



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera



Gehen in Zeiten des Klimawandels

Herausforderungen und Lösungsansätze

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern
www.langsamverkehr.ch
Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich
www.fussverkehr.ch

Verfasser

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich

Konzept und Realisierung

Flore Maret, Fussverkehr Schweiz
Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
Anita Schnyder, ASTRA
Felix Schindler, Journalist

Gestaltungskonzept

Fussverkehr Schweiz

Umschlagsbild

Payerne © Franziska Werren

Anmerkungen

Diese Publikation ist auch in französischer und italienischer Sprache erhältlich.

Übersetzung

Felix Schindler

Download

www.langsamverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Einführung	4
1.1 Gehen im Kontext des Klimawandels	4
1.2 Die Stadt: ein Mosaik von Mikroklimata	6
2 Herausforderungen und Lösungsansätze	8
2.1 Klimawandel und Walkability – mehr als technische Herausforderungen	8
2.2 Was Regenwasser in unseren Städten leisten kann	10
2.3 Ein Laboratorium für die klimaresiliente Stadt	12
2.4 Der Hitze auf der Spur	14
3 Good Practice	16
3.1 Sitten: Ein umfassendes Programm für eine kühlere Stadt	16
3.2 Affoltern am Albis: Klimamassnahmen hindernisfrei gestalten	18
3.3 Payerne: Die Renaturierung der Broye als Modell für naturnahe Wege	20
3.4 Sorengo: Wie eine Verkehrsachse zur Lebensader wird	22
Schlusswort: Gute Gründe zur Zuversicht	24



Anlieferung C
Schütze Areal

P

Vorwort

Klimaschutz und Fussverkehr zusammendenken

Der Klimawandel ist in unseren Städten und Gemeinden angekommen. Er stellt uns vor grosse Herausforderungen und betrifft den Fussverkehr in besonderem Masse. Denn zu Fuss bewegen wir uns genau dort, wo die Auswirkungen des Klimawandels am stärksten spürbar sind: im öffentlichen Raum.



Gleichzeitig ist der Fussverkehr Teil der Lösung. Als Fortbewegungsart mit dem geringsten CO₂-Fussabdruck leistet er einen zentralen Beitrag zu einer klima- und gesundheitsverträglichen Mobilität. Damit Menschen auch in Zukunft gerne und sicher zu Fuss unterwegs sind, braucht es jedoch bewusst gestaltete, klimaangepasste Strassen- und Freiräume. Beschattung, Durchgrünung, Entsiegelung, attraktive Aufenthaltsbereiche und durchgehende, hindernisfreie Fusswegnetze sind zentrale Elemente einer resilienten Siedlungsentwicklung.

Die vorliegende Publikation greift diese Fragestellungen auf: Sie zeigt auf, wie Klimaschutz, Klimaanpassung und die Förderung des Fussverkehrs zusammengedacht werden können, auch dort, wo Zielkonflikte bestehen oder Ressourcen begrenzt sind. Davon profitieren alle – insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen.

Ich danke dem Bundesamt für Strassen ASTRA sowie allen Autorinnen und Autoren für ihr Engagement und ihre fachliche Expertise. Ich hoffe, dass diese Publikation dazu beiträgt, den Fussverkehr zu stärken und den öffentlichen Raum als klimaangepassten Lebensraum für Menschen zu Fuss weiterzuentwickeln.

M. Schlatter

Marionna Schlatter, Präsidentin Fussverkehr Schweiz

Schritt für Schritt die Städte stärken

Zufussgehen ist eine eigenständige Form der Mobilität, die genauso wichtig ist wie das Velo, der öffentliche Verkehr oder das Auto. Im Kontext des Klimawandels wird es zu einem Mittel, um Emissionen zu reduzieren, die Luftqualität zu verbessern und die Widerstandsfähigkeit der Städte zu stärken. Ausserdem entlastet es andere Verkehrsmittel in Innenstädten und Agglomerationen.



Damit die Entscheidung, zu Fuss zu gehen, spontan getroffen wird, bedarf es einer angepassten, vernetzten, sicheren und attraktiven Infrastruktur. Breite, schattige Fusswege und Trottoirs, sichere Querungen oder eine Infrastruktur, die im Einklang mit den anderen Verkehrsmitteln gestaltet ist, sind allesamt Elemente, die zum Gehen animieren.

Ich lade Sie ein, in dieser Broschüre innovative Lösungen zu entdecken, die in der Schweiz und im Ausland umgesetzt wurden. Städte und Gemeinden wie Zürich, Sitten oder Sorengo, aber auch Wien zeigen, wie öffentliche Räume verbessert werden können, damit sie zu Lebenräumen und Orten effizienter Mobilität werden.

Diese Beispiele zeigen, dass eine klimaresistente Stadt eine Stadt ist, in der man gut zu Fuss unterwegs sein kann. Eine angepasste Infrastruktur, wie beispielsweise Begegnungszonen, in denen Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt haben, macht das Gehen attraktiv, sicher und schnell für kurze Strecken.

Irgendwann sind die meisten von uns zu Fuss unterwegs, sei es nach dem Parken des Autos oder beim Aussteigen aus öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit geeigneten Infrastrukturen und Massnahmen können wir Schritt für Schritt die Kunst des sicheren Fortbewegens in der Stadt verbessern. Ein herzliches Dankeschön an alle Autorinnen und Autoren sowie an Fussverkehr Schweiz für Ihren Beitrag und Ihr Engagement.

J. Röthlisberger

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamtes für Strassen

Zürich, Heinrichstrasse: Die Strasse wurde quartier- und klimagerecht umgebaut. Dafür war eine Verringerung der Fahrbahnbreite, die Neuorganisation der Parkierung, Baumpflanzungen (dreireihige Allee), breitere Gehbereiche und neue, weitgehend entsiegelte Aufenthaltsbereiche mit Sitzgelegenheiten nötig (Foto: © Werner Egli).

1. Einführung

1.1. Gehen im Kontext des Klimawandels

Attraktive, sichere und zusammenhängende Infrastrukturen sind entscheidend, damit Menschen ihre Alltagswege vermehrt zu Fuss zurücklegen. Gleichzeitig erhöhen die klimatischen Veränderungen die Anforderungen an Planung und Gestaltung der Verkehrswege.

Anita Schnyder, Fachspezialistin Fussverkehr und Wandern, Bundesamt für Strassen

Fussverkehr ist die ursprünglichste Form der Mobilität und die Basis eines funktionierenden Verkehrssystems. Heute werden in der Schweiz täglich rund 30 Kilometer pro Person zurückgelegt, davon rund 1,6 Kilometer zu Fuss. Aus der Sicht der zurückgelegten Etappen zeigt sich ein anderes Bild: Ein grosser Teil aller einzelnen Etappen wird zu Fuss bewältigt – als Zugang zu Bus und Zug, zum Parkplatz oder innerhalb von Quartieren. Die Distanzen sind meist kurz, doch der Fussverkehr ist ein fester Bestandteil vieler Mobilitätsketten. Gerade deshalb ist sein Potenzial nicht ausgeschöpft: Viele kurze Wege können vollständig zu Fuss zurückgelegt werden.

Doch dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Wege müssen zusammenhängend, direkt und sicher sein. Sie müssen auch Kindern, älteren Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität gerecht werden. Die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur prägt die Attraktivität des gesamten Verkehrssystems unmittelbar.

Gleichzeitig verändern sich die Anforderungen an die Infrastruktur. Auch in der Schweiz sind steigende Temperaturen, häufigere Hitzetage oder intensivere Niederschläge spürbar. In dicht bebauten Siedlungsräumen stellen sie neue Herausforderungen an die Planung und Realisierung robuster, sicherer und verträglicher Strassen, Schienen oder Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Gerade in Städten und Agglomerationen treffen unterschiedliche Mobilitätsformen mit unterschiedlichen Bedürfnissen aufeinander. Ein funktionierendes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden ist deshalb zentral. Der motorisierte und der öffentliche Verkehr sowie die Velo- und Fussinfrastruktur müssen so organisiert werden, dass Sicherheit und gegenseitige Rücksichtnahme gewährleistet sind. Klare Verkehrsführungen und gut gestaltete Übergänge aber auch die Trennung des Langsamverkehrs vom motorisierten Individualverkehr tragen dazu bei. Strassenräume sind aber nicht nur Verkehrsträger, sondern können auch Orte der Begegnung und des sozialen Zusammenhalts sein. Ein Beispiel ist die Einhausung Schwamendingen: Während unten die Autobahn durch den Tunnel verläuft, lädt der Ueberlandpark als Naherholungsgebiet mitten in der Stadt ein.

Ein wichtiger Hebel zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 ist die Dekarbonisierung des Strassenverkehrs. Effizientere und zunehmend elektrische Fahrzeuge leisten hierzu einen wichtigen Beitrag. Genauso der Fussverkehr: Wer zu Fuss geht, vermeidet Emissionen.

Der Bund schafft weitere wichtige Rahmenbedingungen. Das Raumplanungsgesetz stärkt eine verdichtete und gemischte Siedlungsentwicklung mit kurzen Wegen, das Fuss- und Wanderweggesetz verpflichtet die Kantone zur Planung zusammenhängender Fusswegnetze, und über das Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund Projekte, die Verkehrs- und Stadtentwicklung aufeinander abstimmen und unter anderem den Fussverkehr verbessern. Als Fachstelle des Bundes für den Langsamverkehr erarbeitet das Bundesamt für Strassen (ASTRA) Grundlagen, Vollzugshilfen und Empfehlungen zur Planung, Projektierung und Gestaltung sicherer und nachhaltiger Infrastrukturen. Die konkrete Umsetzung erfolgt in Kantonen und Gemeinden. Dort werden Strassenräume neu organisiert, Grünräume integriert und Querungen verbessert.

Gehen ist damit mehr als eine klimafreundliche Fortbewegungsart. Es steht für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung, sichere Infrastrukturen und ein respektvolles Miteinander im öffentlichen Raum.

Zürich-Schwamendingen, Ueberlandpark: Auf dem Dach der «Einhausung Schwamendingen» vernetzt der Ueberlandpark den Zürichberg mit dem Glatttal und lädt zur Naherholung mitten in der Stadt ein (Foto: © Stadt Zürich, Juliet Haller).



