

ZU FUSS

Die Füße sind unser wichtigstes Verkehrsmittel. Für 60-80% aller Ziele, die wir im Nahverkehr aufsuchen, benutzen wir die Füße. Auch über längere Strecken: 20% aller Fußwege sind länger als 1 km; 12% länger als 2 km. Wer zu Fuß geht, bewegt sich. Sieht mehr, spürt mehr, riecht mehr und hört mehr von seiner Stadt als jeder andere. Bleibt vertraut mit seiner Stadt. Wo viele Leute zu Fuß gehen, ist die Stadt vertraut und lebendig. Wenn niemand mehr zu Fuß geht, können „die Bürgersteige hochgeklappt“ werden. Dann ist die Stadt tot.

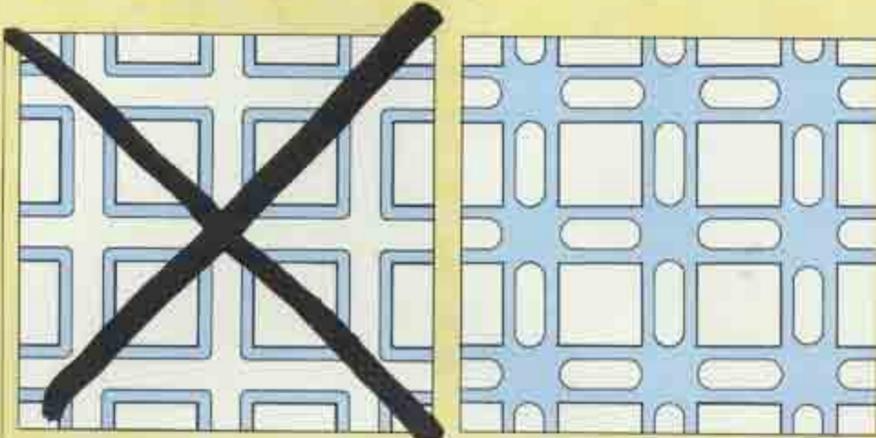
Zu Fuß unterwegs – ein mühsames Geschäft

All das sind Binsenweisheiten. Aber so alltäglich, daß wir es uns nie klar machen. Und so alltäglich, daß es bei der Planung oft vergessen wurde. Das Ergebnis: Der Fußweg wird mühselig. Die Bürgersteige sind zu eng; man kann sich kaum begegnen, geschweige denn mit einem Koffer oder gar mit zwei Kindern an der Hand. Kaum jemand unternimmt etwas gegen Gehsteigparker. An jeder Ecke hat der Fahrverkehr Vorrang. Die parkenden Fahrzeuge nehmen jede Übersicht; sie stehen so eng, daß man mit einem Kinderwagen oft nicht durchkommt. Und dann diese Brücken. Wenn Autos gar nicht warten sollen. Mit Treppen, mühsam schon für Normalbürger, unüberwindlich für Behinderte oder alte Leute. Oder, schlimmer, ein Tunnel – dunkel, schmutzig, unappetitlich. Oder gar nichts. Verbindung unterbrochen. Fast überall zu schneller Autoverkehr. Laut, bedrohlich und gefährlich. Fußgänger haben keine Knautschzone. Die Unfallzahlen beweisen es. Besonders bei Kindern und alten Leuten.

Ein kleiner Park, eine Fußgängerzone sind nicht genug. Denn Verkehr braucht ein Verkehrsnetz. Und Fußgängerverkehr braucht ein Fußgängerverkehrsnetz.

