Nutzungsplanung Siedlung

Grundlagen

Planung und Realisierung von Fusswegnetzen

Amt für Orts- und Regionalplanung Dezember 1995

Kanton Basel-Landschaft
Bau- und Umweltschutzdirektion
Amt für Orts- und Regionalplanung

Planung und Realisierung von Fusswegnetzen

Dezember 1995

Inhaltsverzeichnis

1. Vorworte
1.1 Amt für Orts- und Regionalplanung 3
1.2 Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF) 4

2. Einleitung 5

3. Zufussgehen und Fusswege 6
3.1 Bedeutung des Zufussgehens 6
3.2 Bedeutung der Fusswege als Lebensraum 6
3.3 Bedeutung der Fusswege früher und heute 7
3.4 Bedeutung der Fusswege für das Ortsbild 7

4. Arten von Fusswegen 9

5. Anforderungen an Fusswege 10
5.1 Sicherheit – Wohlbefinden 10
5.1.1 Verkehrssicherheit 10
5.1.2 Schutz vor Belästigungen und kriminellen Gefährdungen 10
5.2 Direkte Wege – Durchlässigkeit und Vernetzung 10
5.3 Bequeme, benutzerfreundliche Wege 11
5.4 Angenehme, attraktive Wege 12

6. Elemente der Gestaltung – Stimmungsbildner 14
6.1 Fassaden als Wegbegrenzung 14
6.2 Grün im Strassenraum 14
6.3 Beläge 15
6.4 Beleuchtung 16
6.5 Ausstattung 17
6.6 Das Wasser als Gestaltungselement 18

7. Planung von kommunalen Fusswegnetzen 19
7.1 Zum Vorgehen einer Fusswegplanung 19
7.1.1 Erhebung der Ziele und Quellen 19
7.1.2 Erhebung bestehender Fusswege und Fussgängerverbindungen 19
7.1.3 Planung des Fusswegnetzes 20
7.2 Zur Darstellung der Fusswegnetze 20
7.3 Zur Dichte der Fusswegnetze 22

8. Realisierung von Fusswegnetzen und Fusswegen 23
8.1 Rechtliche Sicherung 23
8.2 Bauliche Massnahmen 24
8.2.1 Nachbesserung bestehender Wege 24
8.2.2 Bau neuer Wege 24
8.2.3 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung 24
8.3 Polizeiliche Massnahmen 24

Adressen 25

Quellenverzeichnis und Literatur 25

Abkürzungen 25

Anhang

Beispiele aus den Gemeinden
1. Aesch 26
2. Arboldswil 28
3. Itingen 29
4. Binningen 30
5 Binningen 32
6. Oberwil 34
7. Niederdorf 36

1. Vorworte

1.1 Amt für Orts- und Regionalplanung

Mit dem auf den 1. Januar 1987 in Kraft getretenen Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege und der zugehörigen Verordnung ist auf Bundesebene die Grundlage für die Planung, die Realisierung und die Erhaltung zusammenhängender Fuss- und Wanderwegnetze geschaffen worden. Ebenfalls am 1. Januar 1987 ist das kantonale Strassengesetz in Kraft getreten, das in den §§ 6 und 21 direkt Bezug nimmt auf die Belange der Fuss- und Wanderwege. Diese Gesetze haben auf Kantonsebene intensive Planungsarbeiten ausgelöst, die – durch wertvolle Mithilfe sämtlicher Gemeinden, des Vereins Wanderwege beider Basel und der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger unterstützt – schliesslich in einem kantonalen Vollzugserlass mündeten. Mit Beschluss vom 6. Dezember 1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege, bestehend aus 8 Teilplänen im Massstab 1:10 000 und dem Dekret über den Regionalplan Fuss- und Wanderwege, genehmigt und auf den 1. Januar 1994 in Kraft gesetzt. Zur Zeit werden die entsprechenden Planungsarbeiten für unseren neuen Bezirk Laufen ergänzt.

Mit dem Regionalplan Fuss- und Wanderwege ist eine erste Etappe zurückgelegt worden. Das grosse Ziel ist aber nicht nur die Planung eines zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzes, sondern auch dessen Anlage, Erhaltung und Kennzeichnung, so dass die Bevölkerung letztlich wirklich davon profitieren kann. Diese Etappe des Vollzugs liegt jedoch nicht mehr im Handlungsbereich des Kantons, jetzt sind die Gemeinden am Zug. Sie sind aufgerufen, bis zum Jahr 2004 ihre kommunalen Strassennetzpläne und -reglemente anzupassen und zu ergänzen. Dabei sind auch die Anforderungen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, wie Vernetzung der Wege und Sicherstellung der Erschliessung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen und Erholungsanlagen zu berücksichtigen. Zudem ist den Aspekten der freien und gefahrlosen Begehbarkeit, des öffentlichen Zugangs und des Ersatzes bei der Aufhebung von Wegstücken Rechnung zu tragen.
Den Gemeinden steht also eine anspruchsvolle aber auch interessante Arbeit bevor. Mit der vorliegenden Broschüre wird für den Bereich der Fusswege eine Arbeitshilfe angeboten, die den zum Teil doch recht abstrakten planerischen Teil dieser Arbeit in den Hintergrund rückt. Im Vordergrund sollen die Bedeutung des Zufussgehens und die vielen Möglichkeiten stehen, wie den Fussgängerinnen und Fussgängern – zu denen wir wohl alle in irgendeiner Form gehören – zu attraktiven Fusswegverbindungen verholfen werden kann.

Dieter Wronsky, Dienststellenleiter

1.2 Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)

Zu Fuss in der Fussgängerzone der Innenstadt als Einkaufs- und Freizeiterlebnis – zu Fuss im Dorf oder im Quartier als alltägliche Angelegenheit – zu Fuss auf Wanderwegen in der freien Landschaft als Erholung. Diese Aufzählung zeigt, wie unterschiedlich die Situationen und Orte sein können, bei denen Leute zu Fuss unterwegs sind. In den Fussgängerzonen der Innenstädte und auf Wanderwegen dominieren die Fussgängerinnen und Fussgänger als Verkehrsteilnehmer. Hier wird, wie die Begriffe ausdrücken, vorrangig ihren Bedürfnissen Rechnung getragen.

Anders ist die Situation in den Dörfern und Aussenquartieren der Städte, wo die Fussgängerinnen und Fussgänger in vielen Fällen in der Minderzahl sind und den Verkehrsraum mit anderen Verkehrsteilnehmern teilen müssen. Lange Zeit haben sie hierbei eine oft gefährliche Anpassung an den motorisierten Verkehr hingenommen. Lange Zeit hat man sich auch wenig Gedanken gemacht über die Folgen der autogerechten Umgestaltung der traditionellen Dörfer und Quartiere. Diese Entwicklung, welcher rückblickend nicht unkritisch begegnet wird, war begleitet von einem grossen Verlust an Fusswegqualitäten. Mit der Relativierung des Primats des motorisierten Individualverkehrs, die in den letzten Jahren eingesetzt hat, erfährt der Fussgängerverkehr eine Aufwertung.

Erste Voraussetzung für die Schaffung von fussgängerfreundlichen Lösungen ist die Kenntnis des Verhaltens und der Bedürfnisse der Zufussgehenden. Hier setzt die vorliegende Broschüre an. Anschaulich wird aufgezeigt, wie vielfältig und subtil die Beziehungen der Fussgängerinnen und Fussgänger in ihrer Langsamkeit und ihrer unmittelbaren Beziehung zum Strassenraum sind und welche Konsequenzen sich daraus für eine fussgängergerechte Verkehrsraumgestaltung ableiten lassen. Eine Umsetzung von Fussgängeranliegen in konkrete räumliche Konzepte, die auch von anderen Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden können, haben schon einige Gemeinden realisiert. Im Sinne einer Ideensammlung werden einige dieser Projekte im zweiten Teil der Broschüre vorgestellt.
Es ist zu hoffen, dass die vorliegende praxisorientierte Schrift die Verantwortlichen dazu ermuntert, sich über die alltäglichen Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger Gedanken zu machen und in den Dörfern und Quartieren sichere und erlebnisreiche Wegenetze zu schaffen. Sie erreichen damit nicht nur eine Förderung des Fussgängerverkehrs, sondern ebenso die Aufwertung von ganzen Siedlungen und Quartieren und nicht zuletzt auch eine Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer Umgebung.

Verena Häberli, Präsidentin der ARF

2. Einleitung

Zufussgehen soll gefördert werden. Diese Forderung kann in jedem neueren Verkehrsleitbild nachgelesen werden. Oder sie steht als Massnahme zur Luftreinhaltung. Und wussten Sie, dass es ein Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege gibt, das die Planung, Anlage und Erhaltung möglichst sicherer und frei begehbarer Wege verlangt?

Das Gesetz verlangt gleichermassen Wege innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes. Während aber die Wanderwegnetze (ausserhalb des Siedlungsgebietes) zu einem grossen Teil festgelegt sind, besteht bei den Fusswegen noch ein erhebliches Handlungsdefizit.

Zufussgehen soll aber nicht einfach deshalb gefördert werden, weil es Gesetze und Pläne verlangen. Vielmehr sind es sachliche – und vernünftige – Gründe, die uns zu einer Unterstützung des Zufussgehens führen sollen. Einmal abgesehen von der Sicherheit und dem Umweltschutzgedanken: Zufussgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart, es fördert die Identifikation im Dorf und es trägt zu einem lebendigen Ort bei. Die vorliegende Broschüre will insbesondere auch diese Aspekte aufzeigen.

Fusswege und Fussgängeranlagen sind dabei nicht nur – wie manchmal behauptet – ein städtisches Problem. Es braucht auch «urbane» Räume im Dorf. Natürlich sind diese dem Dorfcharakter angepasst. Im übrigen hat es diese Räume immer schon gegeben. Der alte Dorfplatz mit dem Lindenbaum ist ein typisches Beispiel. Es ist mitunter ein Ziel dieser Arbeit, Dörfer und kleinere Gemeinden zum Gestalten von attraktiven Fussgängerräumen zu ermutigen.

Im ersten Teil dieser Broschüre werden einige Grundsätze der Fusswegplanung und Anforderungen an Fusswege dargestellt. Die Broschüre richtet sich dabei sowohl an Behörden als auch an Fachleute – Planer und Planerinnen, Strassenbauprojektierende, Architektinnen und Architekten – und an weitere Interessierte.

In einem zweiten Teil werden Beispiele aus den Gemeinden vorgestellt, die aufzeigen, wie Verbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger konkret verbessert bzw. aufgewertet worden sind.

3. Zufussgehen und Fusswege

3.1 Bedeutung des Zufussgehens

Rund 30% Prozent aller Besorgungen werden zu Fuss gemacht. Es wird stets einen beträchtlichen Anteil an Personen geben, die auf das Gehen angewiesen sind. Rund ein Drittel der Bevölkerung hat keine andere Wahl, als sich zu Fuss fortzubewegen. Das sind vor allem Betagte und Kinder. Daneben gibt es eine recht hohe Anzahl von Menschen, die mindestens zeitweise über kein Auto verfügt und sich somit (vor allem) zu Fuss, mit dem Velo oder den öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegt.

Wir sind viel häufiger zu Fuss unterwegs, als wir gemeinhin annehmen. Jeder dritte Weg wird zu Fuss gemacht. Aber auch zu einer Auto- oder Busfahrt gehört meist noch ein Fussweg.

Zufussgehen ermöglicht erst eine Kontaktnahme mit den Nachbarn.