1.2. Die Stadt: ein Mosaik von Mikroklimata

Hitzewellen werden häufiger und beeinträchtigen die Lebensqualität im städtischen Raum. Die Fähigkeit der Stadt, im Alltag funktionsfähig und attraktiv zu bleiben, steht auf dem Spiel. In diesem Zusammenhang rücken die Zufussgehenden in den Vordergrund – denn zu Fuss nimmt man die tatsächliche klimatische Qualität städtischer Räume am deutlichsten wahr.

Sébastien Lorenzini, Architekt EPFL, und Reto Camponovo, Prof. em. HEPIA

Wenn von Hitze die Rede ist, wird häufig die Lufttemperatur als Referenzgrösse verwendet. Sie reicht jedoch nicht aus, um die tatsächliche Erfahrung einer Person zu beschreiben, die zu Fuss im Siedlungsraum unterwegs ist. Zwei Orte können ähnliche Lufttemperaturen aufweisen und dennoch sehr unterschiedliche thermische Empfindungen hervorrufen. Das subjektive Empfinden hängt von verschiedenen Faktoren ab: der Sonneneinstrahlung, der von Oberflächen abgestrahlten Wärme, der Luftzirkulation und der Luftfeuchtigkeit. Wetterdaten, die oft durch Messstationen ausserhalb der Stadtzentren erhoben werden, bilden die tatsächlich erlebten klimatischen Bedingungen im urbanen Raum daher nur unzureichend ab.

Die Vielfalt urbaner Räume erzeugt ein Mosaik aus mikroklimatischen Bedingungen, die sich schon nach wenigen Metern wieder verändern können. Versiegelte Strassen, offene Plätze, begrünte Parks oder überdachte Passagen schaffen jeweils unterschiedliche Atmosphären, die von Fussgängerinnen und Fussgängern direkt wahrgenommen werden. Diese Unterschiede hängen insbesondere mit der städtischen Hülle zusammen: Böden, Fassaden, Mobiliar und Dächer bestehen überwiegend aus mineralischen Materialien, die Wärme speichern und in Form von Wärmestrahlung wieder abgeben.

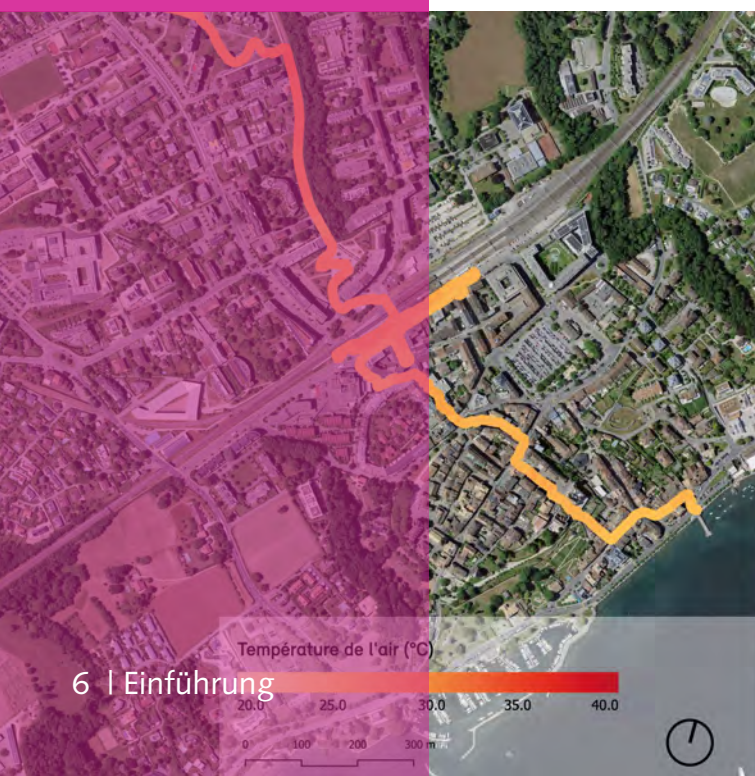
Messen, um zu verstehen

Um diese unterschiedlichen klimatischen Situationen besser zu verstehen, hat die Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève (HEPIA) ein spezielles Instrument entwickelt: das Mikroklimameter¹. Es wurde für klimatologische Beobachtungen konzipiert und ermöglicht die Analyse der tatsächlich von Fussgängerinnen und Fussgängern erlebten Bedingungen, indem es Strahlung, Luft- und Oberflächentemperatur, Luftfeuchtigkeit sowie Wind misst. Zwei halbkugelförmige Kameras, die nach oben zum Himmel und nach unten zum Boden ausgerichtet sind,

¹ Gallinelli, P., Camponovo, R., Guillot, V. (2017). CityFeel – micro climate monitoring for climate mitigation and urban design, *Energy Procedia*, 122, 391–396. URL: <https://doi.org/10.1016/j.egypro.2017.07.427>

Nyon: Kartenvergleich zwischen Lufttemperatur (links) und dem universellen thermischen Klima-index (UTCI, rechts), gemessen bei einem Stadtrundgang am 11. August 2022 (Foto: © LECEA/HEPIA).

Die Lufttemperatur (links) variiert entlang der Strecke nur geringfügig und verändert sich relativ gleichmässig, während der UTCI (rechts) lokal deutlich höhere Werte und stärkere räumliche Kontraste zeigt. Diese stehen im Zusammenhang mit der Stadtstruktur, der Sonneneinstrahlung und den Materialien des urbanen Raums. Der Vergleich macht deutlich, dass die Lufttemperatur allein das tatsächliche thermische Empfinden von Fussgängerinnen und Fussgängern nicht ausreichend beschreibt, da dieses von einer Vielzahl komplexer mikroklimatischer Faktoren abhängt.



setzen die gemessenen Parameter direkt in Beziehung zur umgebenden städtischen Struktur und ermöglichen so eine präzise Analyse der klimatischen Bedingungen auf Körperhöhe.

Die Messungen heben insbesondere die Bedeutung von Bäumen hervor. Entgegen einer verbreiteten Annahme senkt das blosse Vorhandensein eines Baumes die Lufttemperatur nicht wesentlich. Sein Einfluss auf das subjektive Empfinden ist jedoch entscheidend: Durch seinen Schatten schützt er vor direkter Sonneneinstrahlung und reduziert die wahrgenommene Wärmebelastung deutlich. Er fängt Strahlung ab und erzeugt auch Verdunstungskühlung. Sein Blattwerk bleibt auf einer Temperatur nahe der Lufttemperatur, die Erwärmung der umliegenden Oberflächen, die Wärmestrahlung, der Zufussgehende ausgesetzt sind, wird verringert.

Die Beobachtungen zeigen ausserdem, dass viele städtebauliche Massnahmen das subjektive Empfinden stärker beeinflussen als die Lufttemperatur selbst. Wasserflächen beispielsweise senken die Lufttemperatur kaum, bieten jedoch kühle Oberflächen und eine unmittelbare Abkühlung beim direkten Kontakt. Die Wirksamkeit künstlicher Beschattung hängt stark von ihrer Gestaltung ab. Naturböden bleiben deutlich kühler als mineralische Beläge. Schliesslich lassen sich durch die Wahl der Materialien und die Gestaltung der Gebäudefassaden die Erwärmung der Oberflächen begrenzen und übermässige Abstrahlung vermeiden.

Klimatische Rückzugsorte als Planungsaufgabe

In einer Stadt, die weitgehend gebaut ist, geht es weniger um eine flächendeckende Umgestaltung als vielmehr um die Schaffung klimatischer Rückzugsräume und die Gestaltung eines Wechselspiels zwischen exponierten und geschützten Bereichen. Wenn die Perspektive der Fussgängerinnen und Fussgänger besser berücksichtigt wird, sollte in der Planung nicht allein eine allgemeine Senkung der Lufttemperatur angestrebt werden. Vielmehr ist der Einbezug aller klimatischen Faktoren – Strahlung, Materialien, Beschattung, Vegetation, Wasser und Belüftung – in der Betrachtung nötig, um das thermische Empfinden wirksam zu mildern und öffentliche Räume widerstandsfähig gegenüber Hitze zu machen.

Genf, Quartier La Jonction: Mikro-klimameter während eines Stadtrundgangs im Sommer 2024 im Einsatz (Foto: © LECEA/HEPIA).



2. Herausforderungen und Lösungsansätze

2.1. Klimawandel und Walkability – mehr als technische Herausforderungen

Die Umsetzung von Klimamassnahmen zum Schutz der Städte stellt eine grosse technische Herausforderung dar. Darüber hinaus ist aber noch mehr nötig: viel Empathie und hohe Qualitätsansprüche.

Timothée Vincent, Ingenieur EPFL, Dynam-O2 Consulting

Der physiologische Komfort ist wichtig, aber nicht der einzige Faktor für eine gute Walkability. Wenn der Strassenraum keinen ausreichenden Schutz bietet, sind Menschen zu Fuss Hitze unmittelbar ausgesetzt. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum wird unattraktiver, und es besteht das Risiko, dass wir weniger gehen. Umgekehrt kann die Abnahme von trüben Tagen oder von Eisregenereignissen dazu führen, dass während den häufiger freundlichen Wetterbedingungen mehr gegangen wird.

Gehen als sensorische Erfahrung

Die Bedingungen für das Gehen sollten hohen Qualitätsansprüchen genügen, damit positive Erfahrungen im öffentlichen Raum gemacht werden können. Diese können zeitweise helfen, klimabedingte Verschlechterungen beim physiologischen Komfort des Gehens auszugleichen. Während sich die Temperatur vor allem über das Spüren oder den Tastsinn bemerkbar macht, verlassen sich Menschen, die zu Fuss unterwegs sind, nicht nur auf diese Sinneswahrnehmung, sondern zahlreiche weitere: Sehen, Hören, Riechen und Körperempfinden. All diese Sinneswahrnehmungen können durch das Strassendesign positiv, negativ oder gar nicht beeinflusst werden.