Straßen von morgen – fußgängerfreundlich

Deswegen sind die Straßen von morgen fußgängerfreundlich. Mit breiten, abwechslungsreichen Gehwegen. Mit schattigen



Statt Autonetzen mit Wegstücken für Fußgänger: Geschlossene Fußgängeretze

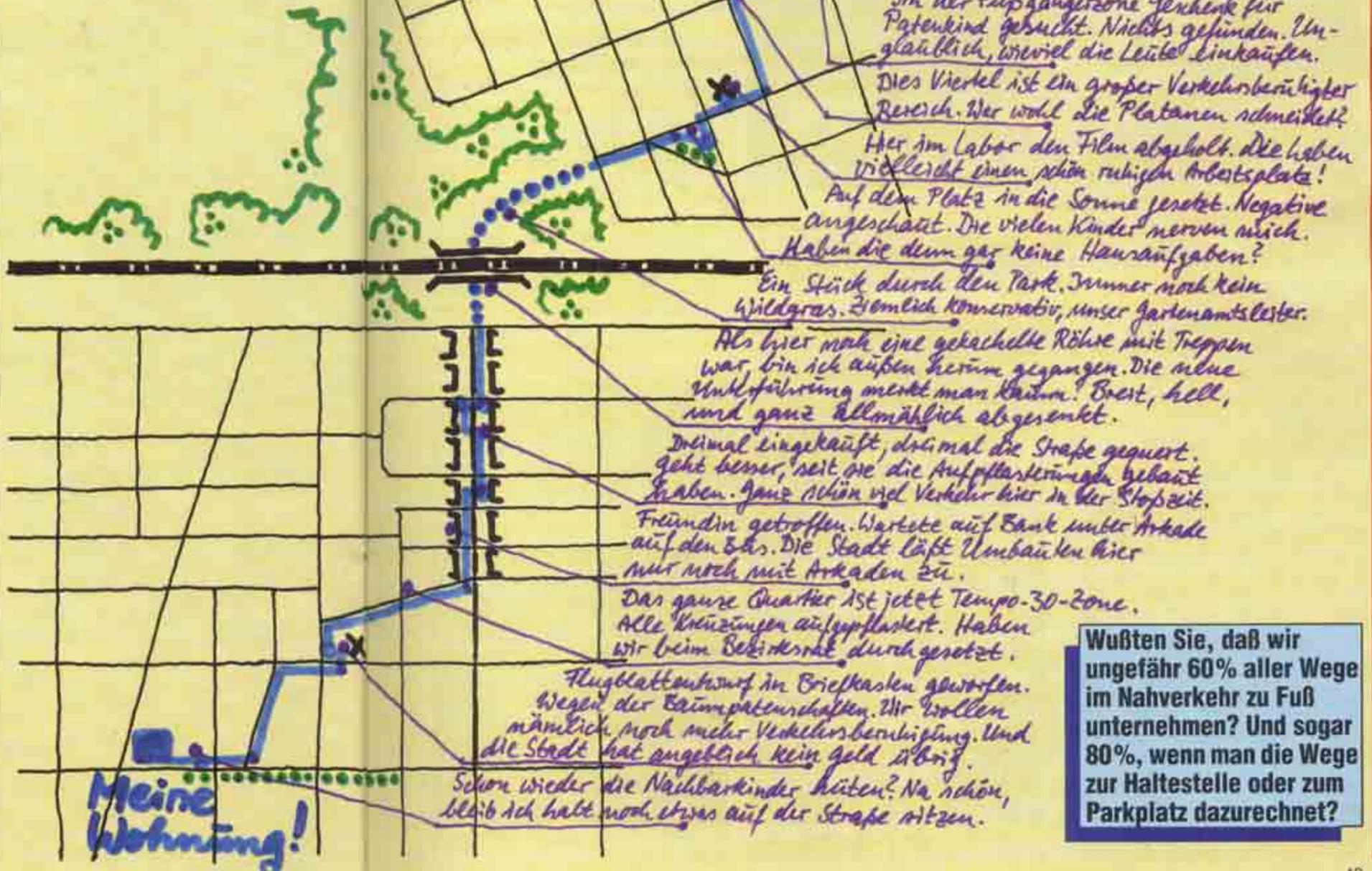
Alleien, Plätzen zum Hinsetzen und Verweilen. Mit Arkaden und Passagen. Mit gesicherten Querungsstellen; Gehwegüberfahrten mit Fußgängervorrang. Oder Aufpflasterungen, Engstellen, Mittelinseln, Mehrzweckstreifen. Vor allem an Kreuzungen. Mit langsamem Autoverkehr, der leiser und sauberer ist; besser einzuschätzen. Weniger bedrohlich, weniger gefährlich. Mit vielen Verkehrsberuhigten Bereichen – von Haus aus geschaffen für Fußgänger. Mit vielen kleinen Fußgängerzonen. Nicht nur im Geschäftsbereich, sondern auch im Wohngebiet. Nicht nur als urbanes Zentrum, sondern auch als Insel der Ruhe. Und vielleicht mit einer reinen Fußgängerachse. Quer durch die Stadt.