Während die Wege zu Fuss von Tür zu Tür zahlenmässig abgenommen haben, haben die kombinierten Wege zugenommen. Diese erscheinen allerdings in der Statistik nicht als Fusswege. Und die befragten Leute fühlen sich auch nicht als Fussgängerinnen und Fussgänger, sondern als Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs, als autofahrende oder velofahrende Personen. Ist das der Grund, dass der Anteil des Zufussgehens jeweils massiv unterschätzt wird?

3.2 Bedeutung der Fusswege als Lebensraum

Zufussgehen ermöglicht Gespräche und Kontakte mit anderen Leuten. Fusswege dienen also nicht nur der Fortbewegung. Sie sind Aufenthaltsraum. Sie sind Kommunikationsraum. Fusswege tragen in dem Sinne auch zur Identifikation mit dem Dorf, mit dem Quartier bei.
Erst belebte Fusswege führen zu einem lebendigen Quartier. Ein Quartier oder ein Dorf ohne Leute wirkt leer und tot.

Ein Quartier ohne Leute wirkt leer und «tot».

Viele Leute beleben den Raum.

Der Schulweg als Lebensraum: Der Schulweg ist auch Erfahren und Begreifen der Umwelt.

Ähnlich wichtig wie der Schulweg für junge ist der tägliche Spaziergang für ältere Leute. Gerade für sie, die oft alleine leben, sind Kommunikationsmöglichkeiten im öffentlichen Raum von unersetzbarem Wert.

Der Strassenraum war immer schon Fussweg, aber er war mehr als heute auch Arbeitsplatz und Einkaufsort. Der öffentliche Raum hatte im Vergleich zu heute eine noch grössere Bedeutung als Treffpunkt.
(Liestal um 1895)

3.3 Bedeutung der Fusswege früher und heute

Früher war das Zufussgehen noch wichtiger. Das Zufussgehen war selbstverständlich, das Flanieren an Sonntagen ein Ereignis. Die Bedeutung des Gehens kam auch in der Gestaltung der Fusswege zum Ausdruck. Wege zu wichtigen Zielen wurden besonders gepflegt. Hinter solchen Wegen stand ein klarer Gestaltungswille. Die Fusswege, SIE waren die wichtigen Achsen, mit ihren Alleen strukturierten sie mitunter auch den Raum.

Durch das Aufkommen und durch die nachträgliche Dominanz von anderen Verkehrsmitteln wurden Fussgängerinnen und Fussgänger teilweise arg an den Rand gedrängt. Auch in engen, nicht dafür gebauten Siedlungen wurden die Gassen allen Verkehrsteilnehmern – also auch für Autos – geöffnet. Die beengten Platzverhältnisse führten teilweise gar dazu, dass in Dorfzentren der (motorisierte) Verkehr zum Erliegen kam. Das war schliesslich der Grund, warum seit Beginn der 70er Jahre wieder autofreie (Dorfkern)-Zonen geschaffen und den Fussgängerinnen und Fussgängern mehr Raum zur Verfügung gestellt wird.

3.4 Bedeutung der Fusswege für das Ortsbild

Zu einem Ortsbild gehört ebenso wie die Gebäude der Aussenraum, resp. seine Umgebung.

Früher, als alle Leute zu Fuss unterwegs waren, waren die Dörfer von einem dichten Fusswegnetz durchzogen. Heute gilt es, Bestandteile dieses Netzes, soweit noch vorhanden, zu erhalten oder wieder zu ergänzen.

Entscheidend ist das Gesamtbild. Erst attraktive Vorplätze, Vorgärten, Strassenräume und öffentliche Plätze machen zusammen mit den Gebäuden ein attraktives Ortsbild aus.

Eine verschiedenartige Nutzung der Aussenräume ergibt ein unterschiedliches Erscheinungsbild. Am attraktivsten wirkt ein Strassenraum, wenn er von Menschen benutzt wird. Umgekehrt verliert ein kunsthistorisch schöner Platz an Attraktivität, wenn er von Motorfahrzeugen verstellt ist. Fusswege oder wenig befahrene Strassen werden der Ortsbildpflege am besten gerecht.

Ein attraktives Ortsbild wiederum hat Rückwirkungen auf das Zufussgehen. Ein attraktives Ortsbild animiert eher zu einem Fussmarsch als eine unwirtliche Umgebung. Interessant in dem Zusammenhang ist auch die Tatsache, dass an Orten, wo eine Fussgängerzone eingerichtet wurde, gleichzeitig der Wunsch nach Sanierung der historischen Bausubstanz gewachsen ist.

Attraktive Fusswege gehören zu einem schönen Ortsbild wie die Kirche oder der Dorfplatz.

Heute als schön empfundene Dorfkerne sind vielfach vor dem Autozeitalter entstanden. Und sie kommen erst zur Geltung, wenn sie nicht von zu vielen parkierten Autos verstellt sind.

4. Arten von Fusswegen

Der allgemeine Sprachgebrauch kennt eine Vielzahl von Ausdrücken für Wege oder – umfassender – für Gehflächen. Sie werden meist nach gewissen Merkmalen geordnet. Die Charakterisierung kann zum Beispiel aufgrund des Verkehrsaufkommens (verkehrsberuhigte Strasse), der hauptsächlichen Nutzung (Kirchweg), der örtlichen Lage (Uferweg) oder des Alters (historischer Weg) erfolgen.
Fusswege können auch nach dem Ausbaugrad differenziert werden. Es gibt zum Beispiel Trampelpfade, perfekt nach Normen ausgebaute Wege, breite oder schmale Wege, behinderten- oder nichtbehindertengerechte Wege. In den Rechtsgrundlagen wiederum werden Fusswege, Wanderwege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen, sowie Trottoirs unterschieden.
Wie Gehflächen auch immer eingeteilt werden, sie sollen in jedem Falle nach den Bedürfnissen der Benützerinnen und Benützer geplant und errichtet werden. Je nachdem haben die Wege nämlich anderen Anforderungen zu genügen. So muss ein Schulweg in erster Linie sicher und erlebnisreich sein, während von einem Zugang zum Bahnhof erwartet wird, dass er möglichst direkt ist und nicht um sieben Ecken führt. Für die Planung bietet sich somit eine Unterscheidung nach funktionellen Merkmalen an. Dabei können unter anderem Schulwege, Arbeitswege, Wege zum Bahnhof, Einkaufswege und Freizeitwege unterschieden werden.

Schleichwege sind praktische und beliebte Abkürzungen.

Je nach Funktion, haben die Wege verschiedenen Anforderungen zu genügen. Bei Spazierwegen steht die Erlebnisqualität im Vordergrund.

5. Anforderungen an Fusswege

5.1 Sicherheit – Wohlbefinden

Sicherheit ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Fusswege benutzt werden. Fussgängersicherheit umfasst dabei mehrere Aspekte:

5.1.1 Verkehrssicherheit
Ungenügende Verkehrssicherheit schränkt die Freiheit und Mobilität der Fussgängerinnen und Fussgänger ein. Verkehrssicherheit ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Fusswege unbekümmert und angstfrei benutzt werden können.

Fusswege sollten sicher sein, damit sie angstfrei benutzt werden können.

Zufussgehende sind umwegempfindlich. Wenn irgendwie möglich nehmen sie den direkten Weg. Eine gute Fusswegplanung nimmt auf diese – logische – Eigenart der Fussgängerinnen und Fussgänger Rücksicht.

5.1.2 Schutz vor Belästigungen und kriminellen Gefährdungen
Eine umfassende Fussgängersicherheit muss auch den Schutz vor Belästigungen und kriminellen Gefährdungen miteinbeziehen. «Soziale Kontrolle» muss vor allem für jene Abschnitte gewährleistet werden, die oft von Kindern, Frauen und älteren Leuten – auch abends – benutzt werden. Ein typisches Beispiel sind die Zugänge zu den Bahnhöfen.

5.2 Direkte Wege – Durchlässigkeit und Vernetzung

Fussgängerinnen und Fussgänger sind erwiesenermassen umwegempfindlich. Sie wählen den direktesten und zeitlich kürzesten Weg und meiden wenn immer möglich Umwege. Zu weit empfundene Distanzen zum nächsten Fussgängerstreifen erhöhen beispielsweise die Bereitschaft, die Fahrbahn an ungesicherter Stelle zu überqueren. Fusswege sollten möglichst in der Wunschlinie der Zufussgehenden liegen.

Einzelne, zwar sichere und attraktive Wege nützen wenig, wenn sie nicht miteinander verwoben sind. Die einzelnen Wege sind darum zu einem lückenlosen Netz zu verknüpfen. An diesem Netz sind alle wichtigen Fussgängerziele und -quellen angeschlossen.

Allerdings: Ein Fusswegnetz kann nie so dicht sein, dass es alle denkbaren Fussgängerziele erschliesst. Ebenso lassen sich nicht alle Fussgängerbewegungen in ein fest strukturiertes Weg-

Fusswege sind miteinander zu vernetzen.

Wichtige Fussgängerziele – Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Läden, usw. – sind an das Fusswegnetz anzuschliessen.

Plätze sind in das Fusswegnetz einzubeziehen.

netz einbinden. Die Wege spielender Kinder gehorchen beispielsweise keiner Netzlogik.

Fussgängerinnen und Fussgänger werden sich nie ausschliesslich auf Fusswegen des Strassennetzplanes bewegen. Es ist deshalb anzustreben, dass zwischen den offiziellen Fusswegen die Räume möglichst durchlässig bleiben, damit sich die Bewohnerinnen und Bewohner weitgehend frei und ohne Umwege in ihrem Quartier und Wohnumfeld fortbewegen können.

Wichtige Fussgängerverbindungen sollten so breit sein, dass auch Mütter mit kleinen Kindern zu Rande kommen.

Fusswegplanung muss auf langsamere Verkehrsteilnehmer Rücksicht nehmen.

5.3 Bequeme, benutzerfreundliche Wege

Gehen soll bequem sein. Unbequeme, das Gehen (be)hindernde Elemente sollen «aus dem Weg geschafft» werden.

Eine wichtige Voraussetzung für bequeme, benutzerfreundliche Wege ist eine genügende Breite. Die Leute müssen aneinander vorbeigehen können. Langsamere wollen von Eiligeren überholt werden. Überdies sind Fussgänger und

Fussgängerinnen oft mit Gepäck beladen, haben Kinder an der Hand oder benötigen – je nach Wetter – einen Regenschirm. Schliesslich sollen sich die Leute auch unterhalten, oder sie sollen ein Schaufenster betrachten können, ohne dass dabei gerade der Weg blockiert wird.

Es gibt keine absolute Mindestbreite für Wege. Ein «Schleichweg» kann und soll schmaler sein als ein offizieller Zugang zum Bahnhof. Es ist auch nicht anzustreben, dass alle Wege den gleichen Standard aufweisen. Trotzdem: Ein wichtiger Fussweg sollte nicht schmaler als zwei Meter sein. Diese Breite ist allein darum notwendig, dass Leute, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, den Weg einigermassen problemlos benutzen können – eine Anforderung, die bei wichtigen Wegen unbedingt berücksichtigt werden muss. Zwei Meter Breite sind im übrigen absolut kein überrissenes Mass. Zu Beginn dieses Jahrhunderts haben Stadtplaner eine Mindestgehwegbreite von vier(!) Metern gefordert.

Bei der Diskussion um die Breite von Gehwegen ist auch zu berücksichtigen, dass die effektiv nutzbare Breite oft von Signalmasten, Parkuhren usw. eingeschränkt ist. Solche Einbauten erschweren auch die Wegbenutzung für Sehbehinderte. Je weniger solche, meist «fremden» Elemente, desto benutzerfreundlicher der Weg. Zu benutzerfreundlichen Wegen gehören je nach Benutzerkategorie verschiedene «Hilfen». Als Beispiele seien hier aufgeführt: Querungshilfe für Schülerinnen und Schüler an einer vielbefahrenen Strasse, ein Handlauf an einem ansteigenden Weg für ältere Leute, Sitzgelegenheiten usw. In der Nähe von Schulhäusern oder Altersheimen ist diesen Bedürfnissen entsprechend mehr Beachtung zu schenken.

