

Für ältere Leute ist das Gehen oft etwas beschwerlich und sie fühlen sich einer Gefahr ausgesetzt, sobald unvorhergesehene oder komplexe Situationen auftauchen, zum Beispiel Zweiradfahrer auf dem Trottoir, eine Querung über eine Strasse, auf der man immer eines oder mehrere Fahrzeuge sieht oder eine Kreuzung mit Fahrzeugen, die aus verschiedenen Richtungen kommen. Manchmal nehmen ältere Leute auch wahr, dass sie Raum und Zeit nicht mehr klar interpretieren können und fühlen sich deshalb unsicher bis orientierungslos.

Viele alte Leute verlassen deshalb ihre Wohnung oder das Altersheim nicht mehr, wenn sie keine Begleitung haben. Sie alle, Kinder, Kranke und Alte also vielleicht gegen 10 % der Bevölkerung, wären auch gerne Fussgänger, bleiben aber meistens oder immer zu Hause oder im Heim, weil die städtische Umgebung nicht für sie gemacht ist und es von der Haustüre aus keinen sicheren Weg irgendwohin gibt. Man ist im Alter also wieder gleich weit wie als Kleinkind.

Zu Fuss Gehen

Auf sonderbare Weise hat das zu Fuss Gehen ein einerseits viel zu schlechtes Image andererseits ein viel zu gutes: Viele Leute, besonders solche, die sich immer in einem knappen Zeitplan bewegen, betrachten das zu Fuss gehen nur als Notwendigkeit. Für Sie ist das Fahren, möglichst mit einem Motorfahrzeug, immer die primäre Art der Fortbewegung. Man sagt selbstverständlich: «Wir fahren mit 5er-Tram bis zur Endstation und dann muss man ein paar Minuten zu Fuss gehen bis zum Eingang des Zoos.» Niemand würde sagen: Wir müssen bis zur Endstation der Tramlinie 5 fahren und dann geniessen wir ein paar Minuten Fussweg bis zum Zoo-Eingang.

Es gibt Menschen, die sich einen Hund anschaffen, weil sie wissen, dass ihnen das zu Fussgehen guttut (vielleicht vom Arzt empfohlen), sie aber ein Naturell haben, mit dem sie kaum je zu Fuss gehen. Dieses Naturell ist erklärbar, denn Jahrtausende lang ist der Mensch überall hin zu Fuss gegangen. Das Reiten war teuer, anstrengend und erforderte eine viel bessere Kondition als das Zufussgehen. Das Fahren in einer Kutsche oder einem Wagen war noch teurer und extrem holprig und unangenehm. Man kam damit zwar etwas schneller vorwärts, aber die Reise war meist eine Qual.

Und dann kam die Befreiung im 19. Jahrhundert: zuerst mit der Eisenbahn dann mit dem Velo und bald darauf mit dem Automobil wurde das bequeme Fahren auf einer flachen Schiene oder einer festen Strasse möglich. Das Fahren wurde so nicht nur zur bequemen Fortbewegung, sondern auch zu einem umfassenden Statussymbol. Das zu Fuss gehen wurde zu einem Überbleibsel aus früheren Zeiten und zu einer notwendigen Verbindung von Fahrgelegenheiten. In den 1950er und 60er-Jahren gab es reihenweise Witze und Karikaturen über den letzten Fussgänger und es gab 1960 einen populären, komischen Film mit dem Titel «Der letzte Fussgänger». Man sah sie als aussterbende Spezies, die noch an alte Zeiten erinnerte.

Jetzt gibt es auch die Verklärung des zu Fussgehens: Man hat in Zeitungen, Zeitschriften, im Internet und im Fernsehen x-fach gesehen und gehört, dass das Zufussgehen gesund sei und das Leben verlängere. Weil man den Wohnort und den Arbeitsort aber nicht so leicht verändern kann, strengt man sich an, und geht auch manchmal zu Fuss, wenigstens ein wenig.

Übrigens: man redet normalerweise vom zu Fuss Gehen, obwohl das Gehen eigentlich immer zu Fuss ist. Aber man sagt: Ich gehe in die Ferien, ich gehe einkaufen etc. und meint damit, dass man eine lange Strecke in einem Fahr- oder Flugzeug verbringt und dann noch ein paar Schritte zu Fuss geht. Da schimmert noch durch, dass das Gehen einst die Grundform aller Mobilität war.

Vision des Gehens

Ganz anders ist die mentale Einstellung und insbesondere auch der virtuelle Stadtplan im Kopf einer Person, welche aus der Haustüre tritt und weder einen Fahrausweis noch ein öV-Billett im Sack hat, auch nicht auf ein Velo steigt, sondern nur gehen will. Alles, was sich im Umkreis von 1 km befindet, ist nahe, sozusagen das eigene Revier, 2 km sind gut erreichbar und für 5 km Distanz setzt man etwa 1 Stunde ein und erreicht so ein grosses, vielfältiges Gebiet. In diesem Gebiet gibt es aber normalerweise etliche Inseln, die man kaum kennt, weil man normalerweise daran vorbeifährt.

