Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 15 (2002)
Heft: 10

Artikel: Wir sind alle Fussgänger
Autor: Schweizer, Thomas / Thomas, Christian
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121954

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Wir sind alle Fussgänger

Text: Thomas Schweizer und Christian Thomas
Illustration: Anna Luchs

Viele sind Autofahrer, etliche Velofahrerinnen, und einige fahren mit dem Zug – alle aber sind Fussgänger, und sei es nur von der Haustüre bis zur Autotüre. Doch die Planer kennen das kleine Einmaleins der fussgängerfreundlichen Planung nicht. Diese verlangt gesicherte Wege und Übergänge, gute räumliche Orientierungsmöglichkeiten, komfortable Orte des Wartens und viel Langsamverkehr. Zum Beispiel in der Glattstadt.

: In seiner Juni/Juli-Ausgabe hat Hochparterre die Glattstadt vorgestellt. In ihrer Planung fehlt der Fussgänger. Das behaupten die Fussgänger Thomas Schweizer und Christian Thomas von ‹Fussverkehr Schweiz›. Sie sprechen miteinander über die zentrale Bedeutung der fussgängergerechten Planung im Agglomerationsverkehr.

Thomas Schweizer: Wieso wird das neue Tram im Glatttal eigentlich Stadtbahn genannt? Nirgends ist weniger städtisches Ambiente anzutreffen als hier. Eine Stadt aber muss leben, muss einen Nutzungsmix und eine hohe Fussgängerdichte aufweisen. Das bedeutet: Sowohl die grossen Konzepte wie auch die Detailplanungen müssen auf ihre Fussgängerfreundlichkeit getestet werden. Ich fordere, dass eine Fussgängerverträglichkeits-Prüfung (FVP) vorgeschrieben wird, so wie es eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gibt.

Christian Thomas: Und welche Kriterien wenden wir an?

Thomas Schweizer: Es muss ein zusammenhängendes, dichtes Fusswegnetz vorhanden sein, das die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die Wohnsiedlungen, die Arbeitsplätze, die Restaurants, die Läden, die Post und die Schulen – kurz: alle wichtigen Ziele – miteinander verknüpft. Diese müssen leicht erreichbar sein, die Wege sicher und attraktiv. Diese Anforderungen sind übrigens im Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) verankert; sie müssten im Rahmen der UVP auch geprüft werden.

Christian Thomas: Das ist leider nicht so. Nehmen wir exemplarisch die Glattstadt, so zeigt die vorliegende Planung, dass der ‹Übersichtsplan Langsamverkehr›, also die Fuss- und Velowegplanung, äusserst lückenhaft ist. Sie führt nicht einmal alle bestehenden Fusswege auf. Fusswege hören an den Gemeindegrenzen auf, im Bereich der Glattbahn klaffen grosse Lücken. Viele der geplanten Haltestellen sind überhaupt nicht ans bestehende oder künftige Fusswegnetz angebunden.

Thomas Schweizer: Vielleicht ist es ja nur ein alter Plan, ein erster Entwurf, eine Skizze gar?

Christian Thomas: Man könnte es meinen. Doch vor drei Wochen hat ihn mir der Stab Gesamtprojektleitung Stadtbahn Glattal zugeschickt. Der Text unter der Legende heisst: «Die Stadtbahn, Impulsgeber für die Vernetzung öffentlicher und privater Stadträume». Die Impulse sind jedenfalls noch nicht bis zu den Planern gelangt.

Thomas Schweizer: Und wie sehen die Detailpläne aus? Fahrgäste sind vor und nach dem Transport ja Fussgänger. Sie brauchen direkte Zugänge ohne Wartezeiten und angenehme Warteräume. Die erste und letzte Etappe entscheidet, welches Verkehrsmittel wir wählen. Gibt es Witterungsschutz, Nebennutzungen wie einen Kiosk, Toiletten, Platz für ein Marronihäuschen oder einen Kebabstand?