5.4 Angenehme, attraktive Wege

Fussgängerinnen und Fussgänger nehmen das Umfeld intensiver wahr als andere Verkehrsteilnehmer. Und zwar die positiven und die negativen Aspekte, also die schönen Fassaden, den Blumengeruch und das Vogelgezwitscher ebenso wie die trostlos gestaltete Häuserwand, die Abgase oder den Lärm. Zudem halten sich die Leute – durch die langsamere Gangart – länger in den Strassenräumen auf. Sie brauchen

Attraktive Wege sind einladend.

Nicht alle suchen dasselbe. Während die einen schnell und sicher auf dem Bahnhof sein wollen, schätzen die anderen Ruhe und Sonne.

Die Möglichkeit, auf dem Heimweg vom Bahnhof den Einkauf zu tätigen, ist für die Berufspendlerin praktisch und erhöht die Attraktivität ihres Weges.

Strassencafé als Attraktion und Bereicherung des öffentlichen Raumes.

Es gibt nicht DEN attraktiven Weg. Je nach Benützergruppen sind verschiedene Wege attraktiv. Vielleicht führt er an einem interessanten Punkt vorbei, vielleicht trifft man Leute, vielleicht ist er nicht einmal etwas Besonderes, aber er hat keine gefährlichen und unangenehmen Passagen.

Zeit, um eine langweilige oder gar hässliche Passage hinter sich zu bringen. Die Gestalt der Wege ist darum enorm wichtig. Angenehme, attraktive Wege sind Anreize für das Zufussgehen. Unwirtliche Strassenräume sind abweisend. Es ist erwiesen, dass bei attraktiven Fusswegen längere Wege in Kauf genommen werden und dass die Leute länger verweilen.

Was aber macht einen Weg, was macht einen Strassenraum attraktiv?
Die Attraktivität eines Fussweges hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Nicht zuletzt auch von der betrachtenden Person selber. Entscheidend dürfte, auf irgendeine Art, die Erlebnisvielfalt und die Erlebnisdichte sein.
Ein Grundprinzip für die Gestaltung von attraktiven Wegen ist die Abwechslung. Das gilt sowohl für die Nutzungen am Weg als auch für die eigentliche Gestaltung des Weges und der näheren Umgebung.
Ein Weg ist für die Benutzer und Benutzerinnen um so attraktiver, je mehr und je verschiedenartigere Tätigkeiten möglich sind (verweilen, Schaufenster betrachten, einkaufen, Leuten zusehen, spielen, plaudern usw.). Ein Fussweg ist vor allem dann interessant und spannend, wenn er auch anderen Bedürfnissen als denen der zielgerichteten Bewegung dient. Hier ein Gespräch mit der Nachbarin im Garten, dort ein Blick in das Gartenrestaurant. Sind mehr Tätigkeiten und Nutzungen möglich, so halten sich mehr Leute im Strassenraum auf und das wiederum wirkt sich positiv auf die Attraktivität aus. Und: Hohe Fussgängerfrequenzen sind DIE Chance für die ansässigen Geschäfte.

Auch für die Gestalt der Wege ist die Abwechslung ein wichtiger Faktor. Die Abwechslung macht Wege interessant und lässt sie kürzer erscheinen. Schnurgerade Wege sind mühsam, sie erscheinen lang. Ebenso eignen sich monotone, wenig gegliederte Fassaden schlecht als seitliche Begrenzung. Demgegenüber ist ein attraktiver Weg vielleicht gar nicht nach (Norm-)Breite ausgeführt, hier sogar verwachsen, dort etwas schmaler, weiter oben mit einem anderen Belag versehen usw. Vielfältige Blickfänge und Durchblicke machen ihn spannend. Unterschiedliche Räume – Gassen, Plätze, Orte der Ruhe und Orte der Betriebsamkeit – machen den Weg abwechslungsreich und unterhaltsam. Durch Begrünung, angenehme Beleuchtung usw. ist der Raum so gestaltet, dass er zum Verweilen einlädt.

Eine weitere, von der Abwechslung unabhängige Forderung an attraktive Wege ist der Schutz vor Lärm und Schadstoffimmissionen. Da die Hauptursache der Lärm- und Luftschadstoffquellen beim motorisierten Verkehr liegt, müssen entweder die Wege (ab)getrennt geführt werden oder es sind Massnahmen vorzusehen, damit die motorisierten Verkehrsteilnehmer zu einer umwelt- und sozialverträglichen Fahrweise angehalten werden.

6. Elemente der Gestaltung – Stimmungsbilder

6.1 Fassaden als Wegbegrenzung

Monotone Fassaden wirken trostlos und langweilig. Abwechslungsreich und differenziert gestaltete Fassaden hingegen können nicht nur etwas über den Inhalt der Gebäude aussagen, sondern sie sind auch belebend und anregend. Die Menschen fühlen sich wohler in einem abwechlungsreichen Raum, welcher von differenziert gestalteten Bauten klar begrenzt wird, als in einer anonymen und unklaren Situation, in welcher gesichtslose Baukörper beziehungslos herumstehen.
Interessante Fassaden und eine bewusste Gestaltung der Eingänge kommen attraktiven Fusswegen sehr entgegen.

Welche Wegbegleitung ziehen Sie vor?

6.2 Grün im Strassenraum

Grün im Strassenraum trägt stark zur Attraktivitätssteigerung von Fusswegen bei. Bäume gliedern und beleben den Strassenraum und bereichern das Strassenbild. Sie dienen der Orientierung und weisen den Weg. Bäume

Bäume – wuchtige und markante Elemente im Strassenraum.

Bäume wirken beruhigend und spenden Schatten.

Vorgärten mit Grün – dankbare Aufwertung des Strassenraumes.

spenden Schatten, sie laden zum Ausruhen und Verweilen ein und dienen als Witterungsschutz. Mit Bäumen, Hecken und Grünstreifen können Fusswege von der Fahrbahn abgetrennt sowie Fussgängerflächen geschützt werden. Zur Attraktivitätssteigerung für Fussgänger und Fussgängerinnen trägt insbesondere auch das Grün der privaten Vorgärten bei.

Eine asphaltierte und versiegelte Umgebung wird durch Begrünung wohnlicher und behaglicher. Bäume geben einer Strasse, einem Platz oder einem Weg ein Gepräge, ein unverwechselbares Gesicht. Bepflanzung führt zur Verbesserung des Mikroklimas in besiedelten Gebieten. Bepflanzung schirmt ab, kaschiert, verschönert und lässt – neben den effektiven Verbesserungen – die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs erträglicher erscheinen. Bäume am richtigen Ort haben seit je her eine starke symbolträchtige Ausstrahlung. Bekannt sind auch die sinnlich-gefühlsmässigen Wirkungen.

6.3 Beläge

Unterschiedliche Beläge lassen sich sehr vielseitig einsetzen: Einerseits werden Pflasterbeläge bewusst zur Verschönerung eines alten Ortskernes eingesetzt, anderseits werden Belagsänderungen auch als Mittel der Verkehrsbeeinflussung benutzt, zum Beispiel, indem ein Fussgängerübergang mit einem anderen Belag hervorgehoben wird. Mit unterschiedlichen Belägen können Flächen strukturiert werden, Beläge können zur Betonung einer Situation, z.B. eines Gebäudevorplatzes, einer Kreuzung oder eines Platzes eingesetzt werden. Pflasterbänder

Eine strukturierte Fläche lädt eher zum Verweilen ein als ein eintönig asphaltierter Platz.

Beläge sind ein Mittel, Verbindungen zwischen privaten und öffentlichen Räumen herzustellen.

Mit einer differenzierten Gestaltung der Strassenoberfläche können Fussgängerinnen und Fussgänger «geführt» werden.

quer zu Strassen tragen zur optischen Verbindung der beiden Strassenseiten resp. der beiden Dorfhälften bei. Beläge können, wie die Bepflanzung, zur Verflechtung von öffentlichen und privaten Flächen eingesetzt werden.

6.4 Beleuchtung

Die Beleuchtung trägt zum Charakter des Raumes bei, sowohl tags, als auch nachts. Tags wirken die Strassenlampen als reine Ausstattungselemente – allerdings als relativ wichtige, müssen doch Lampen per Definition gut sichtbar sein. Lampen bestimmen somit den Charakter und die Identität des Strassenraumes mit.

In der Nacht wird der Raum geprägt einerseits von der Lichtquelle (Höhe, Helligkeit, Farbe des Lichtes, Distanz der Lichtquellen), anderseits aber auch von den beleuchteten Flächen (Strassen, Fassaden). Zur Wirkung auf den Raum trägt dabei stark auch die Beleuchtung der angrenzenden Gebäude, resp. deren Nutzung bei. Ein Restaurant, ein beleuchtetes Schaufenster oder Licht im Zimmer einer Wohnung haben eine sehr unterschiedliche Wirkung auf den Strassenraum.

Nachts hat die Beleuchtung allerdings nicht nur Auswirkungen auf die Attraktivität von Fusswegen, sondern einen entscheidenden Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Leute. Die Beleuchtung kann entscheidend sein für die Wahl des

Die Strassenlampen tragen auch tags zum Charakter des Strassenraumes bei.

Eine gute Beleuchtung ist vor allem an Wegen, die auch nachts begangen werden müssen, z.B. zu Bahnhöfen, wichtig.

Weges. Am Tag wird der direkte Weg gewählt, in der Dunkelheit hingegen wird der längere, dafür beleuchtete Weg vorgezogen. Dunkle Wege wirken unheimlich und werden gemieden.
Es ist eine Ausleuchtung gefordert, die ein hohes Sicherheitsgefühl und Wohlbefinden vermittelt. Die Lichtpunkte sind so anzuordnen, dass Konfliktbereiche und unübersichtliche Stellen genügend beleuchtet werden. In Geschäftsbereichen kann die Schaufensterbeleuchtung miteinbezogen werden.
Tiefere Lichtpunkthöhen sind fussgängerfreundlicher als hohe Peitschenkandelaber. Sie wirken behaglicher und sie entsprechen eher einem ortsbildgerechten Strassenraum.

6.5 Ausstattung

Unter Ausstattung werden Elemente und Objekte im Strassenraum wie Telefonkabinen, Vitrinen, Hydranten, Wehrsteine, Sitzbänke, Brunnen, Kunstobjekte usw. verstanden. Ausstattungselemente dienen Nutzungen und tragen zur Attraktivitätssteigerung bei. Leere, öde Plätze können freundlicher gestaltet werden. Ausstattungselemente sind je nachdem auch markante Orientierungspunkte.
Ausstattungselemente sind zurückhaltend einzusetzen. Mit zu vielen Elementen wird der Strassenraum überladen und unter Umständen verunstaltet. Er könnte kitschig wirken.

Die meisten Ausstattungsgegenstände sind funktionelle Elemente, zum Beispiel eine Sitzbank, eine Telefonkabine, eine Uhr, und sie sollen in erster Linie ihre Funktion erfüllen. Die Elemente sollen aber soweit als möglich gleichzeitig als Gestaltungselemente eingesetzt werden. Das heisst unter anderem, dass bewusst auf Plazierung, Wahl von Formen, Materialien, Farben usw. geachtet werden muss.