Wird der sensorische Charakter des Gehens erkannt, ist es eine technische Aufgabe, komfortable, bedarfsgerechte und inklusive Fussverkehrsinfrastrukturen bereitzustellen. Dafür sind Orientierungshilfen, geeignete Bodenbeläge, grosszügig dimensionierte Fussverkehrsflächen und Möglichkeiten zum Ausruhen nötig. Diese Herangehensweise verbindet technische Fachkompetenz mit Empathie für sensible Faktoren; wir nennen das «empa-technique». Nach diesem Verständnis sind Begrünung und Schwammstadt zentral für das Gehen im Siedlungsraum. Bäume schützen und kühlen – sie sind als integraler Teil der Fussverkehrsinfrastrukturen zu verstehen.

Renens, Parc des Cotes: Der Parc des Cotes in Renens (VD) entstand durch die Aufhebung eines Abschnitts einer Quartierstrasse (Foto vorher: © Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Foto nachher: © Timothée Vincent).

Vorher Nachher



Flächeneffizienz und kurze Wege

Der Aufbau hochwertiger Fussverkehrsinfrastruktur, die auf extreme Klimaereignisse vorbereitet ist, erfordert häufig eine Reduktion der Flächen für den motorisierten Verkehr. Dabei stehen mehrere Handlungsmöglichkeiten zur Verfügung, wie zum Beispiel:

- Strassennetzhierarchie klarer definieren
- Geschwindigkeiten reduzieren
- Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in Parkgaragen
- dem Gewerbe Informationen über Verkehrsmittelwahl der Kundschaft bereitstellen
- Lieferverkehr in motorfahrzeugbefreiten Bereichen neu organisieren.

Das Konzept der «Stadt der kurzen Wege» ist sinnvoll, jedoch in der Praxis schwierig umzusetzen. In neu entwickelten Gebieten fehlen oft Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen, da sie mit den peripheren Einkaufszentren, die meist nur mit dem Auto gut erreichbar sind, nicht genügend konkurrenzieren können. Deshalb braucht es in der «Stadt der kurzen Wege» eine gezielte Standortförderung und angepasste Gewerbenieten, um geeignete Erdgeschossnutzungen mit Angeboten des täglichen Bedarfs, wie Bäckereien oder Kindertagesstätten, anzuziehen.

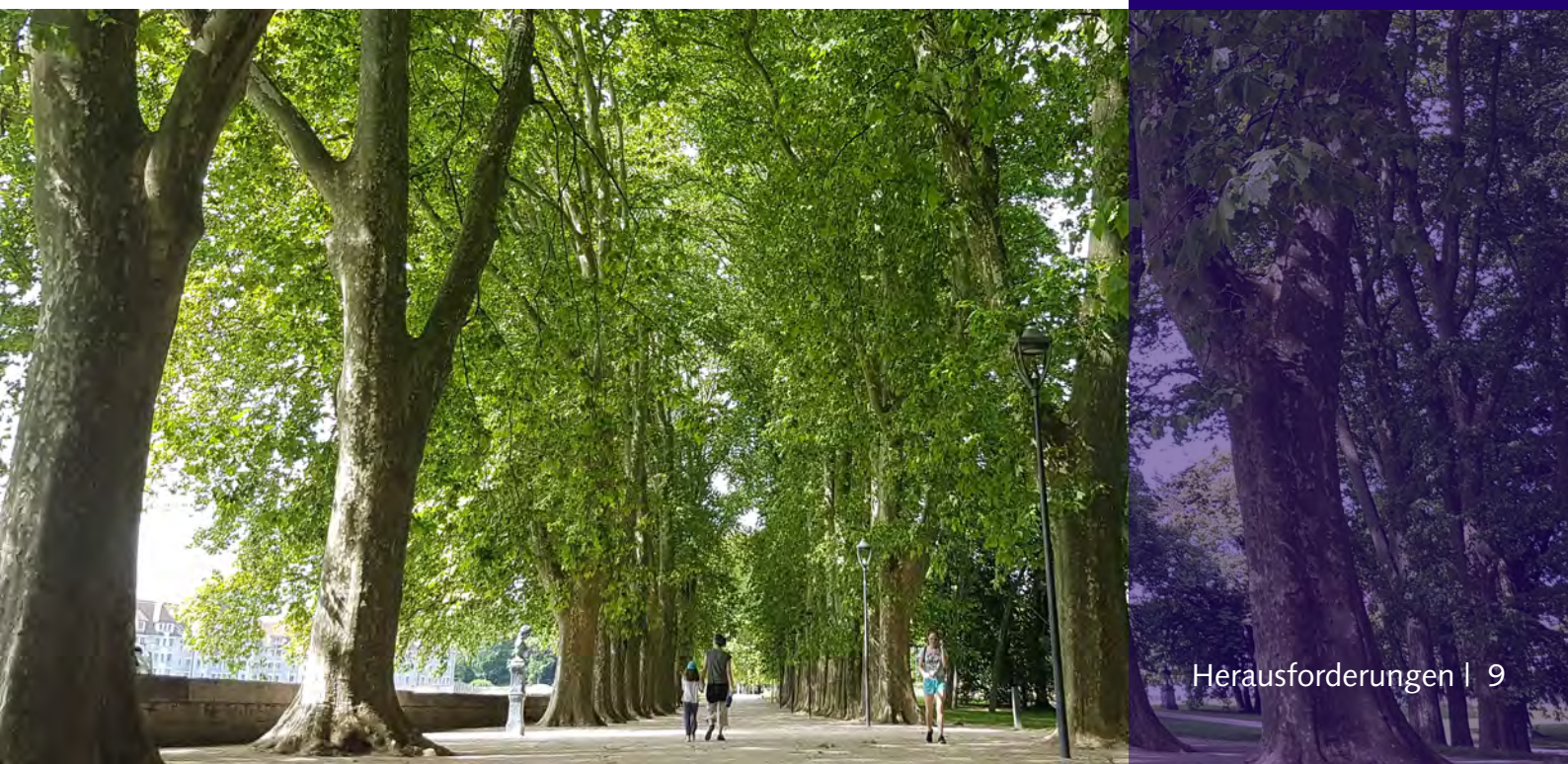
Die Herausforderungen lassen sich leichter bewältigen, wenn die öffentliche Hand ambitioniert und koordiniert handelt. Zwar ist der Fussverkehr meistens Teil planerischer Strategien – doch wie viele dieser Mobilitätsstrategien zielen tatsächlich auf eine deutliche Erhöhung seines Modalsplit-Anteils ab? Die Städte – teilweise auch Agglomerationen – fördern den Fussverkehr inzwischen mit mehr Nachdruck. Aber auch die Kantone können aktiv werden. Sie könnten vermehrt strategisch wichtige Fussverkehrsinfrastrukturen mitfinanzieren und in den Stellungnahmen der Bewilligungsverfahren dazu beitragen, dass Entwicklungsvorhaben stärker auf kurze Wege ausgerichtet werden.

Der Fussverkehr bleibt oft die praktikabelste Option, wenn Extremereignisse – z.B. Starkniederschläge oder geopolitische Konflikte, die zu steigenden Treibstoffpreisen führen – das Verkehrssystem beeinträchtigen. Solche Krisen eröffnen gleichzeitig die Möglichkeit, die Abhängigkeit vom Motorfahrzeugverkehr zu verringern. Die Förderung des Gehens in peripheren Räumen ermöglicht eine dreifache Chance: Wer geht, emittiert weniger Treibhausgase, verbringt weniger Zeit im Verkehr und ist weniger anfällig für Ausfälle im Verkehrssystem.

Fussverkehr als Querschnittsaufgabe

Das Gehen greift in zahlreiche Politikfelder ein: Er trägt zum Klimaschutz bei, stärkt die öffentliche Gesundheit, belebt die lokale Wirtschaft, erhöht die Sicherheit im öffentlichen Raum, fördert den Tourismus und wertet das bauliche Erbe auf. Gleichzeitig ergänzt es den öffentlichen Verkehr optimal. Das Gehen betrifft sowohl Städte als auch Dörfer und polarisiert nicht. All diese Faktoren laden dazu ein, unsere öffentlichen Strassenräume systematischer zu denken, was wiederum hilft, den Herausforderungen des Klimawandels entschlossener entgegenzutreten.

Besançon, Parc Chamars: Die Bepflanzung des Parc Chamars ist weit mehr als ein Hitzeschutz – sie ist eine echte Wohltat, die zum Gehen einlädt (Foto: © Timothée Vincent).



2.2. Was Regenwasser in unseren Städten leisten kann

Das Schwammstadt-Konzept bringt Regenwasser zurück in den Stadtraum und macht es als Gestaltungselement nutzbar. Dadurch entstehen kühlere, grünere Strassenräume mit höherer Aufenthaltsqualität – und neue Chancen, Gehwege komfortabler, sicherer und attraktiver zu gestalten.

Silvia Oppliger, Projektleiterin Schwammstadt, VSA

In den letzten Jahrzehnten verschwand Regenwasser zunehmend aus unseren Siedlungen und wurde in Leitungen unter dem Boden verbannt. Versiegelte Flächen unterbrechen den natürlichen Wasserkreislauf und Stadtbäume leiden unter knappen Wurzelräumen, fehlender Wasserzufuhr und Hitze. Hier setzt das Konzept der Schwammstadt an: Regenwasser soll lokal aufgenommen, gespeichert und sichtbar in die Gestaltung integriert werden.

Elemente der Schwammstadt und ihre Wirkung auf die Gehbedingungen

Ein zentrales Element sind sickerrfähige Plätze und Wege. Durchlässige Beläge wie Rasengitter, Kies oder Pflaster mit offenen Fugen ermöglichen die Versickerung von Regenwasser direkt vor Ort. Zudem wirken sie temperatursausgleichend: Sie speichern weniger Wärme als Asphalt und das im Substrat gespeicherte Wasser kann verdunsten. Ihre natürliche Farbgebung und feinere Textur lassen Strassenräume ruhiger und weniger technisch erscheinen, was das Wohlbefinden steigert und zum Gehen einlädt.

Sickerfähige Beläge verbessern zudem die Wachstumsbedingungen von Stadtbäumen. In Kombination mit strukturstabilen Substraten können Wurzelräume unter Gehwegen oder Parkplätzen erweitert und miteinander verbunden werden. Durch so optimierte Baumstandorte werden Bäume besser mit Wasser und Luft versorgt und entwickeln sich langfristig stabiler. Sie spenden Schatten, senken die gefühlte Temperatur und verbessern die Luftqualität entlang von Fusswegen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger entsteht so ein deutlich angenehmeres Mikroklima, insbesondere während Hitzeperioden.