Christian Thomas: Die Zugänge sind zwar meist direkt möglich, doch sind einige Haltestellen falsch platziert. Die vierspurige Thurgauerstrasse ist mehr Autobahn als innerstädtische Achse. Die Haltestellen liegen hier in der Mitte, also quasi auf dem Mittelstreifen der richtungsgetrennten Strasse. Da können Haltestellen noch so elegant gestaltet werden, das nützt nichts, wenn es für Nebennutzungen aufgrund der engen Verhältnisse keinen Platz gibt. Die Aufenthaltsqualität bei den Warteräumen ist gering. Lichtsignale regeln die Hauptzugänge. Ob die Signalsteuerung für die Fussgänger auf die einfahrenden Trams ausgerichtet ist, kann ich nicht sagen. Ich zweifle. Die übrigen Zugänge genügen aber sicherheitstechnisch nicht. Zwei gleichgerichtete Spuren zu überqueren, ist immer heikel. Kurz: Die Erreichbarkeit ist stark eingeschränkt.

Mehr Tempo 30

Thomas Schweizer: Wie steht es generell mit der Verkehrssicherheit? Wurde hier für oder gegen die Fussgängerinnen geplant? Heute ist es Standard, dass in allen Quartieren Zürichs Tempo 30 gilt und die Stadt Hauptstrassen nicht in erster Linie nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten, sondern nach städtebaulichen Kriterien gestaltet – soweit der Kanton Zürich das überhaupt zulässt.

Christian Thomas: Eine fortschrittliche Sicherheitsidee wird es in der Glattstadt so schnell nicht geben: Auf dem Gebiet Leutschenbach in Zürich ist zwar Tempo 30 vorgesehen und der Verkehr soll beruhigt werden, aber schon die Gemeinde Opfikon, die nur 30 Prozent ihrer Strassen mit Tempo 30 signalisiert hat, will beispielsweise die Strasse von der Haltestelle ‹Stelze› zum nächsten Wohnquartier nicht beruhigen, weil das eine Quartiersammelstrasse sei. Auch beim Bahnhof Opfikon soll Tempo 50 gelten. Der Autoverkehr bleibt in Opfikon und auch in der restlichen Glattstadt über weite Strecken prioritär. Auf den Hauptachsen hat der Kanton das Sagen. Versuche wie das ‹Berner Modell› Typ Seftigerstrasse in Köniz (HP 11/97) sind offenbar noch nicht bis in die kantonalzürcherischen Amtsstuben gedrungen. Hier wird immer noch in alter Manier geplant. So ist die vierspurige Thurgauerstrasse bei den Kreuzungen gar um zusätzliche Abbiegespuren verbreitert. Schon eine einfache Querung wird für die Fussgängerinnen und Fussgänger zum herausfordernden Langstreckenlauf.

Thomas Schweizer: Fusswege müssen nicht nur sicher, sondern auch attraktiv sein. Dazu gehören die Gestaltung, die Materialien, die Möblierung, aber auch die angrenzenden Nutzungen wie Läden, Restaurants, Cafés und Geschäfte. Diese müssen ihren Eingang gegen die Strasse, gegen die Fusswege hin orientieren. Ein Blickkontakt muss möglich sein. Verspiegelte Fassaden, Parkplätze, monotones Abstandsgrün schrecken die Fussgänger ab.

Christian Thomas: Da müsste noch einiges umgebaut werden. Zutrittskontrollen und Überwachungskameras fördern die Attraktivität nicht besonders. Wer heute durch diese Quartiere in Zürichs Norden geht, fühlt sich unsicher, schaut sich öfters um oder nimmt besser von Anfang an das Taxi. Ob die Stadtbahn hier eine Wende bringt ?

Thomas Schweizer: Jede Stadt hat ihre Orientierungspunkte, Altstadtquartiere, Plätze, Kirchen, zentrale Bereiche wie Zürich den Paradeplatz oder das Bellevue, Basel den Barfüsserplatz oder Bern den der Zytglogge. Alles Orte mit erhöhter städtebaulicher Funktion, alles Orte der Fussgänger.

