.



St.Gallerstrasse in Buchs Richtung Werdenberg 1996: Mit der Motorisierung wurden die Gehenden an den Fahrbahnrand und/oder auf Trottoirs verdrängt. Durch die Verbreiterung der Strasse mussten Vorgärten geopfert werden.



Fussgänger jedoch immer noch relativ frei. Erst die Zunahme der Motorfahrzeuge nach dem Zweiten Weltkrieg und besonders in den fünfziger und sechziger Jahren führte dazu, dass die Menschen den Autos definitiv Platz machen mussten.

Solange die Fussgänger die Strasse frei benützen konnten, stand ihnen ein mehr oder weniger zusammenhängendes Fusswegnetz zur Verfügung. Als die Flächen zwischen den Trottoirs zu Fahrbahnen wurden, wurden die direkten Verbindungen zerrissen. Dazu kamen die Gefahren, die von den schnellen Fahrzeugen ausgingen. Zudem wurden viele Wege, die nicht von Motorfahrzeugen genutzt werden konnten, vernachlässigt. Gehen, die natürlichste und wichtigste Fortbewegungsart, ist mehr und mehr schwierig und unattraktiv geworden. Heute sind wir teilweise sogar soweit, dass ältere Leute den Gang ins Dorf scheuen oder dass Kinder wegen der gefährlichen Wege in die Schule gefahren werden. Die rasant wachsende Motorisierung hat die Fussgänger an den Strassenrand oder gar aus dem Strassenraum gedrängt.

1 Fischer 1975, S. 2.

2 Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, 1904.

3 Konkordat über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, 1914, Art. 35 Abs. 1.

4 Vierteljahresschrift für aargauische Rechtsprechung, Bd. 22, S. 103, zitiert nach Birkhäuser 1984.

5 Bundesgesetz über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Art. 49, Abs. 1.



Schulhausstrasse in Buchs um 1904: Damals konnten die Kinder für den Fotografen noch auf der Strasse posieren.



Schulhausstrasse in Buchs 1996: Heute haben die Eltern um ihre Kinder auf dem Schulweg vielfach Angst. Sobald aber der motorisierte Verkehr geringer und weniger schnell ist, findet auf der Strasse immer noch (oder wieder) Kommunikation statt.

Ursachen der Verdrängung

Ein Auto benötigt Raum für die Bewegung und zum Parkieren. Mit der Zunahme der Fahrzeuge wurde mehr und mehr Raum benötigt. Weil Strassenräume jedoch begrenzt sind, gab es zwangsläufig immer weniger Flächen für andere Nutzungen.

Dass dem Auto soviel Raum eingeräumt wird und andere Nutzungen verdrängt werden, ist jedoch nicht allein ein Platzproblem, sondern das Resultat der vorherrschenden Machtverhältnisse. Obwohl anfangs nur eine Minderheit das Auto benutzte und obwohl es besonders in ländlichen Gebieten am Anfang

gar nicht freudig aufgenommen wurde, konnten die Automobilisten ihre Interessen mehr und mehr durchsetzen.⁶ Die Gesetze wurden aus ihrer Sicht entworfen und auf ihre Bedürfnisse ausgerichtet. Fussgänger störten den Verkehrsfluss, und diese Störfaktoren mussten beseitigt werden. Dies widerspiegelt sich auch in der Verkehrserziehung, die lange vor der massiven Zunahme der Autos einsetzte. Die Fussgänger wurden auf verschiedene Weise diszipliniert oder verkehrserzogen, zu ihrem eigenen Schutz, aber auch für einen möglichst reibungslosen Ablauf des Automobilverkehrs.⁷

Die laufend wachsenden Gefahren, die der ungeordnete Verkehr mit sich brachte, waren ebenso ein Problem. Es war dabei naheliegend, die Lösung vorerst in der Trennung der Verkehrsarten zu suchen. Die Idee führte zu den Trottoirs und Fussgängerstreifen und somit zur Zuteilung von Randflächen und zur Kanalisierung der Fussgänger.