Fußgängeretze: Engmaschig und komfortabel

Jede fußgängerfreundliche Straße ist ein Fortschritt. Dem Fußgängerverkehr aber nützt nur ein geschlossenes Netz. Ein vollständiges Netz, denn Fußgängerverkehr ist überall. Ein dichtes Netz, denn Fußgänger sind empfindlich gegen Umwege. Und ein Netz ohne Unterbrechung. Die besten Wege, und die besten Straßen sind nutzlos, wenn Kreuzungen und Überwege unpassierbar sind.

Fußgängerverkehr: Teil des Straßenverkehrs

Denn der Fußgängerverkehr findet meistens auf denselben Straßen statt wie der Autoverkehr, der Radverkehr, der Busverkehr. Deswegen können Fußgängeretze nicht getrennt entworfen werden. Sondern nur in Abwägung mit den anderen Anforderungen an die Straßen. Als Kompromiß. Aber als echter Kompromiß. Der auch den Fußgängern ihr Recht gibt. Denn momentan herrscht auf unseren Straßen ein schlechter Kompromiß.



Mein Fußweg vom Büro nach Hause. Die Stadt hat dafür gesorgt, daß alle Wege so aussehen. Wenn man sie alle in den Plan einzeichnet, entsteht ein vollständiges Netz. Alle Straßen eingeschlossen!

Schatten unter der neuen Allee. So, daß man die Sonne noch nicht. Breite Bürgersteige!

Draußen ein Eis gekauft. Die Schmaljahnbahn ist leicht zu queren. Durch Passagen und grüne Höfe den Weg abgekirrt. Die Bäume sind schon ganz schön groß geworden. Über die Hauptverkehrsstraße. Daß der Mittelbaum das aushält!

Im der Fußgängerzone Geranke für Patenkind gesucht. Nichts gefunden. Unglaublich, wieviel die Leute einkaufen.

Dies Viertel ist ein großer Verkehrsberuhigter Bereich. Wer wohl die Platanen schmückt?

Her im Labor den Film abholt. Die haben wirklich einen schön ruhigen Arbeitsplatz!

Auf dem Platz in die Sonne gesetzt. Negative angeschaut. Die vielen Kinder nerven mich. Haben die denn gar keine Hausaufgaben?

Ein Stück durch den Park. Immer noch kein Wildgras. Ziemlich konservativ, unser Gartenamtsleiter.

Als hier noch eine gekackelte Röhre mit Treppen war bin ich außen herum gegangen. Die neue Umliftführung merkt man kaum! Best, hell, und ganz allmählich abgesehen.

Dreimal eingekauft, dreimal die Straße gequert. geht besser, seit sie die Aufpflasterungen gebaut haben. Ganz schön viel Verkehr hier in der Stoppzeit.

Freundin getroffen. Wartete auf Bank unter Arkade auf den Bus. Die Stadt läßt Umbauen hier nur noch mit Arkaden zu.

Das ganze Quartier ist jetzt Tempo-30-Zone. Alle Kreuzungen aufpflastert. Haben wir beim Bezirksrat durchgesetzt.

Flugblattentwurf in Briefkasten geworfen. Wegen der Baumputzschäden. Wir wollen nämlich noch mehr Verkehrsberuhigung. Und die Stadt hat angeblich kein Geld übrig.

Schon wieder die Nachbarkinder hüten? Na schön, bleib ich halt noch etwas auf der Straße sitzen.

Wußten Sie, daß wir ungefähr 60% aller Wege im Nahverkehr zu Fuß unternehmen? Und sogar 80%, wenn man die Wege zur Haltestelle oder zum Parkplatz dazurechnet?