Entscheidend ist bei solchen Belägen eine sorgfältige Planung hinsichtlich Ebenheit, Rollwiderstand und Unterhalt, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen diese Flächen komfortabel nutzen können. Auf stark frequentierten Verbindungen können dichte Beläge sinnvoll bleiben. Doch auch dort lässt sich das Schwammstadt-Prinzip integrieren, etwa durch die Ableitung von Oberflächenwasser in angrenzende Grünstreifen, Mulden oder Tiefbeete. Diese

Unter der Leitung des Verbands Schweizer Abwasser- und Gewässerschutzfachleute (VSA) haben Fachleute das Netzwerk Schwammstadt ins Leben gerufen. Gute Beispiele, Arbeitshilfen u.v.m. sind auf der **Infoplatzform Schwammstadt** aufgeschaltet: <https://sponge-city.info>

Sorengo, Parco Casarico: Die Gehwege durch den Parco Casarico sind sickerrfähig gestaltet. Das bei Starkregen oberflächlich abfliessende Wasser wird über die Schulter in den trockenfallenden Bächen nachempfunden Rinnen abgeleitet und versickert (Foto: © VSA).



schaffen zusätzliches Grün im Strassenraum und eine optische Trennung zwischen Fuss- und Fahrverkehr, was das Sicherheitsgefühl stärkt.

Revitalisierte Fliessgewässer im Siedlungsraum tragen ebenfalls zur Verbesserung der Gehbedingungen bei. Offengelegte Wasserläufe wirken kühlend, mindern Verkehrslärm und schaffen attraktive Promenaden zum Flanieren und Verweilen. Gleichzeitig reduzieren sie Abflussspitzen und erhöhen den Hochwasserrückhalt wie z.B. beim Albisrieder Dorfbach oder der Sorne in Delémont¹.

Auch Bauwerksbegrünungen leisten einen wichtigen Beitrag. Begrünte Tramtrassen, Lärmschutzwände und Überführungen tragen zur Verbesserung des Mikroklimas und zum Rückhalt von Regenwasser bei kleineren Regenfällen bei. Insbesondere begrünte Haltestellenbereiche und Wartehäuschen bieten Schatten und erhöhen den Komfort beim Warten und Umsteigen.

Vom Einzelelement zum ganzheitlichen Strassenraum

Die grösste Wirkung entfalten Schwammstadt-Massnahmen, wenn sie kombiniert werden. Das Konzept der blau-grünen Strassen vereint genau dies: Sickerfähige Beläge, Baumreihen, Grünstreifen und offene Wasserführung werden zu einem ganzheitlichen Strassenraum zusammengeführt, der Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und sichere Gehbedingungen gleichermassen stärkt. Die Rue des Aubépines in Sion zeigt dies exemplarisch auf (vgl. Artikel S. 16-17). Auch in privaten Arealentwicklungen können Freiräume mit Wasserelementen attraktive Fusswege schaffen und zur Vernetzung von Quartieren beitragen – wie der Innere Garten in Zürich Leutschenbach oder der Parco Casarico in Sorengo zeigen.

Das Schwammstadt-Prinzip bietet ein grosses Potenzial zur Aufwertung von Fusswegverbindungen. Attraktiv gestaltete und komfortable Gehwege fördern die Bereitschaft, Wege zu Fuss zurückzulegen – ein wichtiger Beitrag zu mehr Alltagsbewegung. Studien zeigen zudem, dass naturnah und grün gestaltete Freiräume das Wohlbefinden steigern, Stress reduzieren und die Aufenthaltsdauer im öffentlichen Raum erhöhen und damit zur langfristigen Gesundheitsförderung beitragen. Voraussetzung ist eine frühzeitige Zusammenarbeit aller Beteiligten, um Lösungen zu finden, die Klimaanpassung, Sicherheit und Hindernisfreiheit gleichermassen berücksichtigen.

¹ Beide Beispiele sind gut dokumentiert unter: <https://sponge-city.info>

Zürich, Leutschenbach: Sickerfähige, mäandrierenden Bachlandschaften nachempfundene Fusswegverbindungen im Inneren Garten Leutschenbach (Foto: © mavo Landschaften).



2.3. Ein Laboratorium für die klimaresiliente Stadt

Mit der «Smart Klima City Strategie» verfolgt die Stadt Wien das Ziel, die Lebensqualität für die Bevölkerung durch soziale und technische Innovationen zu verbessern. Viele in den letzten fünf Jahren umgesetzte Projekte kommen dem Fussverkehr in besonderem Masse zugute.

Flore Maret, Projektleiterin, Fussverkehr Schweiz

Unter dem Motto «Raus aus dem Asphalt» verfolgt die Stadt Wien das Ziel, Plätze und Strassen umfassend zu entsiegeln, zu begrünen und zu kühlen. Diese Initiative dient der Bekämpfung städtischer Hitzeinseln, verbessert gleichzeitig die Verkehrssicherheit und trägt zu einer Neuverteilung des Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs bei.

Der Förderfonds «Lebenswerte Klimamusterstadt» in der Höhe von 100 Millionen Euro hat die Umsetzung von über 300 Projekten in allen 23 Bezirken Wiens ermöglicht. Eine interaktive Karte¹ gibt einen Überblick über die Massnahmen, die von kleinen «Frischeoasen» bis hin zu grossangelegten Projekten reichen – etwa die Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen, Plätzen, Parks oder ganzen Quartieren.

Ein Beispiel ist das Hippviertel im 16. Bezirk, das mit mehr Grünflächen und Aufenthaltsbereichen neu gestaltet wurde. Besonders prägend war die Umwandlung eines Teils der Brunnengasse in eine Fussgängerzone, die wesentlich zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beigetragen hat.

Auch die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Strasse ist hervorzuheben: Die ehemals stark befahrene Hauptstrasse wurde in eine attraktive Geschäftsstrasse verwandelt. Verkehrsberuhigung, Einbahnregelung, breitere Gehwege, Baumpflanzungen und Wasserspiele laden heute zum Verweilen ein.

Supergrätzl: Wiens Antwort auf Superblocks

Mit dem «Supergrätzl» wurde im 10. Bezirk der erste «Superblock» in Wien realisiert. Dieses Modell, das sich an den «Superilles» von Barcelona orientiert, hat sich bewährt und international Aufmerksamkeit erregt. Auch in mehreren Schweizer Städten – darunter Zürich, Bern, Luzern und Basel – werden derzeit Pilotprojekte geplant oder umgesetzt². Ziel der Superblocks ist es, Quartiere vom Durchgangsverkehr zu befreien, den Verkehr zu beruhigen und durch Begrünung die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zu erhöhen.

¹ «Raus aus dem Asphalt»: <https://wienwirdwow.at/raus-aus-dem-asphalt/>

² Superblocks & Co., Fussverkehr Schweiz: <https://fussverkehr.ch/projects/superblocks-co/>

Mehr Informationen zum **Wien-Plan – Stadtentwicklungsplan 2035** und zur «**Smart Klima City Strategie**»: <https://www.wien.gv.at/spezial/wien-plan/>

Wien, Supergrätzl Favoriten: Als verkehrsberuhigende Massnahme wurden im Supergrätzl diagonale Modalfilter eingerichtet (Foto: © C. Fürthner).



In Wien wurde zwischen 2022 und 2024 zunächst eine Pilotphase durchgeführt, in der verschiedene Massnahmen getestet wurden – unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung. Verkehrsführungen wurden neu organisiert, Einbahnstrassen umgedreht, farbige Markierungen aufgebracht und neue Aufenthaltsräume geschaffen. Im Sommer 2023 konnten Anwohnerinnen und Anwohner ihre Wünsche und Ideen einbringen.

Auf Grundlage dieser Erfahrungen wurden zwischen 2024 und 2025 dauerhafte Massnahmen umgesetzt, darunter Verkehrsberuhigung (z.B. diagonale Modalfilter), neue Aufenthaltsflächen, Wasserspiele und zusätzliche Bäume.