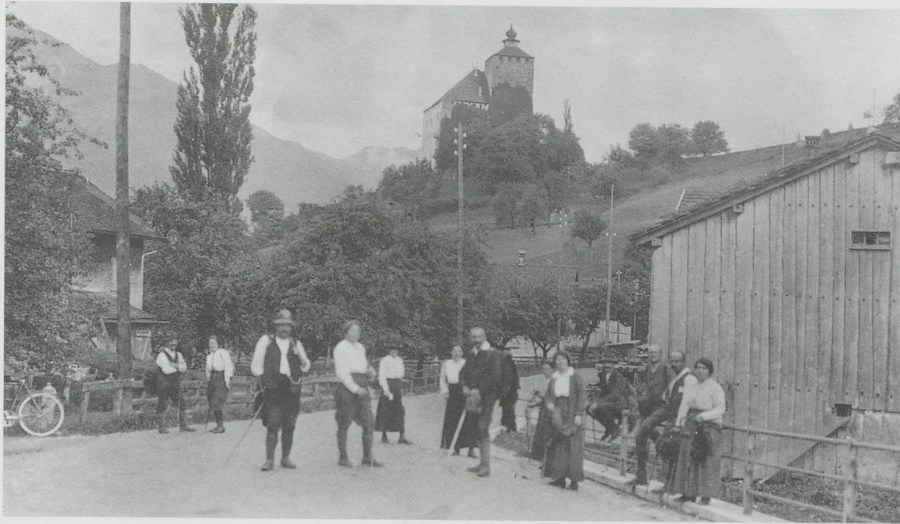
Im Verlaufe der zunehmenden Motorisierung wurde die Verdrängung der schwächeren Verkehrsteilnehmer offenbar als unabwendbare Tatsache hingenommen. Es hiess, «es fahren ja alle Auto», und damit war begründet, die Fussgängerverbindungen zu vernachlässigen. Dies, obwohl das Gehen immer wichtig war. Selbst heute, nachdem in der Tat viele Fusswege durch Autofahrbahnen ersetzt wurden, werden noch rund 30 Prozent aller Wege zu Fuss gemacht, dazu kommen die Fussgängerstrecken zu den Parkplätzen oder zum Bahnhof, die in der Statistik nicht als eigenständige Fusswege berücksichtigt sind. Rund ein Drittel der Bevölkerung, in erster Linie ältere Menschen und Kinder, ist praktisch ausschliesslich auf die Fortbewegung zu Fuss angewiesen.

Verlust von Aufenthaltsräumen

Der motorisierte Verkehr beansprucht einen grossen Teil unserer Strassen und Plätze. Früher konnten diese öffentlichen Räume von der ganzen Bevölkerung genutzt werden. In der Zwischenzeit sind Strassen zu Fahrbahnen und viele Plätze zu Parkplätzen geworden. Der grösste Teil der öffentlichen Flächen ist von den Autofahrern monopolisiert worden.

«Woher nimmt der Automobilist das Recht, die Strasse, wie er sich rühmt, zu 'beherrschen', die doch keineswegs ihm, sondern der gesamten Bevölkerung gehört, diese auf Schritt und Tritt zu behindern und ihr ein Verhalten zu diktieren, das er nur auf den eigenen, privaten Wegen fordern dürfte? [...] Die öffentliche Strasse ist nun einmal nicht für den Expressverkehr bestimmt, sie gehört zum Milieu einer Stadt. [...] Sollen etwa die öffentlichen Strassen 'menschenrein' gehalten werden?»⁸ Warum ist, trotz dieser mahnenden Fragen aus dem Jahr 1912, die Entwicklung genau in diese Richtung gelaufen?

Jedenfalls hat die Beanspruchung der öffentlichen Räume durch den motorisierten Verkehr dazu geführt, dass Begegnungs- und Aufenthaltsräume verloren gingen.



Bei der Brücke über den Lognerbach in Werdenberg 1915.



Bei der Brücke über den Lognerbach in Werdenberg 1996: Der Erlebniswert für Fussgänger ist stark eingeschränkt. Die Beleuchtung ist ebenso fussgängerunfreundlich wie die Baustellentafel, die als Information für die Autofahrer mitten auf das Trottoir gestellt wurde.

Vor dem Bezirksgebäude Buchs 1935: Bereits sind mit dem Trottoir erste Anzeichen einer Verkehrstrennung sichtbar. Die Leute fühlen sich aber auf der Strassenmitte offenbar immer noch wohl und sicher.



Vor dem Bezirksgebäude Buchs 1996: Bei täglich 15 000 verkehrenden Fahrzeugen ist ein Aufenthalt selbst auf dem Trottoir nicht sehr attraktiv.



Lärm und andere Immissionen sind weitere Faktoren, die dazu führen, dass sich die Leute nicht länger als notwendig im Strassenraum aufhalten.

Auswirkungen auf das Orts- und Strassenbild

Durch die benötigte Fläche, aber auch durch die wegen der Staubentwicklung der Automobile notwendige Asphaltierung wurden viele öffentliche Räume zu reinen Verkehrsflächen. Nicht die Gestaltung von Strassen und Plätzen, sondern die Verkehrsabwicklung stand im Vordergrund. Das führte dazu, dass die Fussgängerverbindungen unattraktiv wurden, was wiederum Leute vom Gehen abhält. Da aber erst Menschen einen Raum beleben und interessant machen, führt das in einem Teufelskreis zu einer weiteren Attraktivitätsminderung.

Weil die engen Dorfkerne nicht für den motorisierten Verkehr errichtet worden waren, wurden sie oft zu eng. An vielen Orten mussten deshalb Vorgärten geopfert, Bäume gefällt oder Gebäude abgerissen werden – mit den entsprechenden Auswirkungen auf das Ortsbild.

Im weitern führen die Emissionen der Motorfahrzeuge zu einer negativen städtebaulichen Entwicklung. Früher wurden die

6 Im Jahre 1900 wurde im Kanton Graubünden ein allgemeines Autoverbot beschlossen, das erst 1925, bei der neunten Volksabstimmung, aufgehoben wurde. Bei acht Abstimmungen wurde das Verbot aufrechterhalten.