Der Weg zu Fuss zu einem Ziel beginnt mit dem Einschlagen einer generellen Richtung. Je nach Wetter, Jahreszeit, Kleidung und Konstitution wählt man einen anderen Weg: Mal möglichst kurz, mal möglichst nicht zu steil, mal an der Sonne, mal unter Vordächern geschützt mal neugierig auf eine neue Strecke. Auch wenn der Weg nicht das Ziel ist, hat er in jedem Abschnitt eine eigene Qualität und jeder Eindruck ergänzt das Bild, das wir uns von einem Stadtteil oder einer Naturlandschaft machen.

Mit dieser Vorstellung eines frei gehenden Menschen überlegen wir uns, wie uns der Fahrverkehr begegnet.

Der Albtraum

Um die heutige gesetzliche Situation zu verstehen, müssen wir uns in die frühen 1970er Jahre zurückversetzen. Das Auto ist eben zu einem Massenverkehrsmittel geworden, innerorts galt nicht immer eine Geschwindigkeitsgrenze, manchmal Tempo 60 km/h und nur bei Gefahren für die Autos gab es niedrigere Geschwindigkeitsgrenzen. Die Velos waren praktisch aus dem Strassenbild verschwunden und der öffentliche Verkehr blieb überall im Stau stecken, weil es noch keine Lichtsignalanlagen gab, welche den öffentlichen Verkehr bevorzugen konnten. Für die Autos und die Motorräder gab es verglichen mit heute kaum Abgas- oder Lärmvorschriften. Es war klar, dass es so nicht weitergehen konnte, aber die Zukunftsvorstellungen gingen weit auseinander: Auf der einen Seite gab es die Vorstellung, dass auch in der Schweiz die Städte autogerecht umgebaut werden sollten. Das geeignete Mittel, um den Strassenverkehr sicherer zu machen, sah man darin, die einzelnen Verkehrsarten voneinander zu trennen, insbesondere der Fussverkehr vom Fahrverkehr. Streckenweise wurden auch schon separate Velostreifen gebaut. Unterführungen und Überführungen für Fussgänger betrachtete man als moderne Anlagen, welche überall dort nötig seien, wo viele Fussgänger eine wichtige Strasse queren wollen. Mit dieser Philosophie hat man auch das so genannte „Shopville“ vor dem Zürcher Hauptbahnhof gebaut, schon lange bevor es einen unterirdischen Bahnhof gab. Mit der Eröffnung des Shopville wurden damals alle oberirdischen Querungs-Möglichkeiten aufgehoben und es wurden Ketten angebracht, um das Betreten des Bahnhofplatzes zu verhindern!

Auf der anderen Seite wurden nicht nur autofreie Sonntage und autofreie Gebiete gefordert, sondern auch die Abschaffung aller Verbrennungsmotoren.



Hunzenschwil, März 2025: Statt den Fussgängern die Autos verlocken

Die Verkehrstrennung

In dieser Situation haben sich einige Männer zusammengetan und zuerst mal versucht, wenigstens einen Punkt des Problems zu lösen: Die Schweiz hat in den 1960er und 1970er-Jahren begonnen, kreuz und quer durch die Landschaft nationale und kantonale Autobahnen zu bauen. Damit sind unzählige alte Fuss- und Wanderwege ersatzlos abgeschnitten worden. So wurde die Forderung laut, dass der Bund beim Autobahnbau die Wanderwege mit Brücken oder Unterführungen erhalten müsse, damit ein zusammenhängendes Wanderwegnetz zwischen allen Siedlungen entsteht. Die Gruppe hat einen entsprechenden Initiativtext ausgearbeitet, dann aber bemerkt, dass eine Volksinitiative auch jenen Menschen etwas bringen muss, welche gar nicht wandern wollen, sondern mehr oder weniger im Siedlungsraum bleiben. Also hat man die Idee der vom Fahrverkehr getrennten Wege für die Wanderer auch auf das Siedlungsgebiet übertragen und in einer Volksinitiative gefordert, dass die Siedlungen so weiterentwickelt werden, dass man sich frei und getrennt von den damals noch extrem gefährlichen Fahrbahnen im Siedlungsraum bewegen kann. Man glaubte also, dass die Zukunft darin liege, dass Bereiche für Fussgänger abseits der Fahrstrassen geschaffen werden müssen, in welchen das urbane Leben stattfindet, und dass die Fahrzeuge nur ausserhalb dieser Bereiche schnell fahren dürfen. Im **Gesetzestext des Fuss- und Wanderweg-Gesetzes des Bundes (FWG)** lautet die konkretisierte Vorstellung folgendermassen:

Art. 2 Fusswegnetze

1 Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet.