Bei (Kunst)-Objekten sind unterschiedliche Annäherungsmöglichkeiten, vielfältige Ansichten, unterschiedliche Wahrnehmung und verschiedenartige Nutzungen (anschauen, fühlen, spielen usw.) wichtig. Es sind Objekte auszuwählen, die zu einer vielfältigen Nutzung anregen.
Wichtig bei der Ausstattung ist nicht die Ausstattung an sich, sondern was damit passiert.

Ausstattungselemente sind funktionell einzusetzen. Die Strassenräume sollen nicht «übermöbliert» werden.

Sitzgelegenheiten können praktisch nicht genug angeboten werden.

6.6 Das Wasser als Gestaltungselement

Beobachtungen in der warmen Jahreszeit zeigen, dass Brunnen die weitaus meist besuchten, beachteten und gebrauchten Punkte eines öffentlichen Platzes sind. Das Spielen oder sich Beschäftigen mit Wasser kommt offenbar einem grossen Bedürfnis entgegen. Von Vorteil ist, dass sehr verschiedene Leute, vom Kind bis zum Erwachsenen, angesprochen werden. Das hängt auch mit den unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten und Erscheinungsformen zusammen: Wasser bewegt sich, es spiegelt, es tönt, es gefriert, es spendet Abkühlung, es wird zum spielen gebraucht usw. Wasser ist ein dankbares Element zur (Mit)-Gestaltung von öffentlichen Räumen.

Brunnen im Strassenraum sind markante Punkte. Sie sollen bei der Gestaltung von Strassenräumen auch zur Strukturierung des Raumes und zur Orientierung eingesetzt werden.

Wege am Wasser sind etwas vom attraktivsten, was eine Gemeinde ihren Fussgängerinnen und Fussgängern bieten kann.

Der Brunnen als Anziehungspunkt.

7. Planung von kommunalen Fusswegnetzen

Früher war für das Zufussgehen keine Planung notwendig. Es wurden einfach die vorhandenen Wege benutzt. Erst als es immer häufiger vorkam, dass Fusswege durch Überbauungen verloren gingen, Schulwege zu gefährlich und Einkaufswege von Autos versperrt waren, oder dass zur Förderung des öffentlichen Verkehrs neue und bessere Haltestellenzugänge notwendig wurden, setzte sich die Planung durch: So wie für andere Verkehrsarten, soll auch für Fussgängerinnen und Fussgänger ein zusammenhängendes Netz von Wegen angeboten werden.

Seit 1987 verlangt auch das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) die «Planung, Anlage und Erhaltung von Fusswegnetzen». Ebenfalls am 1. Januar 1987 ist das vom Landrat am 24. März 1986 beschlossene Strassengesetz in Kraft getreten. Das Strassengesetz nimmt in den §§ 6 und 21 direkt Bezug auf die Fuss- und Wanderwege. § 6 sagt im Grundsatz aus, dass neben den Feld-, Flur-, Wald-, Reit- und Uferwegen sowie den Radrouten auch die Fuss- und Wanderwege Bestandteile des Gemeindestrassennetzes sind. § 21 nimmt sich vollumfänglich der Fuss- und Wanderwege an, indem er die Aufgaben von Kanton und Gemeinden wie folgt umschreibt:

§ 21 Fuss- und Wanderwege

[1] Der Kanton fördert und koordiniert in Zusammenarbeit mit privaten Organisationen die Planung eines zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzes. Er nimmt in Erfüllung seiner Aufgaben auf Fuss- und Wanderwege Rücksicht und ersetzt Wege, die er aufheben muss.

[2] Planung, Bau und Unterhalt der Fuss- und Wanderwege obliegen den Gemeinden.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass Planung, Bau und Unterhalt der innerörtlichen Fusswegnetze in die Kompetenz der Gemeinden fallen.

Der Regionalplan Fuss- und Wanderwege (RP-FW) vom 6. Dezember 1993 hat mit § 9 des dazugehörenden Dekrets festgelegt, mit welchem Instrument die Planung der Fusswegnetze zu erfolgen hat. Gemäss Absatz 4 ergänzen die Gemeinden ihren kommunalen Strassennetzplan mit einem Fusswegnetz im Sinne von Artikel 2 FWG. Als Orientierung dienen die im Regionalplan ausgewiesenen Fusswegnetze. Gleichzeitig ist auch das Strassenreglement an die neuen Anforderungen anzupassen.

Die meisten der 86 Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft verfügen bereits über einen rechtskräftigen Strassennetzplan Siedlung. Meist enthalten diese jedoch noch kein Fusswegnetz, das den Anforderungen von FWG und RP-FW genügen kann. Bei der Überarbeitung der kommunalen Strassennetzpläne muss deshalb das Fusswegnetz überprüft, ergänzt und wo notwendig verdichtet werden. Der Regierungsrat hat in der Verordnung über den Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 8. Februar 1994 die Frist für diese Überarbeitung auf 10 Jahre festgelegt. Als Übergangsbestimmung sind bis zum Inkrafttreten der überarbeiteten Strassennetzpläne alle Fusswege, die im Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 6. Dezember 1993 dargestellt sind, dem FWG unterstellt worden.

7.1 Zum Vorgehen einer Fusswegplanung

7.1.1 Erhebung der Ziele und Quellen

Um die Wege der Fussgänger und Fussgängerinnen festzulegen, müssen wir logischerweise zuerst ihre Ziele und Quellen kennen. Gemäss Bundesgesetz sind an das Netz anzuschliessen: Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden. Bei einer Planung sind selbstverständlich auch neue vorgesehene Ziele und Quellen einzubeziehen. Aufgrund der Quellen und Ziele lässt sich ein Wunschliniennetz herleiten.

7.1.2 Erhebung bestehender Fusswege und Fussgängerverbindungen

Dem Wunschliniennetz sind die bestehenden Wege und Fussgängerverbindungen gegenüberzustellen. Einleuchtend ist, dass, wenn die Schwachstellen der Wege ausgebessert werden sollen, diese ebenso bekannt sein müssen (Gefahrenpunkte, zu enge oder dauernd verstellte Wege, unbeleuchtete Stellen usw.).

7.1.3 Planung des Fusswegnetzes

Aufgrund der Ziele und Quellen einerseits und der bestehenden Wege anderseits ist das Fusswegnetz auszuarbeiten. Es umfasst:

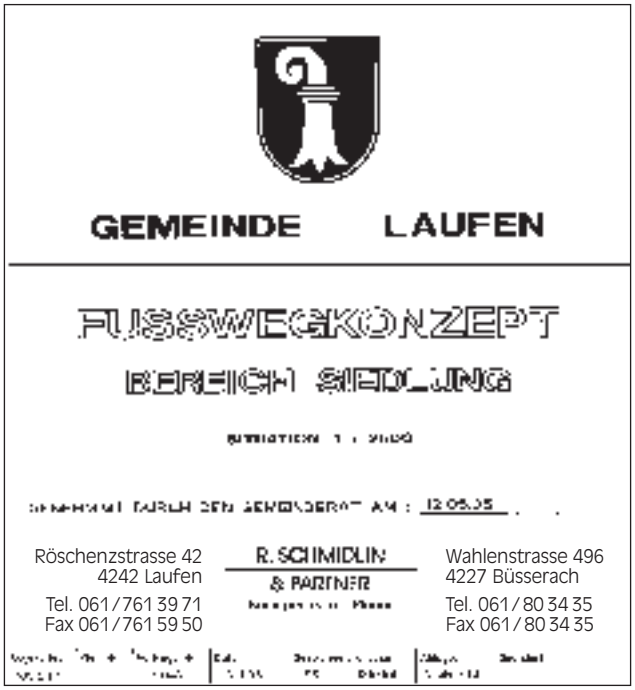
a) Fusswege und Fussgängerverbindungen, die heute bestehen und als solche erhalten bleiben sollen.
b) Neue Fusswege und Fussgängerverbindungen, die im Netz vorhandene Lücken schliessen oder das Netz sinnvoll ergänzen. Unter Umständen bietet sich ein neuer Fussweg an, um eine gefährliche Stelle zu umgehen.
c) Konkrete Massnahmen zur Verbesserung des Fusswegnetzes und der bestehenden Fusswege, z.B. Massnahmen zur Verbesserung einer Fahrbahnquerung oder zur Aufwertung der Gestalt eines Fussweges. Analog der Bestandesaufnahme, wo Schwachstellen des Netzes und einzelner Wege festgehalten werden, sollen hier Verbesserungsmassnahmen vorgesehen werden.

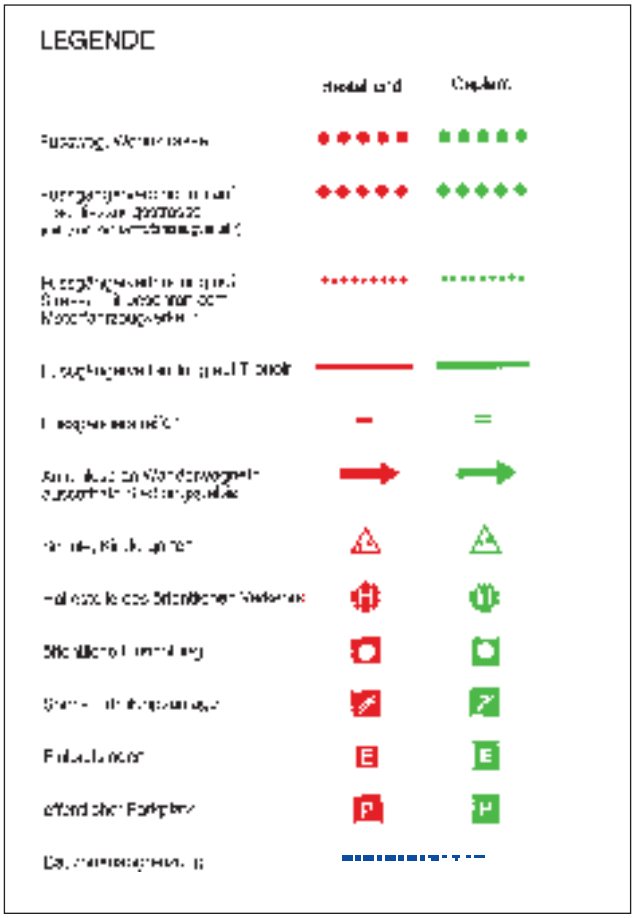
7.2 Zur Darstellung der Fusswegnetze

Die Planungsinstrumente, die sich für die Übernahme der Fusswegnetze in die Planung der Gemeinden anbieten, sind der Strassennetzplan und das Strassenreglement. Gemäss § 26 Absatz 1 des kantonalen Baugesetzes legt der Strassennetzplan «das öffentliche Strassennetz generell fest und hält die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauung frei. Er enthält die bestehenden, die zu korrigierenden und die projektierten Verkehrswege und Parkierungsflächen und muss mit Zonen- und Kanalisationsplänen übereinstimmen.»

