

Verwaiste Unterführungen

Strassenunterquerungen haben es schwer bei Passanten und Planern

Unterführungen wie jene bei der Kanti Baden zeigen, dass immer weniger Passanten sie auch benutzen. In der Verkehrsplanung sind sie kaum mehr ein Thema – aber nicht überall lassen sie sich so einfach durch Fussgängerstreifen ersetzen.

VON STEFANIE SUTER

Die Tage sind kurz und die Strassen nass – die Autofahrer müssen zurzeit besonders achtgeben auf die Fussgänger. Hinzu kommt, dass es Passanten gibt, welche die Strasse überqueren, obwohl eine Unterführung vorhanden wäre. In Baden hat es gleich zwei Unterführungen, die kaum genutzt werden: Bei der Kanti Baden und bei der Bushaltestelle Schellenacker an der Bruggerstrasse. «Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass Passanten heute Umwege weniger in Kauf nehmen als früher – sie wählen den schnellsten und direktesten Weg», sagt Stevan Skeledzic, Leiter der Sektion Verkehrssicherheit beim Kanton. «Obwohl es gesetzlich Pflicht ist, die vorhandenen Unterführungen zu nutzen.»

WÄRE ES NICHT SINNVOLLER, diese Unterführungen durch Fussgängerstreifen zu ersetzen? «Es reicht nicht aus, gelbe Streifen auf die Strasse zu malen», erklärt Skeledzic. Es müssen Warteräume für die Fussgänger geschaffen sowie für eine gute Beleuchtung und Sichtbarkeit gesorgt werden. «Bei der Kanti Baden müssten die Fussgänger drei Fahrspuren queren – es bräuchte also zwei Mittelinseln, um ihre Sicherheit zu gewährleisten», sagt Skeledzic. «Auf der Bruggerstrasse herrscht viel Verkehr. Auch dort müsste eine Mittelinsel gebaut werden.» Dies koste Geld und brauche Platz, der kaum vorhanden ist: «Es ist eine Frage von Kosten und Nutzen. Ist eine Unterführung bereits vorhanden, muss der haushälterische Um-



Passanten nutzen Unterführungen wie bei der Kanti Baden immer weniger. ASP

gang mit Steuergeldern geprüft werden.» Ein teurer Fussgängerstreifen mit zusätzlichen baulichen Massnahmen müsse gerechtfertigt sein. Wie beispielsweise bei der Unterführung beim az-Hochhaus: Man zog 2012 einen neuen Fussgängerstreifen der teureren Sanierung vor.

«Es reicht nicht aus, gelbe Streifen auf die Strasse zu malen.»

STEVAN SKELEDZIC, LEITER VERKEHRSSICHERHEIT

Die Bequemlichkeit der Passanten ist nur ein Grund, wieso heute weitgehend auf den Bau von Unterführungen verzichtet wird: «Die Strassen gelten heute als Bestandteil des Lebensraumes», sagt Skeledzic. Die Interessen der Velofahrer, Fussgänger, des öffentlichen und des mo-

torisierten Verkehrs sollen aufeinander abgestimmt werden, sodass ein attraktiver Lebensraum für alle entsteht. «Der Ausdruck *Koexistenz* wurde in den 90er-Jahren immer wichtiger.» So wird vermehrt auf Fussgängerstreifen, Mittelinseln oder Mehrzweckstreifen gesetzt.

DAS WAR NICHT IMMER SO: In den 60er- und 70er-Jahren baute man noch massenweise Unterführungen. Fussgängerstreifen galten als Schikane – ganz nach dem Motto «die Strasse den Autos». Wichtig war, dass man mit dem Auto so schnell wie möglich von A nach B kam. Die Fussgänger wurden von der Strasse verbannt und über oder unter der Fahrbahn durchgeleitet. «Früher hatte man andere Planungsansätze – die Funktionstrennung hatte einen grossen Stellenwert», erklärt Skeledzic. Autobahnen gab es noch kaum, der ganze Verkehr lief über die Kantonsstrassen. «Vor allem in den urbanen Gebieten wurden deshalb viele Über- oder Unterführungen gebaut.»