Seestadt: die Stadt von morgen

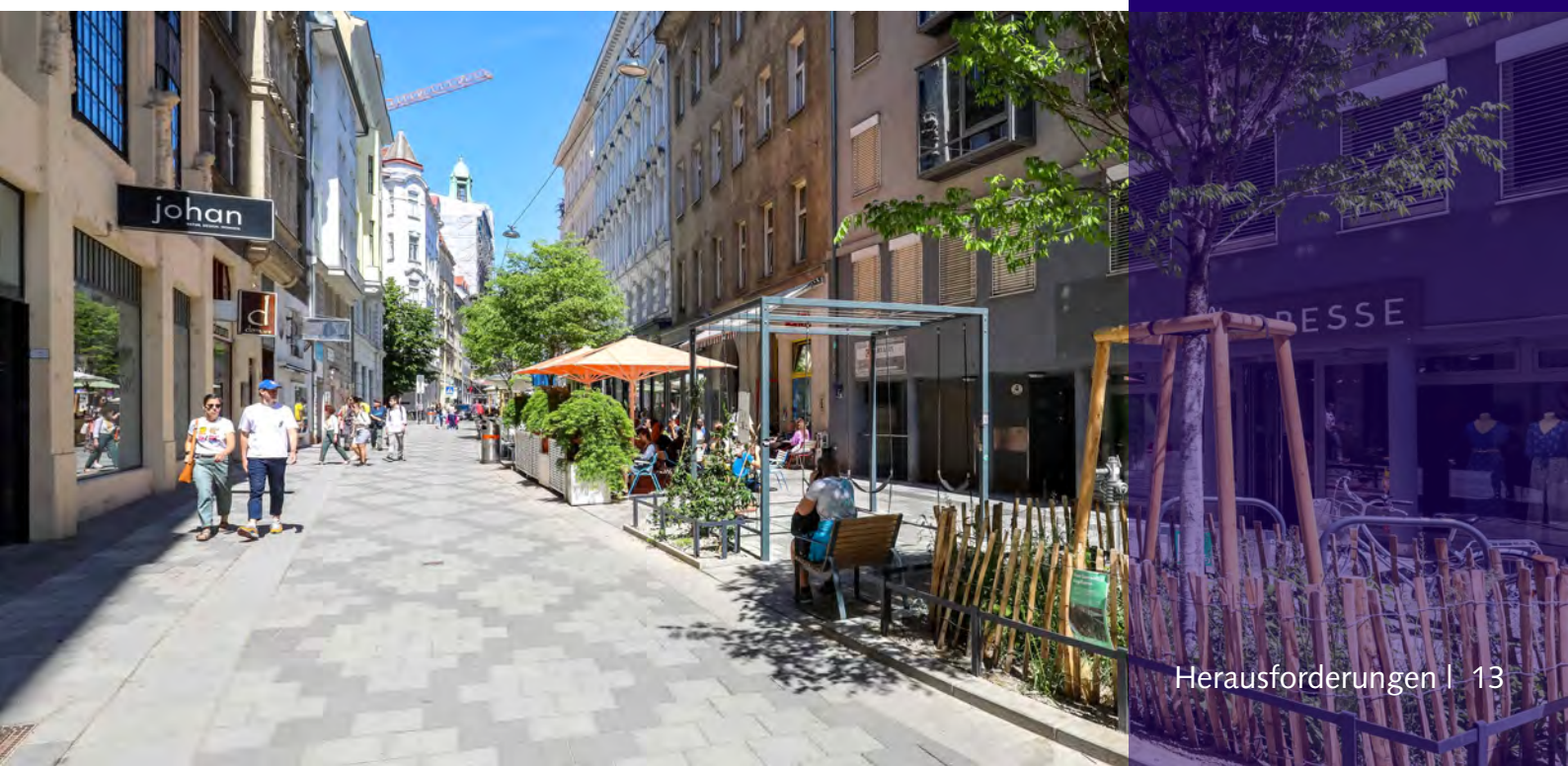
Eines der derzeit grössten Stadtentwicklungsprojekte Europas ist die «Aspern Seestadt». Auf dem Gelände eines ehemaligen Flugfelds entsteht ein innovatives, ökologisches Quartier – in seiner Dimension eher eine neue Stadt –, das bis 2030 Platz für mehr als 25'000 Einwohnerinnen und Einwohner und über 20'000 Arbeits- und Ausbildungsplätze schaffen soll. Ein zentrales Prinzip ist die «Stadt der kurzen Wege».

Trotz hoher Dichte bietet das Quartier zahlreiche Parks, begrünte Promenaden und öffentliche Räume. Im Bereich Mobilität wird ein Modalsplit von 40 % Fuss- und Radverkehr, 40 % öffentlichem Verkehr und 20 % motorisiertem Individualverkehr angestrebt.

Einige Strassen und Plätze wurden von der Bevölkerung und lokalen Initiativen zunächst als zu stark versiegelt kritisiert. In der Folge nahm die Stadt Wien im Rahmen ihrer Klimastrategie Anpassungen vor. So wurde beispielsweise die Fussgängerzone im Seepark-Quartier nachträglich stärker begrünt.

Mit «Raus aus dem Asphalt», Supergrätzl und der Seestadt ist Wien zu einem Laboratorium für die klimaangepasste Stadt von morgen geworden.

Wien, Zollergasse: Die Zollergasse ist als verkehrsberuhigte, begrünte und gekühlte Fussgänger- und Begegnungszone eine Oase gegen die Sommerhitze (Foto: © C. Fürthner).



2.4. Der Hitze auf der Spur

Mit dem partizipativen Projekt «3-2-1-heiss!» werden Bevölkerung und Schulklassen eingeladen, die Hotspots und Coolspots in ihrer Wohngemeinde aufzuspüren und gemeinsam mit der Gemeindebehörde mögliche Massnahmen zur Hitzeminderung zu definieren.

Nana von Felten, Projektleiterin Fachstelle Klima, Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt)

An heissen Sommertagen kann die Temperatur im Siedlungsraum bis zu zehn Grad höher sein als in der umgebenden Landschaft. Versiegelte Flächen absorbieren die Sonnenstrahlung und heizen die Umgebung auf. Das Phänomen der sogenannten Hitzeinseln in dicht bebauten Gemeinden tritt immer häufiger auf. Die Hitze ist für die Bevölkerung nicht nur unangenehm, sondern auch eine gesundheitliche Belastung, insbesondere für ältere Personen und Kleinkinder. Wer sich an einem heissen Sommertag zu Fuss bewegt, spürt dies deutlich: man wartet an einer vor Hitze flimmernden Kreuzung und möchte möglichst schnell weg – zum Beispiel in die Badi oder auf eine schattige Wiese.

Wo befinden sich solche unangenehmen Hotspots? Wie heiss ist es dort tatsächlich? Was kann man dagegen tun? Und wo finden wir die angenehmen Coolspots? Mit dem partizipativen Projekt «3-2-1-heiss!» und der kostenlosen Klimaberatung unterstützte der Kanton Aargau seine Gemeinden, diese Fragen gemeinsam mit der Bevölkerung anzugehen. Das Projekt wurde zwischen 2021 und 2024 in 14 Aargauer Gemeinden durchgeführt.

Klimaspaziergang durch die Wohngemeinde

Als Teil des Projekts fanden «Klimaspaziergänge» zu bekannten Hotspots und Coolspots in der Umgebung statt. Mit Messgeräten wurde die Oberflächentemperatur an unterschiedlichen Orten gemessen und verglichen. Die Unterschiede waren gross: Auf einer Wiese zeigte das Gerät auch bei Mittagshitze einen Wert von knapp über 20 Grad, der asphaltierte Platz daneben hingegen 60 Grad und mehr. So wurde für alle spür- und messbar, wie die Oberflächen – versiegelt, sickerfähig oder begrünt – oder die Gestaltung des Raums – Pflanzen, Wasserelemente, Durchlüftung – entscheidend für das Lokalklima sind. Die Spaziergänge gaben so einen Einblick in die Thematik und animierten die Teilnehmenden dazu, bei der Messaktion mitzumachen.

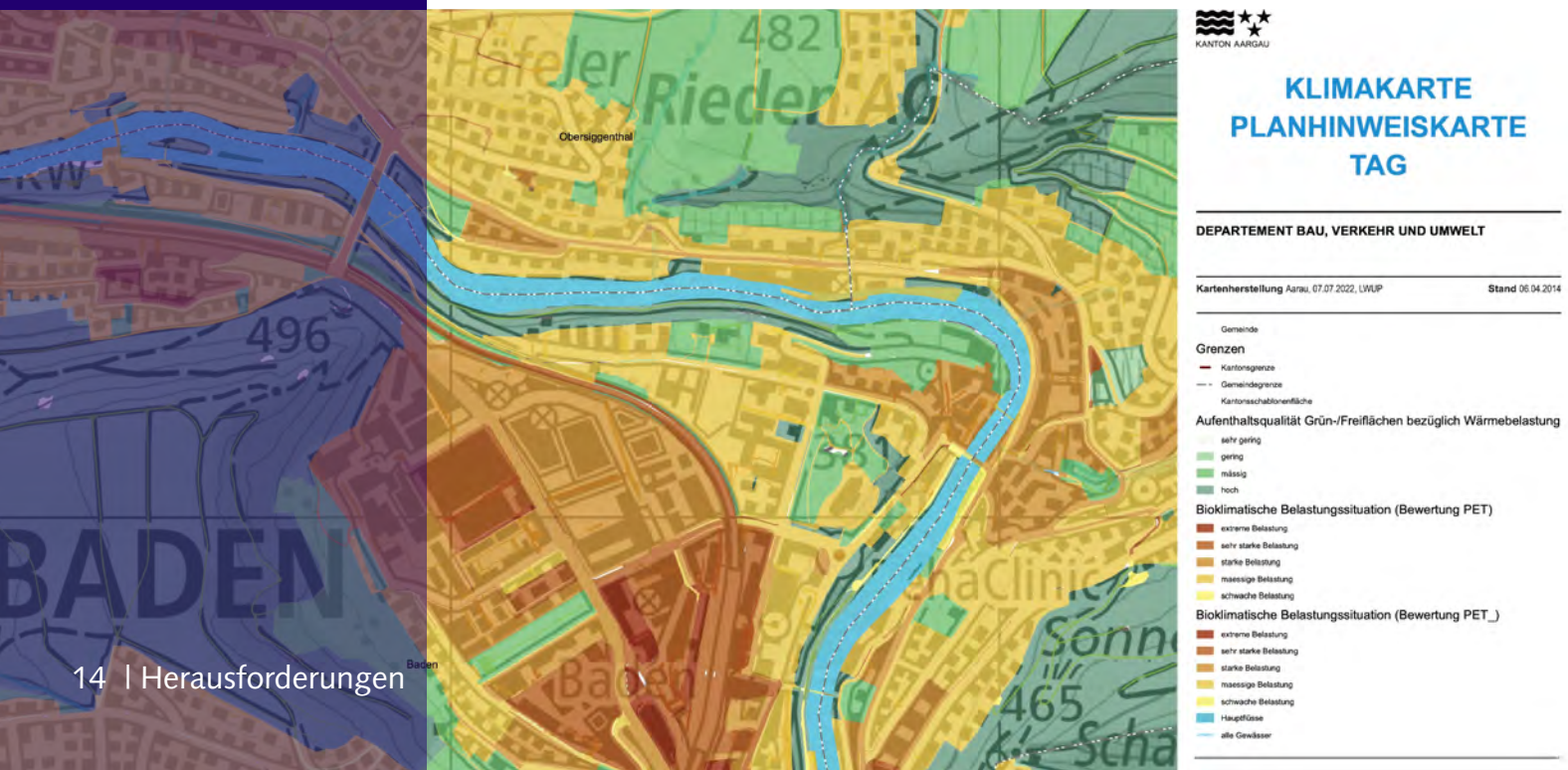
Einwohnende als Citizen Scientists

Für die Messaktion wurden freiwillige Einwohnerinnen und Einwohner eingeladen und Schulklassen angefragt. An Startworkshops wurde gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde entschieden, welche Orte vermessen werden. Als

Flyer des Projekts «3-2-1-heiss!» (Bild: © catta gmbh).



