

Glattal ZH: Für die Zufussgehenden bleibt noch viel zu tun Referate der Mini-Studienreise vom 7. November 2002

Der Kanton Zürich will das wirtschaftliche Potenzial des Mittleren Glattals optimal nutzen, indem er die Raumplanung auf die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität ausrichtet und ein ausgewogenes Infrastrukturangebot im öffentlichen und privaten Verkehr anstrebt. Die Glattalbahn bildet den Schlüssel und das Rückgrat dieses Konzepts.

Im Rahmen einer Mini-Studienreise zeigte Fussverkehr Schweiz auf, dass die heutigen Zustände im Glattal „das ganze Repertoire der fussgängerfeindlichen Zustände aufweist“. Die neue Bahn trage sicherlich zu einer deutlichen Verbesserung der heutigen Situation bei, doch bleibe der Handlungsbedarf in der Glattalstadt zu Gunsten einer fussgängerfreundlichen Planung noch gross. Dem Fussverkehr als eigenständige Verkehrsform und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr müsse höhere Priorität eingeräumt werden.

Weitere Informationen:

Verkehrsbetriebe Glattal

www.vbg.ch

Fussverkehr Schweiz

www.fussverkehr.ch

15. November 2002

Fussverkehr in der Glattalstadt

Ministudienreise vom 7.11.02

Thomas Schweizer, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz

1. Vorbemerkungen

Fussverkehr ist Verkehr

Was ist eigentlich Verkehr? In der Umgangssprache und teilweise auch immer noch bei Fachleuten gilt der Fussverkehr nicht eigentlich als Verkehr. Oft wird von **verkehrsfreien Gebieten oder von einer verkehrsfreien Innenstadt** gesprochen. Doch gemeint ist lediglich die Abwesenheit von motorisiertem Individualverkehr (mIV). Nirgends ist das Verkehrsaufkommen an Fussverkehr grösser als in solchen sogenannten „verkehrsfreien“ Zonen.

Das **Bewusstsein**, dass zum Verkehr nicht nur der mIV und der ÖV gehört, sondern auch der Fuss- und Veloverkehr ist noch **viel zu wenig verankert**. Darum haben wir unseren Fachverband für FussgängerInnen und Fussgänger auch **Fussverkehr Schweiz** genannt (früher ARF, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger)

Verzerrte Wahrnehmung des Fussverkehrs

Auch wenn der Fussverkehr als eigenständige Fortbewegung wahrgenommen wird, so ist doch eine grosse Verzerrung in der Wahrnehmung festzustellen.

Fussgänger treten kaum dominant in Erscheinung. Schon wenige Autos werden aber als „Verkehr“ wahrgenommen. So werden bei Umfragen die Anteile der verschiedenen Verkehrsarten regelmässig zu Gunsten des Autos und zu Ungunsten des Fussverkehrs falsch eingeschätzt. Dies rührt unter anderem daher, dass die Betrachtung meist nach **Distanzen** vorgenommen wird. Der motorisierte Verkehr kommt damit zu einer überproportionalen Bedeutung.

Ist ein **langer Weg bedeutsamer als ein kurzer Weg?**

Wer für seinen Arbeitsweg die Nationalstrasse benützt, produziert **nationalen Verkehr**, wer dagegen seinen Arbeitsplatz zu Fuss aufsucht, produziert **lokalen Verkehr**.

Diese verzerrte Wahrnehmung muss korrigiert werden.

2. Fussverkehr auf nationaler Ebene

Bereich Langsamverkehr

Auf Bundesstufe sind zögerliche Ansätze für eine Neuorientierung und neue Wahrnehmung der Verkehrsprobleme in Sicht.

Seit nun bald drei Jahren besteht im Bundesamt für Strassen ASTRA der **Bereich Langsamverkehr**.

Agglomerationspolitik des Bundes

Ein zweiter Ansatzpunkt ist die **Agglomerationspolitik**, die der Bund bzw. das UVEK vor einem Jahr lanciert hat. Der Bundesrat will die Agglomerationen bei der Bewältigung ihrer Probleme stärker unterstützen. Seine Unterstützung knüpft er an verschiedene noch zu konkretisierende Bedingungen. Grundsätzlich ist aber klar, dass die Agglomerationen ihre Verkehrsprobleme ganzheitlich betrachten müssen – mit besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs und des **Fuss- und Veloverkehrs**. Gleichzeitig müssen sie auch die Siedlungsentwicklung und Umwelt einbeziehen.