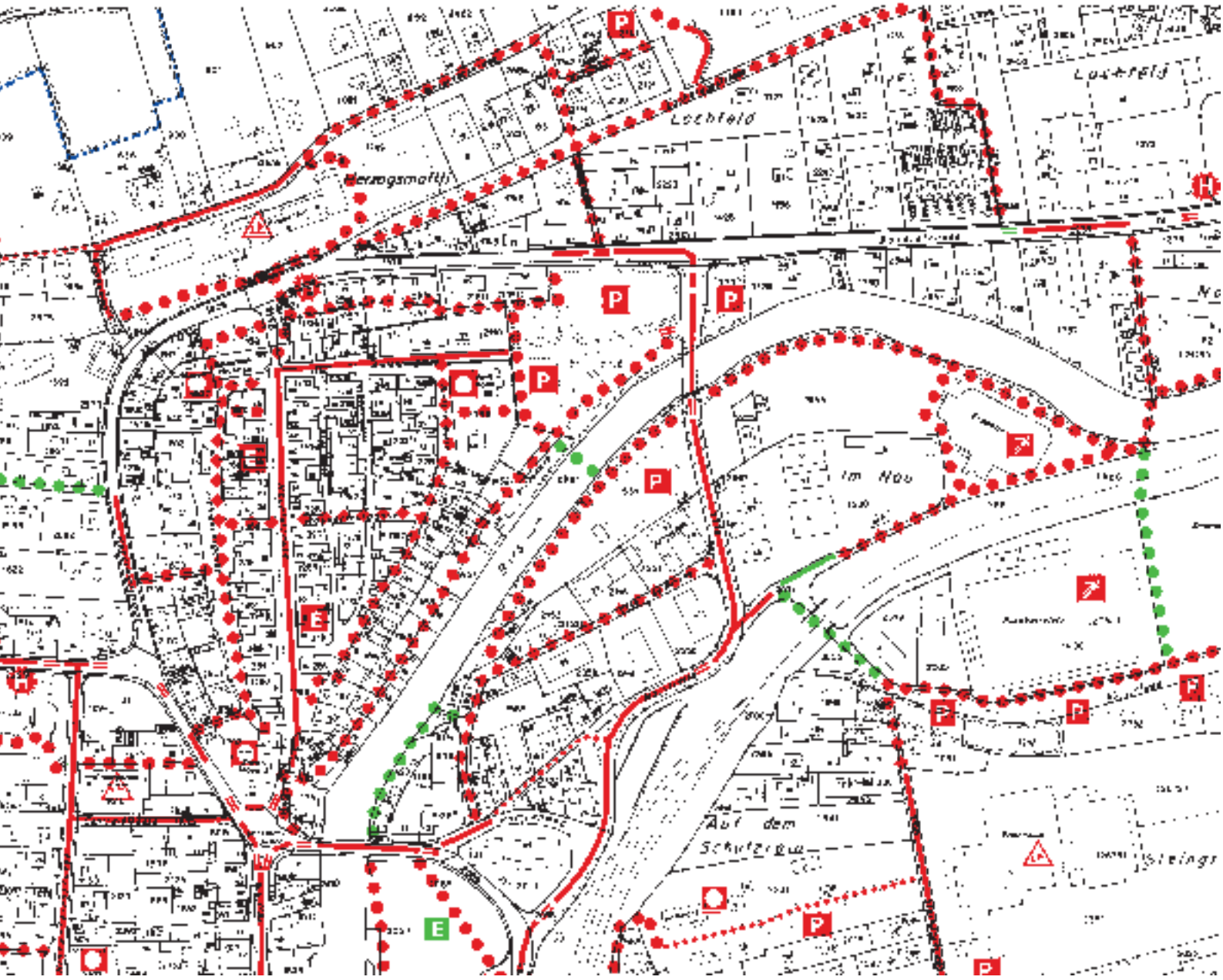
Es empfiehlt sich, in einem ersten Schritt – als Grundlage zum Strassennetzplan – ein Fusswegkonzept auszuarbeiten (vgl. nebenstehenden Konzeptausschnitt). Die darin dargestellten bestehenden und geplanten Fusswege und Fussgängerverbindungen sind von den Gemeinden in einem zweiten Schritt netzartig in den Strassennetzplan zu integrieren. Sie werden somit Teil des verbindlichen Planinhaltes. Die entsprechenden Bestimmungen sind im Strassenreglement beizufügen.

Wo noch keine netzartigen Fusswegverbindungen existieren (ungünstige Linienführung der bestehenden Wege oder ungenügende Ausstattung, fehlende Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger usw.), sind entsprechende





CAD - Barbeitung: Stierli + Ruggli
Ingenieure+Raumplaner
Unterdorfstrasse 38
4415 Lausen
Telefon 061/921 20 11


Lochfeld
Herzogsmühl
Im Nou
Auf dem
Schützenw

Nach dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege gelten Wohnstrassen ebenfalls als Teile des Fusswegnetzes.

Signalisierte Wohnstrassen gemäss der Verordnung über die Strassensignalisierung vom 5. September 1979 (Art. 43) sind nur punktuell möglich. Andererseits besteht das Bedürfnis, sich auf den vielen Quartierstrassen mit wenig motorisiertem Verkehr ebenso frei bewegen zu können. Ein Einbau von Trottoirs würde den Verlust von erhaltenswerten Vorgärten bedeuten. Es ist deshalb anzustreben, solche Strassen als «wohnstrassenähnliche Anlagen» – wo notwendig mit unterstützenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen – ins Fusswegnetz zu integrieren.

Massnahmen vorzusehen. Solche Massnahmen sollten in einem Massnahmenkatalog zusammengefasst bzw. aufgeführt werden.

Zur besseren Verständlichkeit des Planes sind unter dem orientierenden Planinhalt die Fussgängerziele und -quellen darzustellen, so z.B. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulen und Kindergärten, Sport- und Erholungsanlagen sowie weitere öffentliche Einrichtungen.

Das Amt für Orts- und Regionalplanung hat im Dezember 1994 in der Reihe Nutzungsplanung Siedlung/Grundlagen eine Broschüre mit dem Titel «Wegleitung Muster-Strassennetzplan» herausgegeben, die weitere wertvolle Informationen sowie verschiedene Darstellungsmuster enthält.

7.3 Zur Dichte der Fusswegnetze

Jedes Netz hat eine bestimmte Maschenweite, eine bestimmte Dichte. Es gibt keine Richtlinien und wenig Unterlagen darüber, wie dicht ein Fussgängernetz sein soll. Die Dichte des Netzes muss sich also aus den Anforderungen an Fusswegnetze ableiten. Dabei sind die besonderen Eigenheiten der Fussgängerinnen und Fussgänger, zum Beispiel die Umwegempfindlichkeit oder zumutbaren Fusswegdistanzen, zu berücksichtigen.
Für die Dichte eines Fusswegnetzes sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Das Netz muss so dicht sein, dass alle wichtigen Ziele und Quellen angeschlossen sind. Je dichter die Ziele, desto dichter das Netz. Logisch ist, dass Ziele wie zum Beispiel Bahnhöfe, nicht nur von einer Seite, sondern von möglichst allen Himmelsrichtungen zugänglich sein sollten.
- Die Ziele müssen ohne offensichtliche Umwege erreicht werden können. Wenn dies nicht der Fall ist, ist das Netz zu verdichten.
- Die Netzdichte hat sich nach den Bedürfnissen der betreffenden Benützerinnen und Benützer zu richten. Ein Schulwegnetz hat den Schülern, ein Netz von Einkaufswegen hat den Einkaufenden gerecht zu werden. Wege um ein Altersheim müssen älteren Leuten und Behinderten genügen.
- Die Ortswechsel sollten über verschiedene Wege möglich sein. Alternative Wegmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität eines Fusswegnetzes und sind zum Teil aus Gründen der sozialen Kontrolle notwendig (Alternativrouten bei abgeschiedenen Fusswegen, Parkanlagen, usw.).

8. Realisierung von Fusswegnetzen und Fusswegen

8.1 Rechtliche Sicherung

Die Planung ist der erste Schritt. Jetzt gilt es, die Wege zu realisieren, resp. bestehende Wege für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Mit der Zustimmung der Gemeindeversammlung zum Strassennetzplan wird gleichzeitig auch das Enteignungsrecht geltend gemacht für den Bau der im Plan enthaltenen Verkehrswege, so auch der Fusswegnetze. Mit der anschliessenden Genehmigung des Strassennetzplanes durch den Regierungsrat wird der Gemeinde das Enteignungsrecht gewährt.
Mit der Aufnahme einer Fusswegverbindung in den Strassennetzplan und anschliessenden Genehmigung durch Gemeindeversammlung und Regierungsrat ist folglich das Durchgangs- und Nutzungsrecht für diese Fusswegverbindung gesichert.

Da die Überarbeitung eines Strassennetzplanes in der Regel einige Zeit beansprucht, sind einzelne Gemeinden vielleicht gezwungen, vorgängig etwas zu unternehmen, um einzelne Fusswegverbindungen rechtlich zu sichern resp. für die Öffentlichkeit offen zu halten. Den Gemeinden bieten sich folgende Möglichkeiten an:
- rechtliche Sicherung durch Landerwerb oder Landumlegung,
- rechtliche Sicherung durch einen Quartierplan,
- rechtliche Sicherung durch Grunddienstbarkeiten.

8.2 Bauliche Massnahmen

8.2.1 Nachbesserung bestehender Wege
Das kann eine Verbreiterung eines bestehenden Weges, es kann aber auch eine Begrünung eines unwirtlichen Standortes sein. Vielfach kann mit relativ wenig finanziellen Mitteln bereits eine grosse Verbesserung erreicht werden. Da Fussgänger relativ wenig Fläche beanspruchen und bezüglich Belag und Unterbau anspruchslos sind, kosten entsprechende Massnahmen bedeutend weniger als für andere Verkehrsarten.

Neuer, rückwärtiger Fussweg in einer bestehenden Siedlung.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden eher angenommen, wenn sie nicht als Fremdkörper wirken, sondern in den Strassenraum integriert sind. Neben der richtigen Wahl der Massnahmen sind sie auch entsprechend zu gestalten.

Bezüglich Verbesserung der Umgebung können privaten Grundeigentümern im Baubewilligungsverfahren entsprechende Gestaltungsvorschläge gemacht werden. Viele Grundeigentümer sind dankbar für entsprechende Hinweise. Im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben hat eine fussgängerfreundliche Lösung selten finanzielle Konsequenzen, das Problem ist vielmehr, daran zu denken.

8.2.2 Bau neuer Wege
Neue Wege sind nach den Anforderungen der vorderen Kapitel zu erstellen. Neuen Nutzungen im Strassenraum – zum Beispiel Warteräume bei Bushaltestellen – sind ausreichende und attraktiv gestaltete Flächen zur Verfügung zu stellen.

Die Projektierung muss sorgfältig auf die örtlichen Gegebenheiten abgestimmt werden. Vorplätze, Beläge, Hauszugänge, bestehende Bäume und Hecken, Gartenabschlüsse usw. sind mit der entsprechenden Sorgfalt in das Projekt zu integrieren. Die besten Projekte resultieren aus der Zusammenarbeit von Strassenbau-, Planungs- und «Gestaltungsfachleuten» (Landschaftsarchitekten/Landschaftsarchitektinnen, Architekten/Architektinnen).

In Neuüberbauungen sollen Wege von allem Anfang an in die Siedlung integriert werden. Fusswegplanung in Neuüberbauungen ist eine sorgfältige Gestaltung von Siedlungen und Siedlungs-Aussenräumen. Die Gestaltung der Fusswege besteht weniger in einer Ausstattung der Wege mit «Möbeln», sondern in der sinnvollen und erlebnisreichen Führung der Wege.

8.2.3 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung
Es wäre zu vermessen, zu allen Zielen separate Fusswege zu errichten. Es wäre auch nicht möglich, bei unseren Siedlungsstrukturen jedem Verkehrsteilnehmer, jeder Verkehrsteilnehmerin eine eigene Fahrspur oder Fläche anzubieten. Es wird immer Situationen geben, wo sich die verschiedenen Verkehrsteilnehmer die gleiche Fläche teilen müssen. Hier ist auf die Zufussgehenden, die «schwächsten» Verkehrsteilnehmer, speziell Rücksicht zu nehmen. Diese Rücksichtsnahme ist mit entsprechenden Massnahmen zu fördern. Bauliche Massnahmen sollen aber nicht als reine Verkehrsmassnahmen, sondern vielmehr als Gestaltungsmittel eingesetzt werden (z.B. Kombination mit Bepflanzungen, den Strassenraum aufwertende Beläge, abwechslungreiche Gestaltung von monotonen Asphaltflächen).