Baden: Ausschnitt aus der Planhinweiskarte Tag der Stadt Baden. Dargestellt werden die bioklimatische Belastungssituation und die Aufenthaltsqualität in Grün-/Freiflächen (Foto: © Kanton AG).



Grundlage dienen Klimaanalysekarten¹, welche flächendeckend für den ganzen Kanton über die klimatische Situation Auskunft geben (Hitzeinseln tagsüber und nachts, wichtige Grünräume für die Kaltluftproduktion und Kaltluftleitbahnen, die es freizuhalten gilt). Weitere Kriterien waren, ob diese Orte stark frequentiert werden und ob seitens Gemeinde bauliche Massnahmen (z.B. Strassensanierung) geplant sind. Das sollte dazu beitragen, bei anstehenden Projekten Hitzeminderungsmassnahmen von Beginn an mitzudenken.

Während zwei bis drei Wochen haben die Citizen Scientists die Lufttemperatur an ausgewählten öffentlichen Plätzen sowie auf dem Arbeits- oder Schulweg gemessen. Ein Vergleich mit den «offiziellen» Temperaturwerten von MeteoSchweiz zeigte, dass die von den Teilnehmenden gemessenen Werte, auf einem asphaltierten Pausenhof oder an einer Bushaltestelle, oft viel höher sind. Die Abweichungen erreichten fünf bis sechs Grad. Dies zeigte sich in städtischen wie auch ländlichen Gemeinden. Das Ziel war es, den heissesten Ort zu finden.

Die ausgewerteten und verortbaren Daten wurden in einem Schlussworkshop mit der Gemeindebehörde besprochen und sollten als Handlungsgrundlagen für zukünftige Massnahmen zur Hitzeminderung dienen. Besonders wirksam sind die Pflanzung von grosskronigen Bäumen, die Integration von Wasserelementen, das Entsiegeln von Asphaltflächen sowie das Freihalten von Kaltluftströmen. Als Grundlage diente der Leitfaden «Hitzeangepasste Siedlungsentwicklung» des Kantons Aargau². Er zeigt viele Beispiele und bietet Hinweise, wie die Umsetzung in die laufenden Planungsprozesse integriert werden kann. Zum Abschluss des partizipativen Projektes «3-2-1-heiss!» wurde jeweils der angenehmste Ort ausgezeichnet und gemeinsam mit der Bevölkerung gefeiert.

Die Fachstelle Klima des Kantons Aargau führte das Projekt «3-2-1-heiss!» von 2021-2024 in Zusammenarbeit mit dem auf citizen science spezialisierten Büro catta durch. Bisher haben 14 Gemeinden teilgenommen.

Informationen:

<https://www.ag.ch/de/themen/klimawandel/3-2-1-heiss>

<https://www.naturama.ch/natur/fuer-naturinteressierte/klimaspaziergaenge>

¹ Klimaanalysekarten: <https://www.ag.ch/klimakarten>

² Leitfaden hitzeangepasste Siedlungsentwicklung des Kantons Aargau: <https://www.ag.ch/de/themen/klimawandel/leitfaden-hitzeangepasste-siedlungsentwicklung>

Auw: Klimaspaziergang mit der Bevölkerung zu den Hotspots und Coolspots in der Umgebung (Foto: © Naturama Aargau).



3. Good Practice

3.1. Sitten: Ein umfassendes Programm für eine kühlere Stadt

Die mittelgrosse Stadt Sitten eignet sich gut für Wege zu Fuss, gehört jedoch auch zu den urbanen Zentren in der Schweiz, die sich am stärksten erwärmen. Das Anpassungsprogramm «ACCLIMATASION» fördert den Fussverkehr, indem es Hitzeinseln abschwächt.

Lionel Tudisco, Stadtplaner, Stadt Sion

Die grosse Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner von Sitten lebt in einem Radius von 1,5 Kilometern rund um den Bahnhof. Angesichts einer wachsenden Bevölkerungsdichte und damit zunehmender Mobilitätsströme ist die Förderung des Fussverkehrs von zentraler Bedeutung. Einerseits hat die Stadt bislang über 900 Sitzbänke im öffentlichen Raum aufgestellt und verfolgt das Ziel, in den Quartieren und Dörfern der Gemeinde alle 50 Meter eine Bank anzubieten. Andererseits sollen kühle, attraktive und qualitativ hochwertige öffentliche Räume mit reicher Biodiversität die Bevölkerung zum Gehen ermutigen.

Aufgrund ihrer Lage im Rhonetal ist die Stadt Sitten besonders stark von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Hitzewellen nehmen zu, mit Temperaturen, die immer häufiger die Marke von 36 °C überschreiten. Gleichzeitig häufen sich Trockenperioden: Die Sommerniederschläge gehen zurück, während die Verdunstung zunimmt.

Natur und Frische in die Stadt bringen

Um die Lebensqualität und Attraktivität für die Bevölkerung zu erhalten, stützt sich das 2014 im Rahmen eines Pilotprojektes des Bundes zur «Anpassung an den Klimawandel»¹ lancierte Programm «ACCLIMATASION» auf Prinzipien einer resilienten Stadtplanung. Dazu gehören insbesondere die Konzepte «Natur in der Stadt» und «Schwammstadt» (vgl. S. 10-11).

Neben der Sensibilisierung der Bevölkerung entwickelt die Stadt auch eigene Instrumente, etwa einen Leitfaden für die Freiraumgestaltung auf Privatgrund sowie einen Zusatz zu durchlässigen Belägen. Ziel ist es, poröse, begrünte und bepflanzte Räume zu fördern, die den Wasserkreislauf unterstützen und aufwerten sowie den Effekt von Hitzeinseln reduzieren. Regenwasser wird aufgefangen und versickert, wodurch

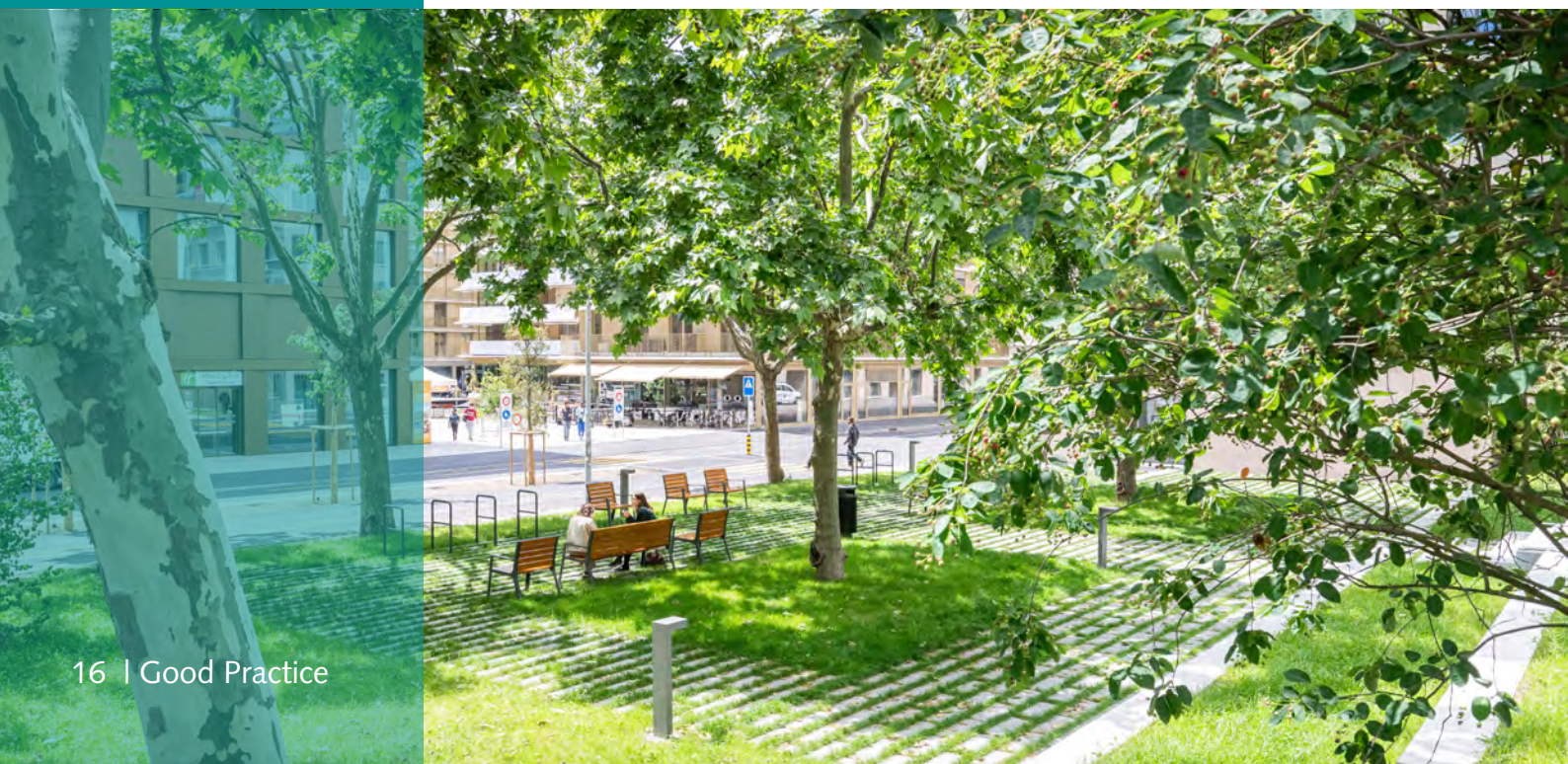
¹ Pilotprogramm des Bundes zur Anpassung an den Klimawandel:
<https://www.nccs.admin.ch/nccs/de/home/massnahmen/pak.html>

Mehr Informationen zum Programm «ACCLIMATASION»:
<https://www.sion.ch/acclimatisation>

Leitfaden für die Freiraumgestaltung auf Privatgrund:
https://www.hesge.ch/hepia/sites/default/files//actualite/documents/guide-amenag-ext-fiches-pdf-all_0.pdf

Leitfaden für durchlässige Beläge (nur auf Französisch):
https://www.sion.ch/_docn/4420301/Le_guide_Revetements_permeables_VDS_Complet_220322_compressed.pdf

Sitten, Square des Mayennets:
Ein ehemaliger Parkplatz und ein stark versiegelter Park wurden in eine kühle Aufenthaltszone für Passantinnen und Passanten verwandelt (Foto: © lindaphoto.ch).