3. Fussverkehr in der Gesamtverkehrskonzeption des Kt. Zürich

Der Kanton Zürich hat im Dez 2001 seine Gesamtverkehrskonzeption des Kt. Zürich vorgestellt. Aus Sicht des Fussverkehrs fällt auf, dass das primäre Verkehrsmittel, nämlich die eigenen Füsse, in dieser Strategie kaum berücksichtigt oder nur am Rande erwähnt wurde.

Unter dem Stichwort „Wesensgerechter Verkehrsmiteinsatz“ heisst es:

Der Kanton Zürich entwickelt die Verkehrsträger auf Grund ihrer besonderen Stärken weiter.

Er koordiniert deren Betrieb, Ausbau und Umbau. Er verfolgt das Ziel, **dass der öffentliche Verkehr vom Verkehrszuwachs, welcher nicht dem Langsamverkehr zuzurechnen ist, mindestens die Hälfte übernimmt.**

Für den **Langsamverkehr**, also den Fuss- und Veloverkehr, werden keine eigenen Ziele formuliert. Er wird aus der Zielformulierung explizit ausgeklammert. Es erstaunt daher nicht, dass auch keine Strategien, keine Massnahmen und keine Projekte für den Langsamverkehr formuliert werden.

Hinzu kommt, dass das absolute Verkehrswachstum ohne Hinterfragung als unumstössliches Faktum da steht. Die Beeinflussung durch verkehrssparende Siedlungsstrukturen und Massnahmen zur Reduktion namentlich des mIV fehlen.

4. Fussverkehr in der Glattalstadt

Der Kanton Zürich will das wirtschaftliche Potential des Mittleren Glattals optimal nutzen. Mit einer Raumplanung, die auf die Erhaltung und Förderung der Lebensqualität ausgerichtet ist und mit einem ausgewogenen Infrastrukturangebot im öffentlichen und privaten Verkehr. Die Glattalbahn bildet den Schlüssel und das Rückgrat dieses Konzepts. So wird die Zielsetzung der Glattalbahn umschrieben. Für die BenutzerInnen des Öffentlichen Verkehrs sind heute viele Gebiete ungenügend erschlossen. Die Busse sind überfüllt, fahren mit Verspätung, bleiben im Stau stecken, verkehren in Randstunden mit anderen Streckenplänen und lückenhaften Fahrplänen. Für Leute die zu Fuss unterwegs sind, ist heute, das ganze Repertoire der fussgängerfeindlichen Zustände anzutreffen. Urbane Qualitäten fehlen fast vollständig.

Bringt die Glattalbahn den Wandel ?

Die Bahn trägt sicherlich zu einer deutlichen Verbesserung der Zustände bei. Damit aber fussgängerfreundliche Gebiete entstehen braucht es **Urbanität** und **gute Fussgängerlösungen im Detail**.

Urbanität

Urbanität und Fussverkehr bedingen sich gegenseitig. Erst die urbanen Qualitäten geben dem Fussgänger das notwendig Umfeld, dass er oder sie sich wohl fühlt, dass der Aufenthalt im öffentlichen Raum nicht nur auf das allernotwendigste reduziert bleibt.

Fussgängerfreundliche Planungen setzen auf allen Ebenen, d.h. Raum- Stadt- und Verkehrsplanung an. Eine Durchmischung mit einem genügenden Wohnanteil und einem genügenden Anteil aufs Pub-

likum ausgerichtete Nutzungen, ist Voraussetzung, damit die Quartiere während der ganzen Woche belebt sind und damit Läden, Restaurants, Post, Arztpraxen usw. eine wirtschaftliche Basis haben. Wichtig ist hier, dass die Gebäude so geplant werden, dass insbesondere bei den Parterre-Nutzungen, der an die Fusswege angrenzenden Gebäude, ein guter Mix erreicht wird, dass keine auf die Ankunft in der Tiefgarage ausgerichtete Gebäude gebaut werden, keine abweisende Fassaden, kein Niemandsland zwischen Gebäude Trottoir, entstehen.

Klare Zielsetzungen sind die Voraussetzung für die Fördermassnahmen beim Fuss- und Veloverkehr

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist zwar in allen politischen Programmen enthalten, doch wenn konkrete Planungen anstehen, wie hier im Glattal, stehen sich die Ansprüche des Fussverkehrs und die Leistungsvorgaben des motorisierten Individualverkehr (mIV) diametral entgegen.