8.3 Polizeiliche Massnahmen

Die Realisierung von Fusswegen umfasst auch polizeiliche Massnahmen. Es sei in diesem Zusammenhang lediglich auf die Signalisation von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder auf das Trottoirparkierverbot hingewiesen. Eine gute Fusswegplanung verlangt deshalb nicht zuletzt eine gute Zusammenarbeit zwischen Planung, Tiefbau und Polizei.

Adressen

- Kantonale Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, c/o Amt für Orts- und Regionalplanung, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- Wanderwege beider Basel, Rütlistrasse 51, 4051 Basel
- Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich

Quellenverzeichnis und Literatur

- Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger: Fusswege im Siedlungsbereich, Schrift Nr. 6, Zürich 1981
- Boesch H.: Der Fussgänger als Kunde, ETH, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, Bericht Nr. 58, Zürich 1988
- Boesch H., Huber B.: Der Fussgänger in der Siedlung, ETH, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, Bericht Nr. 72, Zürich 1989
- Boesch H.: Der Fussgänger als Passagier, ETH, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, Bericht Nr. 73, Zürich 1989
- Boesch H.: Die Langsamverkehrs-Stadt, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Schrift Nr. 14, Zürich 1992
- Bonanomi L.: Le temps des rues, EPF, Institut de recherche sur l'environnement construit, Lausanne 1991
- Burkhalter R., Pulver R.: Planung und Realisierung von Fusswegnetzen, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern 1988
- Danielli G., Schwarze M.: Planungsfragen bei Fuss- und Wanderwegen, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Schrift Nr. 9, Zürich 1987
- Ghielmetti M., Hartmann M., Müller W.: Verkehrsberuhigung und Gestaltung, VSS-Forschungsauftrag 27/88, Zürich 1991
- Greuter B., Häberli V.: Indikatoren im Fussgängerverkehr, SVI-Forschungsauftrag 45/90, Zürich 1993
- Hartmann M., Rietmann D. u.a.: Fusswege im Siedlungsgebiet, Planungsamt des Kantons St. Gallen, Informationen Nr. 7, St. Gallen 1991
- Huber B., Lischner K., u.a.: Siedlungsstruktur und Aussenraum, ETH, Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung, Bericht Nr. 75, Zürich 1989
- Jud H.: Rechtsverhältnisse an Gehflächen, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger, Schrift Nr. 12, Zürich 1990
- Lanz P., Weiss M.: Handbuch für Quartierverbesserer, Ex Libris Verlag, Zürich 1980
- Verkehrsclub Österreich: Vorrang für Fussgänger, Wien 1993

Abkürzungen

AOR	Amt für Orts- und Regionalplanung
ARF	Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger
BauG	Kantonales Baugesetz vom 15. Juni 1967
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985
FWV	Verordnung über Fuss- und Wanderwege vom 26. November 1986
RP-FW	Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 6. Dezember 1993
SPS/SPL	Strassennetzplan Siedlung/Landschaft
WWbB	Wanderwege beider Basel

GEMEINDE AESCH BL KORREKTION HAUPTSTRASSE

Umgestaltete Hauptstrasse

Ausgangslage

- Typisches Strassenzeilendorf mit hoher Bau- und Nutzungsdichte, Charakter im Zentrum erhalten
- Auch nach Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse J18 hohe Verkehrsbelastung
- Stark publikumsorientierte Flächen im Zentrum
- Klare bauliche Trennung von breiter Fahrbahn und beengten Seitenbereichen
- Für Fussgänger unattraktive Restflächen

Zielsetzung

- Umgestaltung des Strassenraumes im Zusammenhang mit Ortskernplanung, Strassenbauetappenplan Revision und Quartierplanung im Ortskern
- Verlangsamung des Verkehrs
- Kanalisierung bzw. Einengung der Verkehrsfläche zugunsten der Fussgängerfläche
- Erhöhung der Attraktivität für Fussgänger

Auswirkungen

- Reduzierte Verkehrsfläche und beruhigtes Erscheinungsbild senken Geschwindigkeitsniveau
- Mehr Bewegungsraum und bessere Aufenthaltsqualität für Fussgänger
- Zusätzlicher Fussgängerstreifen
- Geregelte Parkierung entschärft Problem des Trottoirparkierens

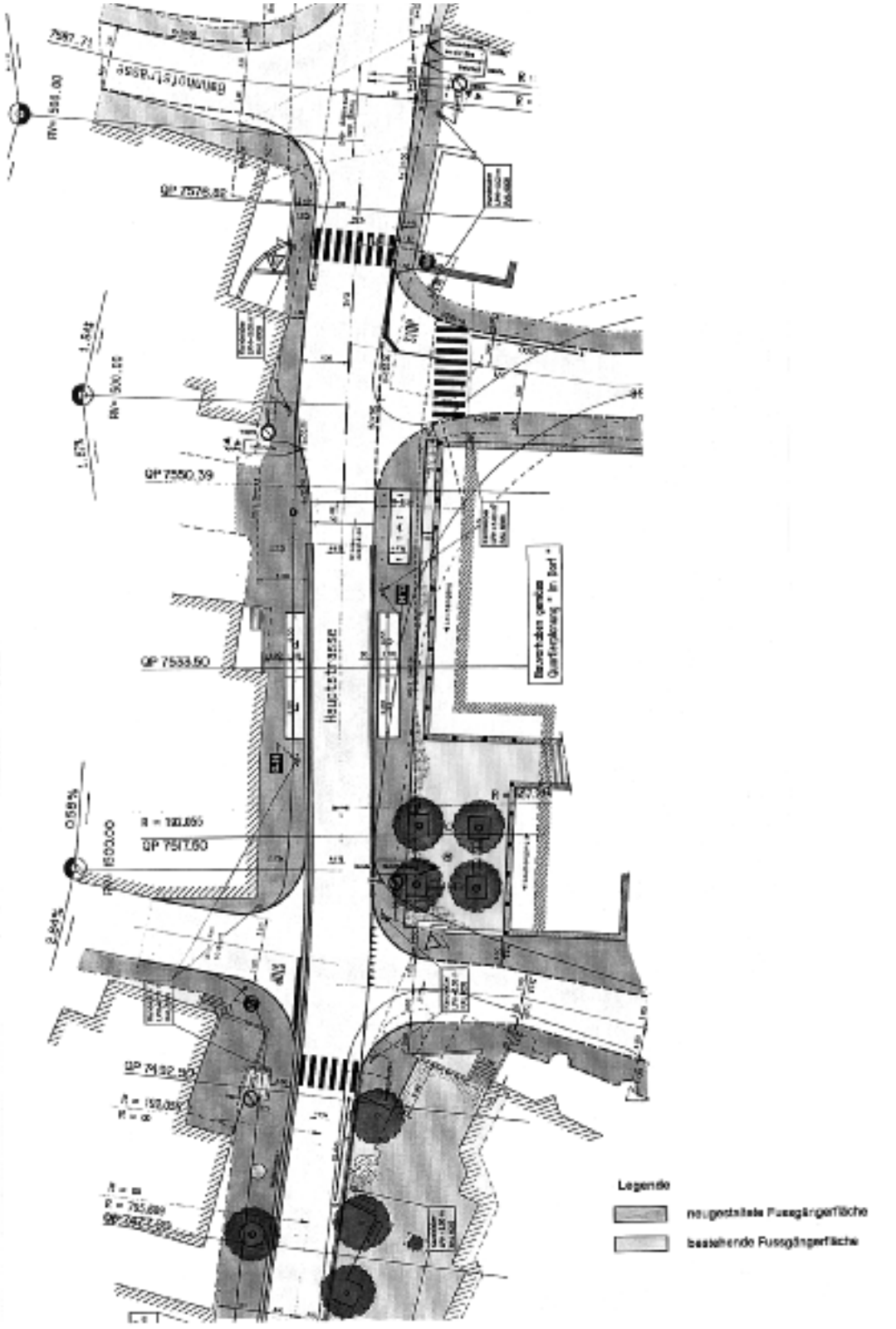
Bleichmattstrasse 10
CH-4153 Reinach BL
Tel. 061 822 04 80
Fax 061 822 04 90

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE ARCHITEKTEN

Gestalterische Beratung: Arch. Büro M. Wetzel, Aesch

GEMEINDE AESCH BL HAUPTSTRASSE NACH KORREKTION



Bläsiquartier 12
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 90

GLASER SAXER PARTNER
INGENIEURE ARCHITEKTEN

Gestalterische Beratung: Arch. Büro M. Wetzel, Aesch

GEMEINDE ARBOLDSWIL

GESTALTUNG DORFPLATZ IM ZUSAMMENHANG MIT STRASSENERNEUERUNG

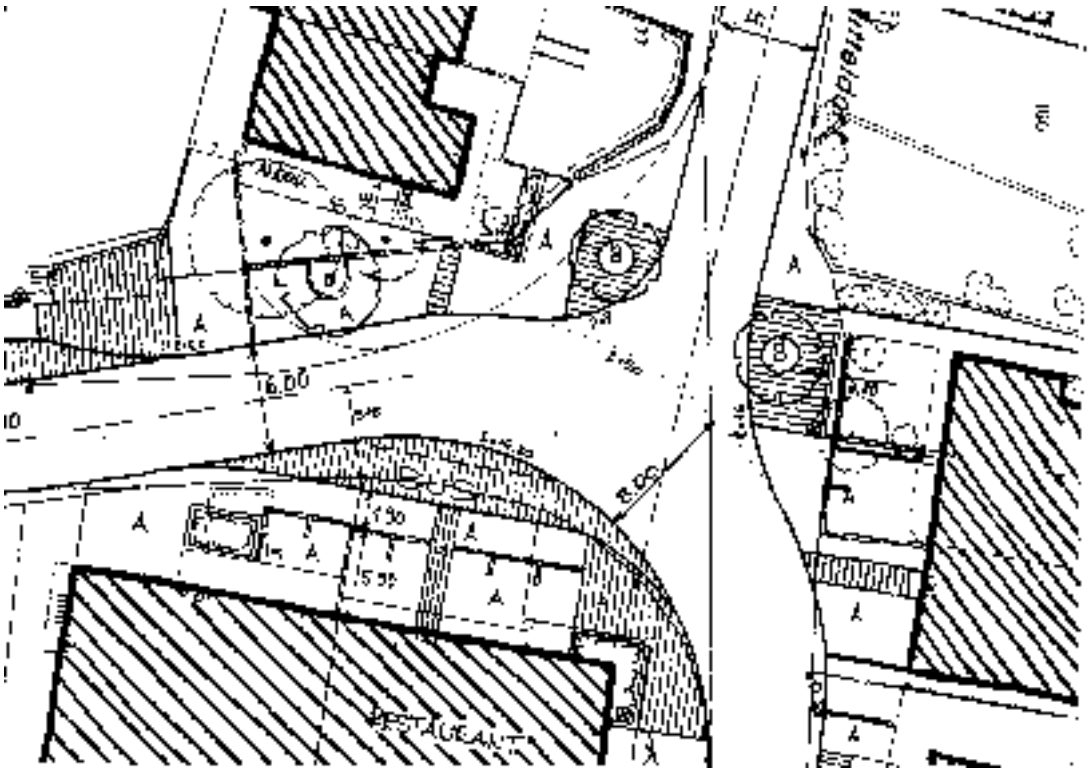
Ausgangslage

Auf dem Dorfplatz von Arboldswil münden die Kantonsstrassen aus den drei benachbarten Dörfern sternförmig ineinander. Der Platz wird durch drei ortskerntypische Häusergruppen eingerahmt und besteht nebst der Fahrbahn für den Fahrzeugverkehr vor allem aus Parkierungsflächen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger sind auf der riesigen, durchgehend geteerten Verkehrsfläche zwar geduldet, haben aber keine baulich gesicherten Bereiche.
Mit der Erneuerung der Kantonsstrasse durch das Tiefbauamt werden im Bereich des Dorfplatzes folgende Ziele angestrebt:

- Erhöhung der Sicherheit und Schaffung von Gehbereichen und Begegnungsflächen für die Fussgängerinnen und Fussgänger
- Gestaltung des Strassenraumes und des ganzen Platzes nach den Gestaltungsrichtlinien des Tiefbauamtes
- Beruhigung des Durchgangsverkehrs

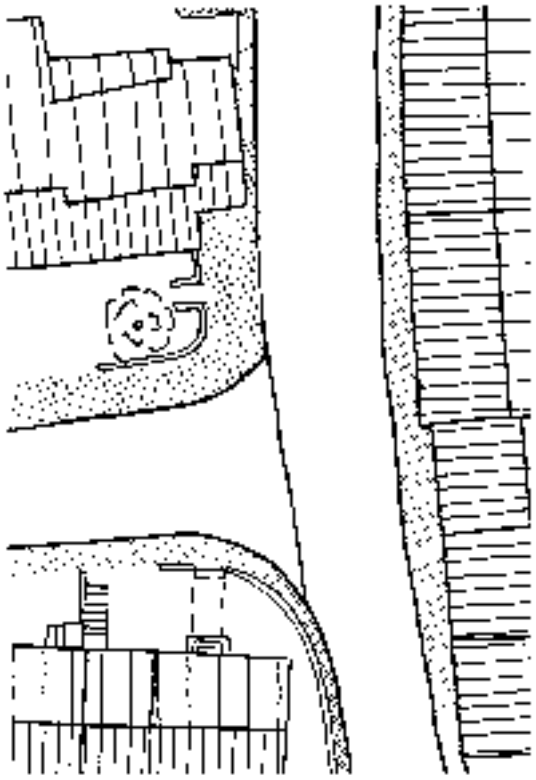
Projektierte Massnahmen

Durch die Verschmälerung der Verkehrsfläche auf minimale Fahrbahn- und Einmündungsmasse werden den Fussgängern grosszügige Gehbereiche zur Verfügung gestellt. Die baulich mit Pflästerungen und Randsteinen deutlich von der Fahrbahn getrennten Fussgängerflächen bilden sichere Gehbereiche, Begegnungsstellen und Brückenköpfe für kurze Fahrbahnquerungen.
Die privaten Vorplätze und Parkplätze werden durch Rabatten und Natursteinfriese ergänzend gestaltet. Durch Gehrechte auf Privatareal wird der Fussgängerbereich an wichtigen Stellen zusätzlich vergrössert. Um den Platz auch in vertikaler Richtung zu gliedern, werden zwei hochstämmige Bäume die Fahrbahneinmündung markieren.
Mit dem Ausbauprojekt wird auf dem Dorfplatz die Verkehrsfläche (Fahrbahn) um 20% reduziert. Gleichzeitig können die baulich gesicherten öffentlichen Fussgängerbereiche um das Dreifache vergrössert werden.



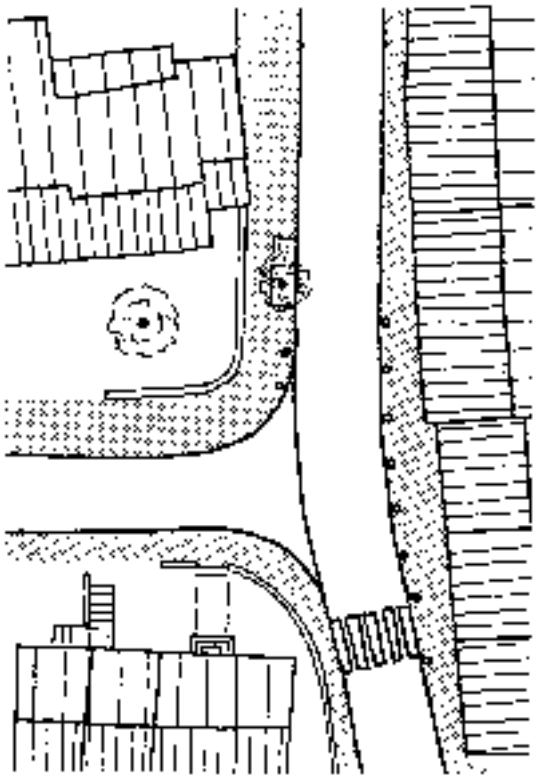
SUTTER

GEMEINDE ITINGEN UMGESTALTUNG KANTONSSTRASSE



Situation vorher

- Breite Fahrbahn, hohe Durchfahrtsgeschwindigkeit
- Wildes Parkieren auf der Strasse behindert die schwachen Verkehrsteilnehmer
- Keine fussgängerorientierte Gestaltung



Ziele für Neugestaltug

- Verminderung der Durchfahrtsgeschwindigkeit
- Sichere Fussgängerführung. Vergrösserung der Fussgängerflächen

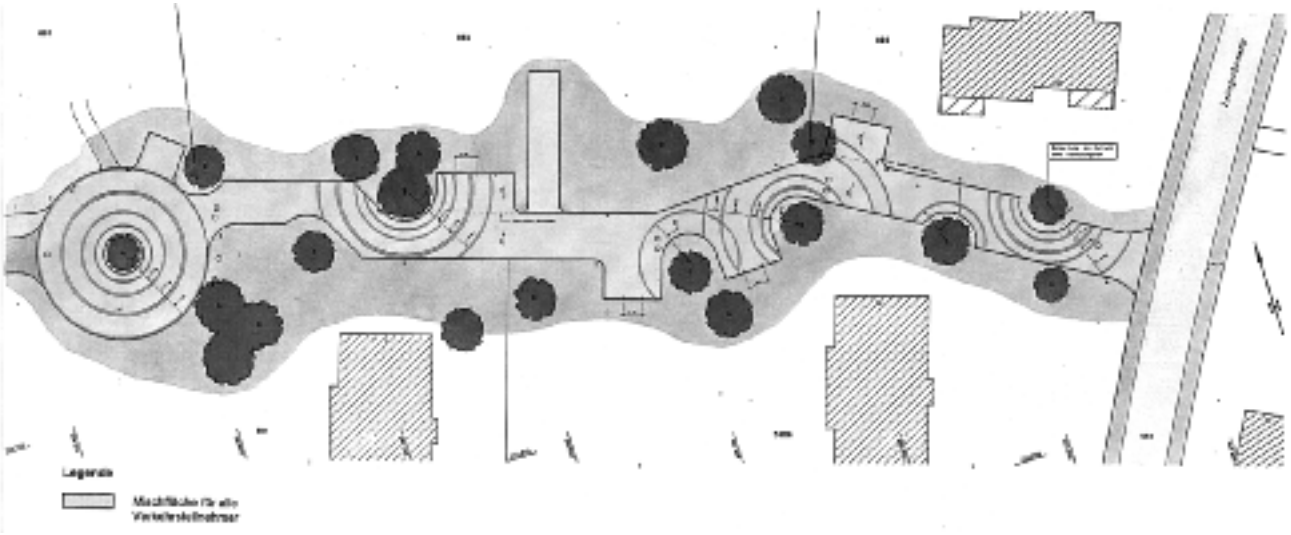
Beschreibung der Massnahmen

- Durch massive Verschmälerung der Strassenfläche entstehen grössere Fussgängerbereiche
- Abgrenzung von Fussgängerflächen und Strassenraum durch Wehrsteine und Rabatten
- Festlegen von Parkierungsflächen führt zu geordneter Parkierung

Verantwortliches Planungsbüro :

Stierli + Ruggli
Ingenieure + Raumplaner
Untere Grabenstrasse 29
4410 Liestal 061 / 921 20

GEMEINDE BINNINGEN NEUANLAGE NUSSBAUMWEG



Ausgangslage

- Erschliessung Neubaugebiet
- Konventioneller Ausbau (6 m Fahrbahn + 2 m Trottoir) im Strassennetzplan vorgesehen

Zielsetzung

- Verkehrsberuhigter Ausbau innerhalb der Strassenlinien
- Ausbildung als Mischfläche mit gestalterischen Elementen

Auswirkungen

- Kleinräumiges, quartiergerechtes Erscheinungsbild
- Gewundene Linienführung bewirkt angepasste Fahrweise
- Oberflächengestaltung erscheint als Weg und nicht als Strasse
- Mischfläche erweitert Bewegungsraum für Fussgänger

Ehrlergasse 15
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 80

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE
ARCHITEKTEN

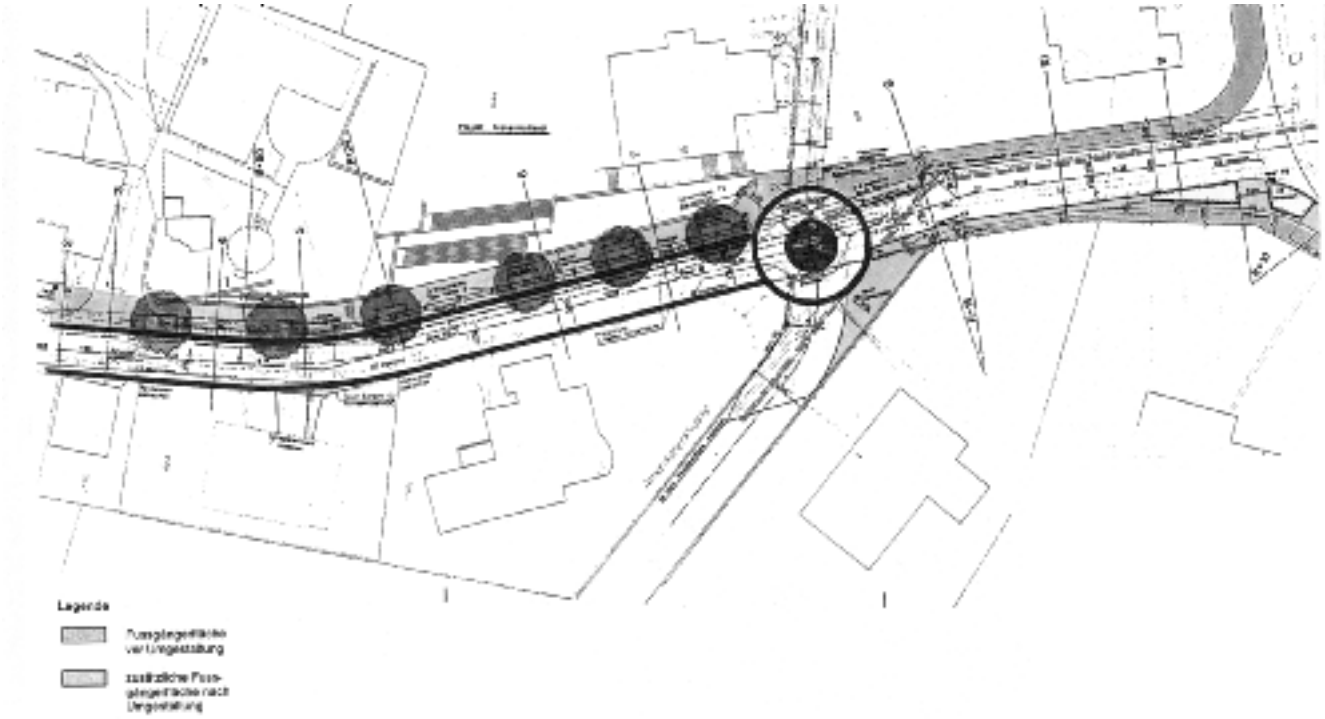
GEMEINDE BINNINGEN NEUANLAGE NUSSBAUMWEG