Überschwemmungen begrenzt werden und gleichzeitig Wasserreserven für Trockenperioden erhalten bleiben.

Ambitionierte Projekte

Mehrere Projekte wurden bereits umgesetzt und veranschaulichen die Prinzipien und Ziele von «ACCLIMATASION», darunter insbesondere die folgenden drei Realisierungen aus dem Jahr 2025.

Rue des Aubépines und angrenzender Park:

Die Flächen für den motorisierten Verkehr wurde reduziert und zugunsten einer Begegnungszone mit mehr durchlässigen und begrünten Flächen umgestaltet. Dem Wasser wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt: Es entstanden Feuchtbiopte im Park sowie ein kleiner Bach entlang der Strasse. Diese Gestaltung fördert die Biodiversität, schafft kühle Aufenthaltsorte und macht Wege zu Fuss aus den östlichen Quartieren sowie vom öffentlichen Parkplatz Roches Brunes attraktiver. Dadurch wird auch das Parkieren am Stadtrand gefördert.

Square des Mayennets:

Aufgrund seiner strategischen Lage an der Schnittstelle von Fuss- und Velorouten zwischen Stadtzentrum und dem neuen Quartier Cour de Gare wurde dieser Platz vollständig umgestaltet und zu einem zentralen Aufenthaltsort entwickelt. Ein ehemaliger Parkplatz und ein stark versiegelter Park wurden durch eine grüne «Frischeoase» ersetzt. Bestehende Bäume blieben erhalten, ergänzt durch Sitzbänke, einen Brunnen sowie 22 neue Bäume. Wo nötig, wurden wasserdurchlässige Beläge eingesetzt. Der Platz bildet heute einen begrünten Zugang zum Fussgängerbereich von Cour de Gare und zum Konzert- und Kongresszentrum Noda BCVS.

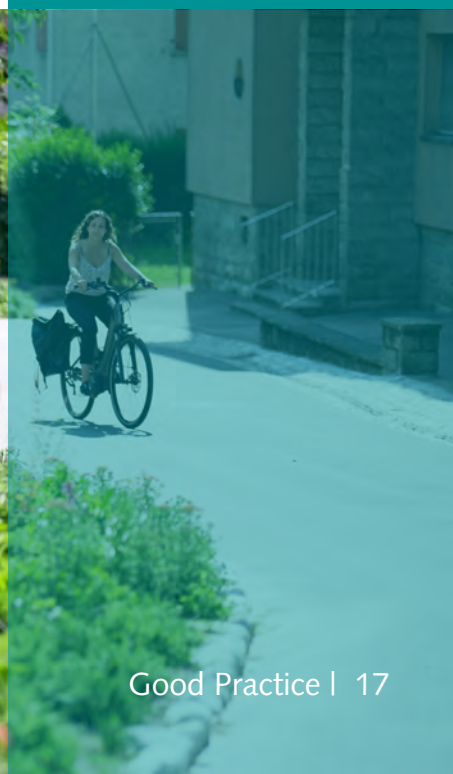
Park «des anciens abattoirs»:

Eines der ambitioniertesten Projekte ist ein Park auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs. Er ist der erste Baustein einer «Parkkette», die das künftige gemischt genutzte und nachhaltige Quartier Ronquoz 21 von Ost nach West durchziehen soll. Die bereits erfolgten Umgestaltungen zeigen die angestrebte Entwicklung: starke Begrünung, Spielflächen, naturnahe Bereiche, Entsiegelung der Böden und die Rückkehr zu offenen, natürlichen Flächen.

Diese Projekte verdeutlichen die Ausrichtung von «ACCLIMATASION», das Klimaanpassung, Förderung der Biodiversität durch grüne und blaue Infrastrukturen sowie die Aufwertung öffentlicher Räume miteinander verbindet. Indem die Stadt auf diese Weise angenehmer gestaltet wird, gewinnt das Gehen deutlich an Attraktivität.

Sitten, Rue des Aubépines:

Begegnungszone, die Biodiversität fördert und für Abkühlung für die Menschen zu Fuss sorgt (Foto: © photo studio 54).



3.2. Affoltern am Albis: Klimamassnahmen hindernisfrei gestalten

Unsere Städte müssen sich an den Klimawandel anpassen. Gleichzeitig sollen sie für die Menschen zu Fuss sicher, komfortabel und hindernisfrei nutzbar bleiben. Am Beispiel der Heimpelstrasse in Affoltern am Albis wird sichtbar, wie diese Ziele miteinander vereinbar sind – und wo neue Spannungsfelder entstehen.

Christoph Meyer, Leiter Tiefbau und Infrastruktur, Stadtverwaltung Affoltern am Albis

An der Heimpelstrasse in Affoltern am Albis wurde der Strassenraum umfassend nach dem Schwammstadt-Prinzip umgestaltet. Das Regenwasser fliesst nicht mehr direkt in die Kanalisation, sondern wird vor Ort gespeichert, versickert und verdunstet. Unterirdisch angelegte natürliche Retentionskörper nehmen das Wasser auf und machen es für die acht neuen Strassenbäume und Pflanzen über längere Zeit verfügbar.

Gleichzeitig wurden die Handlungsempfehlungen des Sitzbankkonzepts von Fussverkehr Schweiz¹ in die Planung integriert. Vier neue, seniorenkonforme Sitzbänke steigern die Attraktivität für die Naherholung zu Fuss massgeblich. Die neuen Bänke wurden entlang des getrennt von der Strasse geführten Gehwegs platziert und bieten eine wunderschöne Aussicht in die Landschaft.

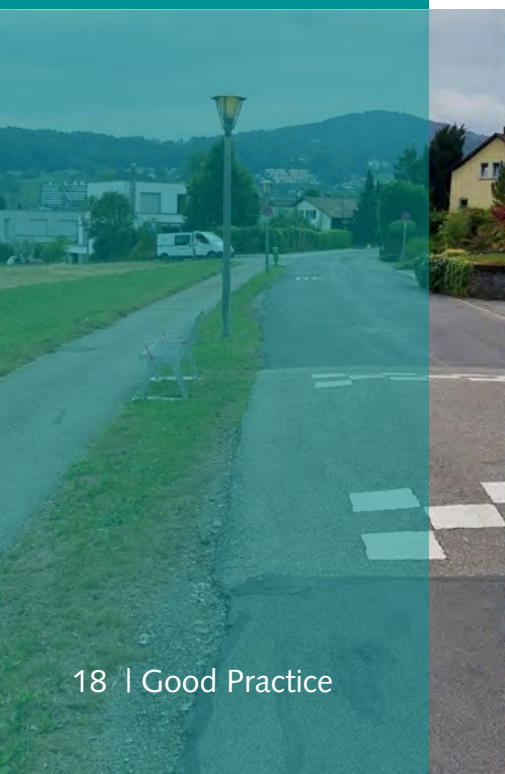
Entsiegelung von Gehwegen als Klimamassnahme – sinnvoll in allen Bereichen?

Nebst der Umstellung der Strassenentwässerung war ein weiteres zentrales Element der Umgestaltung die Entsiegelung des Gehwegs auf einer Länge von circa 300 Metern. Rund 550 Quadratmeter Asphaltbelag wurden durch eine chaussierte Oberfläche ersetzt. Das verzögert den Oberflächenabfluss, mindert die Hitze und verbessert das Mikroklima. Für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und insbesondere für ältere Personen kann eine chaussierte Oberfläche in Kombination mit einer Strassenlängsneigung hingegen Einschränkungen mit sich bringen.

Im Bewusstsein dieser Thematik wurde daher bereits in einer frühen Projektphase zusammen mit einer Gruppe älterer und unterschiedlich mobilitätseingeschränkter Personen ein Feldversuch durchgeführt, um die optimale Beschaffenheit der chaussierten Oberfläche zu ermitteln. Die Erkenntnisse sind in die Ausführungsplanung eingeflossen.

¹ Sitzbankkonzept Fussverkehr Schweiz: <https://fussverkehr.ch/projects/sitzbankkonzept/>

Affoltern am Albis, Heimpelstrasse: Vor (2024) und nach der Umgestaltung, noch ohne Bewuchs im Sickerstreifen (2025) (Foto: © Christoph Meyer).



3.3. Payerne: Die Renaturierung der Broye als Modell für naturnahe Wege

Die Revitalisierung von Fließgewässern bietet grosses Potenzial zur Aufwertung von Erholungsräumen und der Fussverkehrsinfrastruktur. Die Renaturierung der Broye verbessert die Qualität des öffentlichen Raums im historischen Kern der Stadt Payerne – ein ambitioniertes Pionierprojekt.

Flore Maret, Projektleiterin, Fussverkehr Schweiz, auf Grundlage eines Austauschs mit Laia Solé, Landschaftsarchitektin, L'Atelier du Paysage Sàrl

Die Revitalisierung der Broye im Stadtgebiet von Payerne ist ein komplexes Vorhaben, das Ziele in den Bereichen öffentlicher Raum, Hydrologie und Ökologie miteinander verbindet. Die unmittelbare Nähe zum historischen Stadtkern erforderte eine sorgfältige Analyse, die das baukulturelle Erbe berücksichtigt.

Das von der Gemeinde Payerne geleitete Projekt wurde durch Fördermittel von Bund und Kanton unterstützt. Der Kanton Waadt initiierte über die Abteilung Wasserressourcen und Hydraulikökonomie mehrere Studien und Projekte entlang verschiedener Abschnitte der Broye. Das Projekt im Gebiet «En Guillermaux» nahe dem historischen Zentrum wurde zwischen Januar 2023 und Juli 2024 als Pilotprojekt umgesetzt.

Fließgewässer im ökologischen Gleichgewicht

Die Kanalisierung des Flusses im Zuge der grossen Wasserbauarbeiten im Jura im 19. Jahrhundert hatte verheerende Auswirkungen auf Ökologie und Landschaft: Die Strömung wurde vereinheitlicht, das Gewässer wurde nicht mehr beschattet, die Vegetation verarmte und der Zugang der Bevölkerung zum Fluss ging verloren.