7 Vgl. Hättenschwiler 1990.

8 MICHAEL FREIHERR VON PIDOLL: *Der heutige Automobilismus. Ein Protest und Weckruf.* Wien 1912, S. 1; zitiert nach ILS 1989.



St.Gallerstrasse am Werdenbergersee 1940: Noch ist die Strasse ein Teil des Flanierweges.



St.Gallerstrasse am Werdenbergersee 1996: Der Werdenbergersee ist nach wie vor ein attraktives Naherholungsziel, das Spazieren wird aber durch Lärm und Gestank von der angrenzenden Staatsstrasse beeinträchtigt.

Gebäude auf die Strasse orientiert. Zum Teil durch die Lärmschutzverordnung gefördert, kam es zum Bestreben, die Gebäude vom Strassenraum abzuwenden oder die Gebäude mit Wänden von den Immissionen des motorisierten Verkehrs abzuschirmen. Die Konsequenz ist, dass viele Strassenräume noch öder und unwirtlicher werden. Kommt dazu, dass sich das Leben der Gebäude nicht mehr gegen den öffentlichen Raum, sondern rückwärtig abspielt. Die Vorteile einer solchen Lösung sind unbestritten, aber der eigentliche Strassenraum verarmt dadurch.

Gute, schöne alte Zeit?

Die Nachteile, die Fussgänger und Fussgängerinnen heute im Gegensatz zu früher

zu ertragen haben, sind offenkundig. Die gute alte Zeit soll deshalb aber nicht verherrlicht werden. Es gab offene Kanalisationen, es gab Dreck, es gab Staub, ganz abgesehen von den teilweise schlechten Lebensbedingungen. Das Rad kann und soll nicht zurückgedreht werden. Trotzdem soll aus der Geschichte gelernt werden. Im Dorffinnern ist den Fussgängern mehr Gewicht beizumessen. Sicherheit und Attraktivität der Wege sind zu verbessern, direkte Verbindungen sind zu pflegen. Die Strassenräume sind, auch wenn darauf Autos verkehren, fussgängerfreundlicher zu gestalten.

Verschiedene Ansätze in neuerer Zeit deuten in diese Richtung, sei es in der Strassenverkehrsgesetzgebung mit der

Möglichkeit des Festsetzens von tieferen Höchstgeschwindigkeiten, dem Trottoirparkierverbot oder der Verbesserung des Vortrittsrechts an Fussgängerstreifen⁹, sei es mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege, das im Siedlungsgebiet ein zusammenhängendes Fusswegnetz fordert¹⁰. Es sind auch verschiedene positive Ansätze in der Gestaltung des öffentlichen Raumes sichtbar. So ist zu hoffen, dass Verbesserungen für die zu Fuss gehende Bevölkerung erreicht werden und damit das Interesse geweckt wird, wieder vermehrt zu Fuss unterwegs zu sein.

9 Bundesgesetz über den Strassenverkehr, Strassensignalisationsverordnung und Verkehrsregelverordnung.

10 Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege, Art. 2 und Art. 4.

Quellen und Literatur

Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, ARF (Hg.): *Fusswege im Siedlungsbereich*. Schrift Nr. 6. Zürich 1981.

Birkhäuser 1984: KASPAR BIRKHÄUSER, *Entstehung und Bedeutung des Fussgängerstreifens in der Schweiz*. – In: *Fussgängerfreundlich*. Publikation des Verkehrsclubs der Schweiz VCS, ca. 1984.

SIMON CANONICA, *Bedeutung von Fusswegen*. – In: *Fusswege im Siedlungsgebiet*. Planungsamt des Kantons St.Gallen. Information Nr. 7. St.Gallen 1991.

Fischer 1979: TONI FISCHER, *Der Fussgänger im Strassenverkehr*. Zürcher Studien zum Privatrecht. Zürich 1979.

DIETRICH GARBRECHT, *Gehen, ein Plädoyer für das Leben in der Stadt*. Weinheim und Basel 1981.

MARKUS HARTMANN U. A., *Verkehrsberuhigung und Gestaltung*. Forschungsarbeit der Schweizerischen Strassenfachleute VSS. Zürich 1991.

MARKUS HARTMANN/PETER LANZ, *Zu Fuss im Kanton Zürich*. Amt für Raumplanung des Kantons Zürich. Zürich 1994.

Hättenschwiler 1990: DIEGO HÄTTENSCHWILER, *Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde*. Seminararbeit Schweizergeschichte am Historischen Institut der Universität Bern. Bern 1990.

Heimatschutz SG/AI (Hg.), *Lebensraum – Zwischenraum, Betroffenheit und Verantwortung für den kollektiven Aussenraum*. St.Gallen 1995.

ILS 1989: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.), *Benachteiligung des Fussgängerverkehrs und Ansätze zu ihrer Beseitigung*. Kassel 1989.

Verkehrsclub Österreich (Hg.), *Vorrang für Fussgänger*. Wien 1992.

Bilder

Bildarchiv Hansruedi Rohrer, Buchs (alle historischen Aufnahmen); Jürg Lori, Grabs (Fotos 1996).