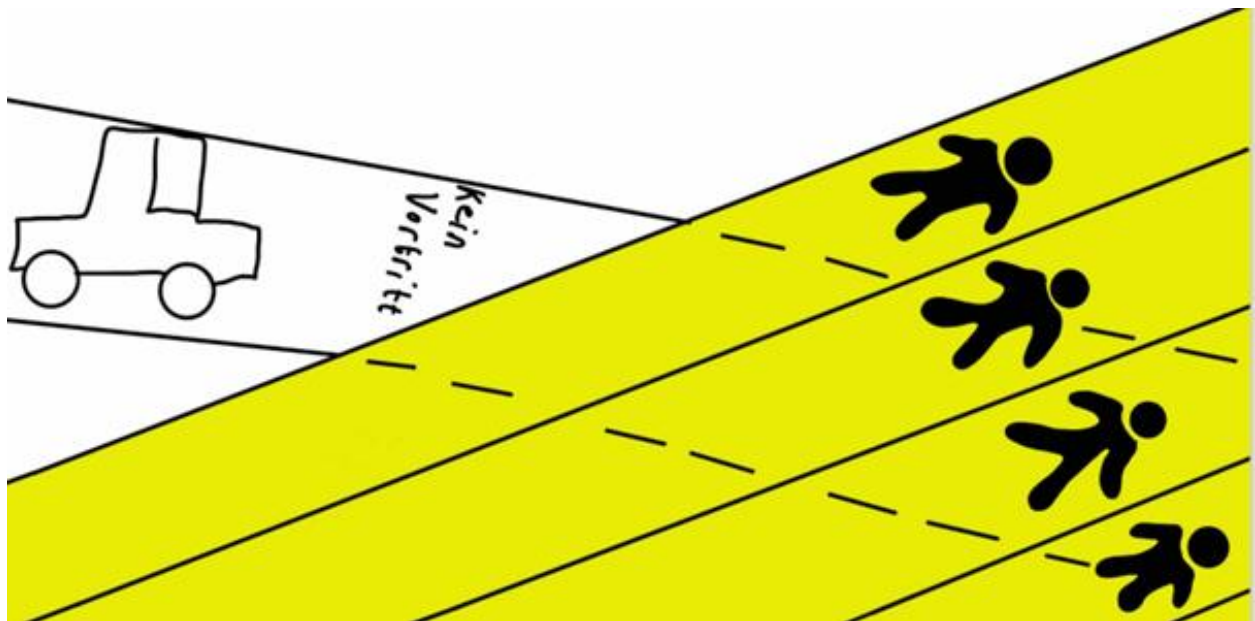
2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Begegnungszonen und ähnliche Infrastrukturen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.

3 Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.

Man stellte sich also vor, dass das dörfliche und das städtische Leben sich in der Zukunft nicht entlang der gefährlichen Strassen, sondern entlang der Fusswege respektive von den Fussgängerzonen aus entwickelt. Darum sind die Trottoirs im Gesetzestext nur als Verbindungsstücke zwischen den Fusswegen erwähnt.

Unseres Wissens gibt es nur eine einzige Gemeinde, in welcher die Siedlungsplanung nach der Vision des Gesetzes erfolgt ist. Es handelt sich um die Gemeinde Hünenberg im Kanton Zug. Dort bestanden früher drei kleine Weiler, aber kein eigentlicher Dorfkern. Dann wollte man mit einer zukunftsweisenden Planung die leere Fläche zwischen den Weilern überbauen und entschied sich nach einem Wettbewerb (der von René Haubensak gewonnen worden ist) dafür, dass das Leben im neuen Quartier nicht entlang der neuen Strassen geplant werden soll, sondern in Begegnungszonen, welche die Fläche zwischen den Weilern auffüllte.

Praktisch überall sonst in der Schweiz sind die Siedlungen aber entlang von Strassen weiter gebaut worden und es ist meistens auf separate Fusswege verzichtet worden. Die Trottoirs wurden so zum Hauptbestandteil der Fusswegnetze. Das hat den gravierenden Nachteil, dass man als auf dem Trottoir zu Fuss gehender Mensch immer nur auf einer Seite etwas Lebendiges findet. Auf der anderen Seite ist man auf dem Trottoir immer dem Lärm und den Abgasen der Autos ausgesetzt. Nur noch in den Altstädten und in abgelegenen Dörfern sowie draussen in der Natur kann man das ursprüngliche Gehen mit interessanten Eindrücken von links und von rechts erleben.