Die Broye erhielt durch das Projekt die Eigenschaften eines natürlichen Flusses zurück: Strömungsdynamik und Flussbettstruktur wurden diversifiziert und die Sicherheit vor Überschwemmungen im Siedlungsgebiet verbessert. Die Renaturierung des Flusses und seiner Ufer schafft neue Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Die Revitalisierung ist ein Pionierprojekt: Es handelt sich um die erste Flussrenaturierung in einem städtischen Gebiet im Kanton Waadt.

Ein integrierter Erholungsraum mitten im öffentlichen Stadtraum entsteht

Die Lage dieses Flussabschnitts ist besonders: Es handelt sich um einen Naturraum mitten im Stadtzentrum. Neben der ökologischen Aufwertung des Gewässers stand deshalb auch die Nutzung durch die Bevölkerung im Fokus. So wurden öffentlich zugängliche Bereiche mit Sitzstufen und Aussichtsterrassen geschaffen. Ein schattiger Spazierweg verläuft entlang der Ufer, zudem wurde ein öffentlicher Park angelegt.

Diese Massnahmen bieten der Bevölkerung hochwertige Räume für Erholung, Freizeit und Naturbeobachtung und stellen die Verbindung zwischen der Bevölkerung und «ihrem» Fluss wieder her.

Studie zu Wegen des Langsamverkehrs

Das Renaturierungsprojekt wird durch eine Wegnetzplanung ergänzt, die derzeit geprüft wird. Vorgesehen sind zwei Wege für den Fuss- und Veloverkehr auf beiden Seiten der Broye mit einer Länge von jeweils etwa 2 km. Diese Wege verbinden verschiedene Anlagen wie kleine Plätze, Aussichtspunkte, Zugänge zum Wasser sowie Abstellmöglichkeiten für Velos.

Die transdisziplinäre Herangehensweise an die Renaturierung der Broye zeigt ihr umfassendes Potenzial: Sie schafft Mehrwerte sowohl im ökologischen Bereich als auch in den Bereichen Mobilität und Stadtentwicklung. So trägt sie zur Aufwertung der Landschaftsqualität und der Nutzung des Raums bei.

Dieses Projekt wurde von einem interdisziplinären Team umgesetzt, bestehend aus: L'Atelier du Paysage Sàrl (Landschaftsarchitektur), AquaVision Engineering Sàrl (Hydraulikingenieurwesen), BEB SA (Biologie), in Zusammenarbeit mit den Dienststellen der Generaldirektion für Umwelt DGE des Kantons Waadt und der Stadt Payerne.

Payerne: Das Revitalisierungsprojekt ermöglicht, dass die Bevölkerung den Flussraum der Broye wieder erleben kann (Foto: © Franziska Werren).



3.4. Sorengo: Wie eine Verkehrsachse zur Lebensader wird

Entsiegelung, Begrünung, neue Begegnungsräume: Das Projekt «SorenGo GREEN line» hat eine Hauptachse der Tessiner Gemeinde Sorengo in einen klimaresilienten Strassenraum für das Gehen verwandelt.

Enrico Sassi, Architekt und Landschaftsarchitekt, Enrico Sassi Architetto

Via Gemmo, Cortivallo und Laghetto: Die drei Strassen durchqueren die Tessiner Gemeinde Sorengo von Nord nach Süd. Innerhalb von vier Jahren wurde diese Hauptachse so umgestaltet, dass sie die Auswirkungen des Klimawandels mindert, die Durchlässigkeit des Bodens erhöht und Gesundheit, soziale Interaktion und Nachhaltigkeit im städtischen Raum fördert.

Sozial und nachhaltig: Eine Antwort auf den Klimawandel

Das Projekt «SorenGo GREEN line» berücksichtigt ausdrücklich die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Fussgängern. Es erkennt an, dass Gehen die nachhaltigste Form der Fortbewegung ist und die unmittelbare und bewusste Wahrnehmung des städtischen Raums am besten fördert.

Neue Grünräume und Erholungsflächen stärken das körperliche und psychische Wohlbefinden und fördern soziale Interaktionen. Die Vernetzung von bestehenden und neuen Grünräumen führt zu einer hohen ökologischen Qualität im Siedlungsraum.

Entsiegelung und Schwammstadt-Prinzip

Via Gemmo, Cortivallo und Laghetto wurden auf einer Gesamtfläche von 750 Quadratmetern teilweise entsiegelt und begrünt. Die Umwandlung asphaltierter Flächen in Grünräume mit der Pflanzung einheimischer Arten erhöht die urbane Biodiversität: Über 100 verschiedene Arten mehrjähriger, xerophiler und ruderaler krautiger Pflanzen wurden eingesetzt; sie benötigen weder intensive Pflege noch Bewässerung. Diese Art von Eingriff fügt sich in das Konzept der «Schwammstadt» ein (vgl. S. 10-11) und verfolgt das Ziel, den städtischen Raum durchlässiger zu machen und die lokale Versickerung von Regenwasser zu fördern.

In die Innenfläche des Verkehrskreisels der Via Gemmo wurde eine grosskronige, anpassungsfähige Säulen-Hainbuche gepflanzt. So wird das Stadtbild mit einem naturnaheren, weniger verkehrsorientierten Charakter aufgewertet. Das Beispiel zeigt, wie Natur in die öffentlichen Verkehrsräume integriert und die Diversität des urbanen Raums gesteigert werden kann.

Die Gemeinde Sorengo ist die erste Tessiner Gemeinde, der 2025 die Zertifizierung «**Grünstadt Schweiz**» verliehen wurde.

Sorengo: Platzneugestaltung über der Buvette des Sportparks zu einem neuen öffentlichen Raum, der als Treffpunkt für alle Generationen gedacht ist (Fotos: © Enrico Sassi).

Vorher

Nachher



Ein funktionaler und inklusiver Treffpunkt

Im Rahmen der Erneuerung des Platzes über der Buvette des Sportparks wurden bestehende Materialien kreativ wiederverwendet und der Raum in eine funktionale und inklusive Fläche umgestaltet. Die alten Betonplatten wurden durch Saltrio-Kalksplitt ersetzt: Ein ökologisches Material mit gelber Farbgebung, das die Ästhetik und Nachhaltigkeit des Platzes verbessert. Ein Teil der bestehenden Betonplatten wurde zur Korrektur der unregelmässigen Platzneigung wiederverwendet und zu neuen Sitzgelegenheiten, Bänken und Spielbereichen umgestaltet.

Der neue öffentliche Raum dient als Treffpunkt für alle Generationen. Er bietet schattige Bänke, auf denen sich die Einwohner der Gemeinde oder die Bewohner des nahe gelegenen Altenheims «Al Pagnolo» ausruhen können. Zudem stehen verschiedene Spiele zur Verfügung, insbesondere Schachbretter – in Sorengo gibt es einen Schachclub.

Der neue Kalksteinbelag hat die Qualität des Aufenthalts und der Nutzung des öffentlichen Raums erheblich verbessert, nicht nur in Bezug auf Ästhetik und Nachhaltigkeit. Er ist auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität geeignet und garantiert eine barrierefreie Begehbarkeit.

Bodenmarkierungen als Beitrag zur Verkehrssicherheit und Raumwahrnehmung

Die entlang des Strassenzugs wiederkehrend aufgetragenen Bodenmarkierungen schärfen die Wahrnehmung des Raums als Ganzes und halten die Fahrzeuglenkenden zu einer aufmerksamen Fahrweise und moderaten Geschwindigkeiten an. Das dabei verwendete «O-Motiv» erinnert an Bodenmarkierungen in Tempo-30-Zonen und soll auch darauf hinweisen, dass mit querenden Fussgängerinnen und Fussgängern zu rechnen ist.

Sorengo: Bodenmarkierungen sollen darauf hinweisen, dass mit querenden Fussgängerinnen und Fussgängern zu rechnen ist (Foto: © Marcelo Villada Ortiz).



Schlusswort: Gute Gründe zur Zuversicht

Felix Schindler, Journalist

Lange war die Gestaltung des öffentlichen Raums durch seine Funktion geprägt: Strassen waren zum Fahren da, Parks zum Verweilen. In den letzten Jahrzehnten haben sich die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum in Städten und Agglomerationen vervielfacht. Heute erwarten wir, dass er kind- und seniorengerecht ist, Platz für Sport und soziale Interaktion bietet und den vielen verschiedenen Nutzergruppen gerecht wird.

Nun stellt der Klimawandel zusätzliche Anforderungen. Der öffentliche Raum soll heute auch Biodiversitätsfläche, Kühlkorridor und Versickerungsraum sein. Er muss mehr leisten als jemals zuvor.

Die Beiträge in dieser Publikation zeigen, dass es viele Ansätze gibt, wie Städte und Agglomerationen diesen Herausforderungen begegnen können: Entsiegelung und Begrünung, Renaturierung von Fließgewässern, das Schwammstadt-Prinzip und der aktive Einbezug der Bevölkerung.

Eine besondere Stärke all dieser Lösungsansätze und Massnahmen ist, dass sie gleich mehrere Ansprüche in Einklang bringen. Überall dort, wo öffentliche Räume entsiegelt oder begrünt werden, entstehen Räume von hoher städtebaulicher Qualität. Klimaanpassung und gute Bedingungen für Fussgängerinnen und Fussgänger schliessen sich nicht aus. Im Gegenteil, sie bedingen einander.

Der öffentliche Raum gehört zu den wertvollsten Ressourcen einer Gemeinde. Jene, die ihn gestalten, stehen vor einer anspruchsvollen Aufgabe. Das Fachwissen der Autorinnen und Autoren in dieser Publikation, das Engagement von Fussverkehr Schweiz, die Unterstützung durch das Bundesamt für Strassen sowie das Interesse der Leserinnen und Leser an den hier skizzierten Ansätzen – das alles sind gute Gründe, zuversichtlich zu sein.

Sitten, Rue de l'Industrie: Um die Lebensqualität im sich wandelnden Umfeld zu verbessern, wurde die Strasse 2023 zur Begegnungszone umgestaltet – mit zahlreichen Sitzgelegenheiten, Trinkwasserstellen und viel Raum für Begrünung, um die städtischen Wärmeinseln zu reduzieren (Foto: © Werner Egli).