Bingartenstrasse 10
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 90

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE
ARCHITEKTEN

GEMEINDE BINNINGEN UMGESTALTUNG WEIHERMATTSTRASSE



Ausgangslage

- Quartierstrasse mit einseitigem, unzureichendem Trottoirstreifen
- Hohe Fussgängerfrequenzen (Schulweg)
- Kantonale Radroute auf Amerikanerstrasse
- Hohes und unangepasstes Geschwindigkeitsverhalten der Mtz

Zielsetzung

- Neugestaltung der Weihermattstrasse und Kreuzungsbereich Amerikanerstrasse in Zusammenhang mit Quartierplanung
- Sicherer Bewegungsraum für Fussgänger
- Verlangsamung des Verkehrs
- Eingliederung der kantonalen Radroute

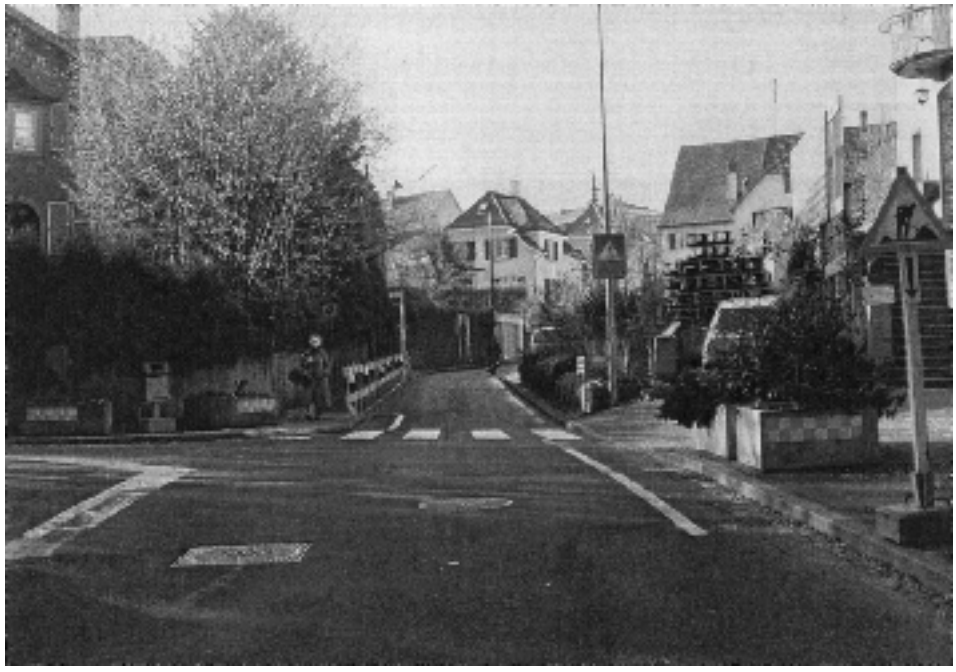
Auswirkungen

- Durchgehendes, breiteres Trottoir erhöht Sicherheit für Fussgänger
- Attraktive Gestaltung verbessert Aufenthaltsqualität
- Einengung der Fahrbahn, reduzierte Verkehrsfläche im Kreuzungsbereich und Einführung Rechtsvortritt senken Geschwindigkeit
- Flüssiger Veloverkehr durch Aufhebung STOP-Regelung in Amerikanerstrasse

Birsigstrasse 10
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 80

GLASER SAXER PARTNER
INGENIEURE ARCHITEKTEN

GEMEINDE BINNINGEN UMGESTALTUNG WEIHERMATTSTRASSE



Vorher

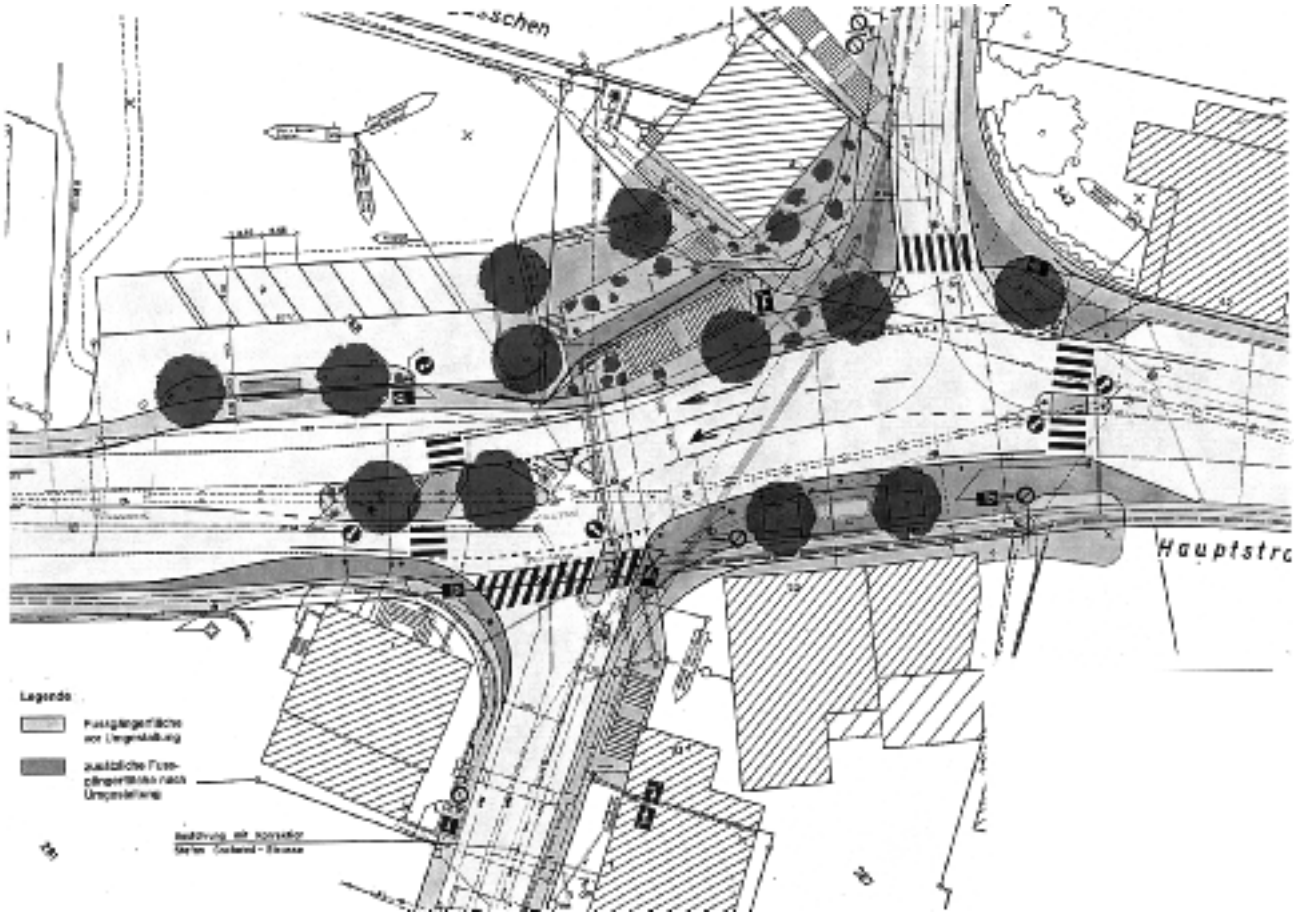
Nachher

Binningerstrasse 10
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 90

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE
ARCHITEKTEN

GEMEINDE OBERWIL UMGESTALTUNG SCHWANENPLATZ



Ausgangslage

- Vielbefahrene und grosszügig dimensionierte Kantonsstrasse mit hohem Geschwindigkeitsniveau
- FG-Unterführung schlecht frequentiert
- Ungenügende Verbindung der kantonalen Radroute
- Schulweg quert Knoten

Zielsetzung

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Geschwindigkeitsreduktion durch gestalterische Massnahmen
- Verbesserung FG-Querung oberirdisch
- Integration der kantonalen Radroute
- Reduktion Verkehrsfläche zugunsten mehr FG-Aufenthaltsfläche
- Torwirkung für Ortskernzufahrt
- Annäherung an ursprüngliche Platzsituation

Auswirkungen

- FG-Querung oberirdisch durch Mittelinseln erleichtert, unterirdisch weiterhin möglich
- Verkehrsablauf funktioniert auf verringerter Fläche und bei niedrigeren Geschwindigkeiten
- Velobeziehungen mittels Velofurten verbessert
- Vorplatz mit Brunnen als Schülertreff akzeptiert
- Optische Aufwertung durch sorgfältige Gestaltung
- Kosten Fr. 840'000.00 (Preisbasis 1991)

Ringstrasse 19
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 86

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE ARCHITEKTEN

GEMEINDE OBERWIL UMGESTALTUNG SCHWANENPLATZ

Vorher

Nachher

Ringgasse 12
CH-4103 Bottmingen
Tel. 061 422 04 80
Fax 061 422 04 90

GLASER SAXER PARTNER

INGENIEURE
ARCHITEKTEN

GEMEINDE NIEDERDORF

GESTALTUNG DER DORFGASSE UND ZWECKÄNDERUNG DER BENNWILERSTRASSE VON EINER DURCHGANGSSTRASSE (KANTONSSTRASSE) IN EINE QUARTIERSTRASSE MIT SAMMELFUNKTION

Bei der 1981 notwendig gewordenen Sanierung der Dorfgasse wurde auf den Bau einer durchgehend 6 m breiten Strasse (gemäss Strassennetzplan) verzichtet und so das geplante, das ganze Dorf durchschneidende «Verkehrsband» (Sammelstrasse, Waldenburgerbahn, Kantonsstrasse) abgeschwächt. Entlang der rechten Seite des Dorfbaches ist dadurch ein Ortskern entstanden, der sowohl als Wohnquartier als auch als Einkaufsmöglichkeit attraktiv ist. Die Einschränkung des Fahrverkehrs konnte ohne Signalisation (Verbot) erreicht werden.
Die an die «Dorfgasse» anschliessende «Bennwilerstrasse» konnte nach der Umklassierung (von der Kantonsstrasse Niederdorf–Bennwil zu einer Gemeindestrasse) gleichzeitig mit der 1991 notwendig gewordenen Sanierung in eine wohnliche Quartierstrasse umgestaltet werden. Weil diese Strasse auch eine Sammelfunktion für den Verkehr der angrenzenden Quartiere hat, wurde ein separater Gehbereich geschaffen. Ein grosser Teil der privaten Umgebungsarbeiten wurden dem neuen Strassenkonzept angepasst.

Fotos Team Schwarz

SUTTER

Herausgeber	Amt für Orts- und Regionalplanung (AOR), Kanton Basel-Landschaft, in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)
Autoren und Konzept	Peter Lanz, Architekt, Zürich und Markus Hartmann, Raumplaner, Herisau
Vorlage	Broschüre «Zu Fuss im Kanton Zürich» Herausgeber: Amt für Raumplanung des Kantons Zürich
Projektleitung	Walter Keller, Amt für Orts- und Regionalplanung
und Mitarbeit	Doris Capaul, Amt für Orts- und Regionalplanung
Fotos	Werner Jauslin, Amt für Orts- und Regionalplanung
Bezugsquelle	Amt für Orts- und Regionalplanung Rheinstrasse 29, 4410 Liestal Tel. 061/925 55 83 / 925 59 33