Bessere Orientierung im Raum

Christian Thomas: In der Glattstadt sind die Orientierungspunkte die Schlote der Kehrichtverbrennungsanlage und des Heizkraftwerkes, bald auch die Hochhäuser im Leutschenbachquartier. Damit wird aber noch kein Zentrum markiert. Es braucht deshalb ein Fussgänger-Informationssystem nirgends so dringend wie da, denn die Logik einer historisch gewachsenen Stadt, wo man sich oft auch intuitiv zum Zentrum bewegen kann, versagt hier. Schlimmer noch: Wenn Leute zu Fuss den Schildern folgen, werden sie in Schlaufen in die Irre geleitet, zum Parkhauseingang oder zur Autobahnauffahrt. Die Verknüpfung der drei Stadtbahnlinien bei der Doppelhaltestelle ‹Ambassador› muss als Paradeplatz der Glattstadt geplant werden. Doch hier zeigt sich klar, welches Verkehrsmittel Priorität hat. Mit zusätzlichen Abbiegespuren in alle Richtungen wird die Kapazität des Autoverkehrs vergrössert. Ein direktes Umsteigen wird für Trampassagiere nicht möglich sein.

Thomas Schweizer: Paradeplatz ist gut. Neulich stand ich am Abend beim geplanten Knotenpunkt ‹Ambassador›. Da hat mich ein deutsches Ehepaar angesprochen. Sie waren eben im Hotel ‹Renaissance› angekommen, zückten ihren Stadtplan und wollten wissen, in welcher Richtung die Bahnhofstrasse liege. Gemäss ihrem Stadtplan münde die Talackerstrasse in die Bahnhofstrasse, und sie wiesen auf das Strassenschild ‹Talackerstrasse›. Wir befanden uns aber ausserhalb der Stadtgrenze, an der Talackerstrasse in Glattbrugg. Nach der Aufklärung, dass sie zirka sieben Kilometer von der City entfernt seien und nur mit Bus und Tram zum gewünschten Ziel kämen, zogen es die Touristen vor, den Abend im Hotel zu verbringen. In vier Jahren würden sie hier vielleicht in den ‹Elfer› steigen und könnten bis zum Paradeplatz sitzen bleiben.

Christian Thomas: Vielleicht werden sie es aber auch vorziehen, den schönen Sommerabend in der neuen Glattstadt zu verbringen, durch belebte Strassen zu flanieren, im Glattpark mit Blick auf den See zu verweilen und dort in einem Gartenrestaurant zu essen.

Thomas Schweizer: Von solchen Bildern müssen sich die Planer leiten lassen, wenn sie die Fussgänger-Verträglichkeitsprüfung Glattstadt bestehen wollen. •

Fussverkehr Schweiz

‹Fussverkehr Schweiz› bringt die Anliegen der zu Fuss Gehenden in die Verkehrsplanung ein. Die Organisation besteht seit 1975 und unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG). Der Verband ist Anwalt der Fussgängerinnen und Fussgänger. Zu den Aufgaben gehören Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung und verbesserte Zugänglichkeit zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
Am 7. November um 14 Uhr gibt es eine Informationstour entlang dem Trassee der geplanten Glattbahn. Besammlung ist beim Flughafen Kloten. Bustour mit Erklärungen zur Entstehungsgeschichte des Glatttalbahn-Projektes. Besichtigung des ‹Stadtzentrums› (Stadtbahn-Knotenpunkt) zu Fuss. Mit Andreas Flury, Direktor der Glattbahn. Ende: 18 Uhr. 01 383 62 40; Kosten: CHF 75.–, Mitglieder CHF 50.–; www.fussverkehr.ch

Agglomeration und Verkehr

Am 8. November lädt Metron zu einer Tagung ‹Agglomeration und Verkehr› nach Aarau ein. Thomas Schweizer wird im ersten Block, der ‹Phänomen und Lösungsansätze› vorstellt, seine Postulate für uns Fussgänger vortragen. Markus Hesse stellt Forschungsresultate vor und Elke Staehelin-Witt berichtet über Finanzierungsmodelle. Im zweiten Teil stellt Georg Tobler vom Bundesamt für Raumentwicklung die Agglomerationspolitik des Bundes vor und es sind Fallbeispiele aus Chambéry und Aarau zu hören. Erich Willi referiert über seine Erkundungen, wie ‹publikumsintensive Einrichtungen› erschlossen werden sollen (HP 6-7/02).
Marc Schneiter, Maria Andreou, 056 460 91 11; www.metron.ch