Die Fussgängerbahn - Vision, Kind 12 Jahre, 2024

Der neue Stadtraum (Stadt-Traum)

Früher hat man nur das mittelalterliche Zürich als Altstadt bezeichnet. Heute muss man aber feststellen, dass alle zentralen Stadtteile, welche vor dem massenhaften Auftauchen von Autos geplant und gebaut worden sind, zur neuen Altstadt gehören. Diese Stadtteile sind zwar nicht mittelalterlich, aber sie sind so gebaut worden, dass sie für Kutschen, aber nicht für Autos geeignet sind und sie bieten eigentlich keinen Platz für parkierte Fahrzeuge. Der Kutscher musste bei seinen Pferden bleiben, also waren die Kutschen nicht parkiert, sondern nur manchmal abgestellt. Diese Stadtteile hätten eine sehr hohe Lebensqualität, wenn sie nicht voller Autos wären. Wenn für Fussgänger, Velos und Fahrzeuge in Bewegung genug Platz eingeräumt wird, bleibt praktisch kein Platz zum Parkieren. Weil jetzt für Velos Platz geschaffen wird, verschwinden die ehemaligen Kutschen-Standplätze, die längst zu Parkplätzen umfunktioniert worden sind. Von breiten Trottoirs, die das nebeneinander Gehen und Plaudern ermöglichen kann man meistens nur träumen, aber alle Autos sind so gebaut, dass zwei bis drei Personen nebeneinander sitzen und plaudern können.

Die «Superblocks»

Vor Kurzem ist eine neue Idee aufgetaucht: Man könnte die Stadt parzellieren und so Räume ohne Durchgangsstrassen schaffen. Wie die Strassen innerhalb eines solchen Raumes genau organisiert sein sollen, wird in der Stadt Zürich diskutiert. Könnte das Resultat vielleicht so sein, dass von einer "ähnlichen Anlage" im Sinne des Gesetzes (FWG, s.o.) die Rede sein könnte? Dass sich die Menschen darin also ohne Angst vor Gefahr bewegen könnten. Wird Zürich nach 40 Jahren doch noch FWG-konform? – Wir werden sehen. Das zentrale Problem ist die gefährliche Geschwindigkeit der Fahrzeuge, auch die der Velos.

Einige Städte weltweit haben ähnliche Konzepte zur Stadtparzellierung und zur Schaffung von Räumen ohne Durchgangsstrassen umgesetzt:

Barcelona, Spanien: Die Stadt hat das Konzept der "Superblocks" eingeführt. Diese bestehen aus mehreren Häuserblocks, in denen der Durchgangsverkehr eingeschränkt ist, um den Raum für Fussgänger und Velofahrende zu verbessern.

Oslo, Norwegen: Oslo hat Massnahmen ergriffen, um das Stadtzentrum autofrei zu machen. Dies umfasst die Reduzierung von Parkplätzen und die Förderung von Fussgängerzonen.

Paris, Frankreich: Paris hat mehrere Initiativen gestartet, um den Autoverkehr zu reduzieren und mehr Platz für Fussgänger und Velofahrende zu schaffen. Der Fahrverkehr ist markant beruhigt worden.

Diese Städte zeigen, dass es möglich ist, städtische Räume so zu gestalten, dass sie den Bedürfnissen von zu Fuss Gehenden und Velo Fahrenden besser gerecht werden.

In **Zürich** haben wir ein spezifisches Problem, weil die Tramlinien die fussläufigen Quartiere zerschneiden. Ein sicheres Queren der Tramstrecken ist für Kinder und alte Menschen oft schwierig, manchmal unmöglich. Zudem sind viele wichtige städtische Funktionen entlang von Tramlinien aufgereiht und nicht in den Geh-Inseln zentriert. Die wichtigsten Geh-Inseln in Zürich sind die Altstadt links der Limmat und die Altstadt rechts der Limmat.

Vielleicht sollten wir uns vom Begriff des Superblockes lösen, denn erstens werden die adäquaten Lösungen an die lokalen Gegebenheiten angepasst sein müssen und zweitens müssten es nicht klar abgegrenzte Blocks, sondern flexible Flächen mit Tentakeln sein, das heisst Fusswege im eigentlichen Sinne, also Strecken, die dem Fussgänger sowohl links als auch rechts ein Erlebnis beim Gehen bieten, sollten die fussläufigen Flächen verbinden und vernetzen. So würde die ganze Stadt fussläufig. Fusswegnetze wollte übrigens schon die oben erwähnte Volksinitiative und das steht jetzt auch in der Verfassung. Dort ist vorgesehen, dass Trottoirs nur (notwendige) Verbindungsstücke, nicht aber das eigentliche Netz bilden. Diese 50 Jahre alte Vision müsste jetzt neu interpretiert werden.

Der Vorstand des Fussgängervereins Zürich im März 2025