Eine fussgängerfreundliche Planung setzt **klare Prioritäten zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel** voraus. Ausgehend von einer heute stark autoorientierten Erschliessungssituation reicht es nicht, lediglich 50% des Neuverkehrs über den ÖV abzuwickeln zu wollen. Es müssen klare **Ziele auch für den Fuss- und Veloverkehr** gesteckt werden. Die heute geringen Anteile des Fuss- und Veloverkehrs im Glattal sollen nicht einfach als resultierende Grösse behandelt werden, sondern es sollen **eigenständige Zielvorstellungen** entwickelt werden. Hat man die heutigen Anteile erhoben? Welches sind die Zielvorgaben? Wie viele Wege sind eigenständige Wege, wie viele sind kombiniert mit dem Öffentlichen Verkehr?

Neben dem Bau der Stadtbahn wird auch ein grosser Brocken in den Ausbau der Strasseninfrastruktur gesteckt. Der Kanton Zürich verlangte zusätzliche Leistungsreserven für den mIV von 20% in der Spitzenstunde und zusätzliche Abbiegespuren. Schmalfahrbahnen und ein tieferes Geschwindigkeitsniveau, wie dies von Planern empfohlen, wurden abgelehnt. Genau damit wird aber die **Attraktivität** des Fussverkehrs **untergraben**. Nur mit attraktiven Nahbereichen der ÖV-Haltestellen funktioniert das Gefüge von Urbanität und umweltfreundlichem Verkehr. ÖV-BenutzerInnen legen ihre Wege immer in **Wegketten** zurück. Sie bestehen in der Regel aus einer ÖV-Etappe und aus Fusswegetappen. Eine Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied. Weist die erste Etappe und die letzte Etappe, also die „first“ oder die „last Mile“ Mängel auf, wirkt sich dies auch auf die Verkehrsmittelwahl aus.

Beispiel Ambassador

Die Kreuzung der drei Stadtbahnlinien bei der Doppelhaltestelle Ambassador müsste eigentlich als zentraler Platz, als „Paradeplatz“ oder „Bellevue“ der Glattalstadt, als Platz mit hoher Urbanität, geplant und gebaut werden. Hier müssen aber zur Erreichung der Haltestellen bis zu vier gleichgerichtete Fahrbahnen überquert werden. Grossflächige Aufenthaltsbereiche für die Fussgänger und das sind ja auch die Kunden des ÖV fehlen. Dafür wird hier überproportional viel Platz dem mIV zugewiesen.

Fazit

Der **Handlungsbedarf** in der Glattalstadt zu Gunsten einer fussgängerfreundlichen Planung ist noch gross. Fussverkehr als eigenständige Verkehrsform und als Zubringer zum öffentlichen Verkehr muss höhere Priorität eingeräumt werden. Es ist zu hoffen, dass in der Bereinigungsphase das Potenzial noch ausgeschöpft wird und insbesondere die Vorgaben des Kantons bezüglich Kapazität und Anzahl Fahrspuren revidiert werden.

Stadtbahn Glatttal

Randbedingungen der Planung

Vorgeschichte

Studie „Glattal wohin?\": Erkenntnis, dass das Glatttal zwischen Flughafen und Zürich eines der *bedeutendsten Entwicklungsgebiete der Schweiz* ist. Und: Dass die ungünstige Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den zahlreichen S-Bahn-Strecken unbedingt verbessert werden muss. Die Idee eines „*Mittelverteilers*“ war geboren.

In mehreren Planungsphasen wurde in den 90-Jahren der Nachweis des Mittelverteilers erbracht und im *kantonalen Richtplan 1995* eingetragen.

Ein Meilenstein (zugunsten des Fussverkehrs!) war der Systementscheid (am 6. Juni 1996): Es soll kein Monorail und keine U-Bahn, sondern eine tramähnliche, *meterspurige, mischflächenverträgliche Stadtbahn* realisiert werden.

Rahmenbedingungen der Vorprojekt- und Projektphase

Der Korridor der Stadtbahn war mit dem Richtplan für die meisten Abschnitte gegeben. Zu planen war nun die Anordnung der Bahn im Strassenraum: In *Mittellage, links oder rechts der Fahrbahnen*? Grundsätzlich ausgeschlossen wurden Lösungen im Mischbetrieb auf längeren Abschnitten stark befahrener Strassen.

Die Verkehrsmengen wurden sorgfältig prognostiziert und die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems berechnet.

Die Veränderung des Modalsplit zu Gunsten ÖV war klar ein Ziel.

Ambassador: Paradeplatz als Ziel?

Stichworte zu Qualitäten des öffentlichen Raumes

Ziele des Städtebaus

Im Leitbild Leutschenbach sind Ziele des Städtebaus umschrieben: Hohe Attraktivität, belebte und durchmischte Quartiere, 24-Stunden-Betrieb, hochwertiges Freiraumsystem und andere.

Andere Ziele waren aber ebenso zu berücksichtigen, technische zum Beispiel, wie oben beschrieben. Die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems ist wichtig.

Am Knoten Ambassador also, wo heute schon stark belastete Verkehrsachsen sich befinden, war klar, dass hier nie ein innerstädtischer Platz entstehen wird. Was aber nicht heisst, dass hier ein Unort entsteht, wo niemand sich aufhalten will.

Statt ein Bild des Paradeplatzes vor Augen zu haben, stelle man sich die Plaça Catalunya in Barcelona, die Boulevards in Paris, Wien oder Budapest oder der Kurfürstendamm in Berlin vor: Alles keine Fussgängerzonen und doch nicht uninteressant. Der Vergleich ist auch nicht unbedingt vermessen, sofern wir das Prinzip betrachten: Der lokale, kleinräumige Fussverkehr braucht Nischen und Rückzugsmöglichkeiten, die es auch in Zürich Nord geben wird. Entlang der Hauptverkehrs-Achsen wird es wichtig sein, angemessene Vorbereiche zu konzipieren. Hier gibt es allerdings noch Nachholbedarf.

Eine Stadt soll so gebaut sein, dass Menschen sicher sind und um glücklich zu machen. (Aristoteles)

Ministudienreise: Zu Fuss im Glattal der Zukunft

Donnerstag 7. November 2002

Engagement von Ueli Roth in der Glattalstadt:

- Architekt der unterirdischen S-Bahnstation und Tram/Bus-Endhaltestelle Stettbach / Dübendorf (zukünftige Umsteigestation zur Stadtbahn).
- Planungskoordinator der privaten Grundeigentümer für das 'Zentrum Zürich Nord' (ABB, Oerlikon-Bührle, Accu, SBB etc.).
- Projekt 'Stadtbahn Glattal'. Querschnittsmandat 'Raumentwicklung'.
- Coaching der Gestaltungspläne für das 'Zwicky- Areal' (grenzüberschreitend Wallisellen / Dübendorf).
- Gestaltungsplanung 'Lagerhausareal beim Bahnhof Kloten'.
- Initiant des 'Modellfalles Netzstadt Glattal' (oder 'Glattalstadt') im Rahmen der Agglomerationpolitik des Bundes (eingereicht am 30. Oktober 2002; siehe dazu den NZZ-Artikel vom 27. Dezember 2001 'Aus Zufälligem Unverwechselbares schaffen – Die Glattalgemeinden auf dem Weg vom Dorf zur Stadt').

Stichworte zur **Chance der Stadtbahn Glattal für die Zukunft des Glattals:**

- Die Stadtbahn bildet als '**Fil Rouge**' das strukturelle Rückgrat der zukünftigen 'Netzstadt Glattal'.
- Die Stadtbahn ermöglicht ein weiteres, mit dem Gesamt-Verkehrssystem abgestimmtes **Siedlungswachstum**, das ohne diese zufolge 'vollgelaufener' Strassensysteme stranguliert würde.
- Die Siedlungsverdichtung entlang dem Trasse der Stadtbahn entspricht dem Grundsatz der '**Siedlungsentwicklung nach innen**' entspr. den bundesrätlichen 'Grundzügen der Raumplanung Schweiz' von 1996.
- Die **städtebauliche Aufwertung** um die Haltestellen der Stadtbahn in sog. 'Dynamischen Entwicklungsgebieten' durch geeignete Massnahmen ist die Voraussetzung für die Wahrnehmung der genannten Chancen.
- Das Projekt Stadtbahn Glattal beinhaltet neben den technischen Grundlagen Anreize zu städtebaulichen Umstrukturierungen und Ergänzungen in Form von '**Masterplänen**', die in private/public partnership, d.h. kooperativ zu erarbeiten sind.
- Wichtigstes Anliegen dieser städtebaulichen Aufwertung besteht neben der Allokation verdichteter, gemischter Nutzungen in der **urbanen Gestaltung des öffentlichen Raumes**. Den Anliegen des **Langsamverkehrs** kommt dabei hohe Priorität zu.

November 2002