

**Zeitschrift:** Badener Neujahrsblätter

**Band:** 87 (2012)

**Artikel:** Mit der Bicyclette durch die Verkehrskreisel der Region : Augenschein einer ansteckenden Verkehrssituation

**Autor:** Zehnder, Patrick

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-325086>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 07.10.2024

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

## Mit der Bicyclette durch die Verkehrskreisel der Region

### Augenschein einer ansteckenden Verkehrssituation

Der Verkehrskreisel ist in Baden und Umgebung unter aller Räder. Er scheint sich auszubreiten wie eine Krankheit, die allerdings nicht therapiert, sondern nachgerade gefördert wird. Höchste Zeit, einen Augenschein zu nehmen. Am besten im doppelten Sinne kreisförmig, mit meinem Zweikreislein – oder französisch *bicyclette*.

Also aufgestiegen, Blick nach hinten, Handzeichen geben, rechts abzweigen, und schon bin ich auf der Kernfahrbahn der Badenerstrasse in Birmenstorf. Auch die Kernfahrbahn ist eine Errungenschaft des letzten Jahrzehnts. *Pro Velo* begrüsst die Einrichtung von solchen ungeteilten Fahrbahnen ohne Mittelstreifen und mit zwei Velostreifen. Schon sehe ich den ersten Verkehrskreisel, der bekannte mit dem Birnbaum, den Rebstöcken und den Wildschweinen. Der Schmuck von Kreisel zeigt Versuche, Nicht-Orten ein Gesicht zu geben. Wer erinnert sich schon an eine funktionale Verkehrsinsel oder ein gewöhnliches Strassenbord? Über Geschmack lässt sich bekanntlich trefflich streiten. Für die Verkehrssicherheit müssen Skulpturen und Vegetation den Blick auf die Fahrbahn freilassen, aber den Blick auf die Einfahrt der gegenüberliegenden Seite verdecken. Ist Letzteres nicht gegeben, wird zu schnell gefahren, die Zahl der Unfälle steigt.

Blick nach hinten, Handzeichen geben, in der Mitte einspuren und den Kreisel raumgreifend durchfahren: So werden die Anlagen in der Schweiz durchfahren. Andernorts in Europa funktioniert das anders, man kennt dort Velostreifen sogar im Verkehrskreisel.

Handzeichen auch beim Verlassen des Kreisels. Schon pedale ich auf der Bruggerstrasse in Richtung Gebenstorf. Hier entsteht einer der 145 Verkehrskreisel, die Ende 2011 auf Aargauer Kantonsstrassen in Betrieb sein werden. 44 weitere sind in Planung. Noch immer zu wenige, findet Baudirektor Peter C. Beyeler. Bei seinem Amtsantritt vor elf Jahren gab es erst ein gutes Dutzend. Überzeugt haben ihn die

höhere Sicherheit, die flüssigere Verkehrsführung, die schon angesprochene Verschönerung des Strassenraums, und zu guter Letzt rechnet sich die Sache auch noch. Im Vergleich mit Kreuzungen, die über ein Lichtsignal verfügen, ist der Bau kostenmässig vergleichbar, der Betrieb aber deutlich günstiger.

Eine solche Kreuzung steht eingangs Gebenstorf. Bremsen, Blick nach hinten, Handzeichen, Blick auf das grüne Licht, rechts einspuren und abzweigen. Schon winkt ein weiteres Prachtsexemplar: An der Landstrasse steht der Wasserschlosskreisel mit einer Stahlskulptur in einem Steinbett. Das sei typisch, meint Jürg Meier, Vizepräsident von *Pro Velo Baden*, die Gemeinden versuchen, den Unterhalt gering zu halten. Grünflächen fehlen deshalb meist. Der Wasserschlosskreisel ist gleichzeitig untypisch, denn nur drei Strassen führen darauf zu. Das erlaubt vergleichsweise schnelles Fahren, wenn etwa eine Durchfahrtsvariante bevorzugt wird. Idealerweise ersetzt ein Verkehrskreisel eine Kreuzung mit vier gleich frequentierten Strassen, so Ruedi Häfliger von der *Metron Verkehrsplanung AG* in Brugg. Nur dann kommen die Vorzüge der Verkehrskreisel zum Tragen, namentlich die geringere Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs. Der Strassenraum wird dadurch innerorts wieder zum Siedlungsraum für Fussgängerinnen und Velofahrer, was der Philosophie der *Metron AG* entspricht. Sie gehörte zu den frühen Befürworterinnen der Verkehrskreisel, vielleicht etwas vor der Zeit, wie auch in anderen Bereichen, etwa beim Wohnungsbau.

Empirisch erhärtet ist der Leitsatz, der Verkehr plane die Städte und in besonderem Mass die Agglomeration. Letzteres verstehen viele als Schimpfwort. Laut Statistik macht das Areal, das in der Schweiz für den Strassenverkehr reserviert ist, rund einen Drittel der Siedlungsfläche aus. Das zeigt sich deutlich zwei Kilometer weiter. Auf den mit Betonblöcken bewehrten Kreisel bei der Kehrlichtverwertungsanlage Turgi folgt eine breite Strassenanlage im Stil der frühen 1970er-Jahre bis zur Pfortneranlage, die den Busverkehr bevorzugt und den Verkehrsfluss in die Stadt Baden dosiert. Auch die Bruggerstrasse nach dem Martinsbergfelsen bleibt ein Denkmal des Wachstums- und Fortschrittsglaubens, allen Ampeln, Spuren, Velo- und Fussgängerstreifen zum Trotz.

Durch den Schlossbergtunnel und über den Schulhausplatz schieben unsichtbare Kräfte die Verkehrsteilnehmer, gleich der Peristaltik im menschlichen Verdauungstrakt. Werden sie dabei auch langsam in ihre grundlegenden Bestandteile zersetzt? Ich habe Glück, den Velotunnel in Richtung Wettingen gibt es noch. Blick nach hinten, rechte Spur und in den Untergrund der *Piazza Insalata* gestochen. Zurzeit tobt die Auseinandersetzung über die Sanierung des Schulhausplatzes. Obenaus schwingt im Moment ein Projekt, das der jetzigen Situation

Wettingen, Zentralstrasse/  
Halbartenstrasse oder  
Jurastrasse (Duschkreisel).



Wettingen, Zentralstrasse/  
Neustrasse, beim St. Anton.  
Aus dem Pubertätskreisel  
bei der Wettinger Kirche  
St. Anton könnte noch etwas  
werden.



Neuenhof, Zürcherstrasse,  
vor dem «Posthorn». Die  
Verkehrsanlage vor dem  
Neuenhofer Posthorn hat  
eigentlich Erdnussform  
und musste schon abgeän-  
dert werden.





Birmenstorf, Bruggerstrasse/Mooshaldeweg, beim ehemaligen Mövenpick. Hier entsteht einer der 145 Verkehrskreisel, die Ende 2011 in Betrieb sein werden.



Gebenstorf, Landstrasse/Kinziggrabenstrasse, bei der alten Turnhalle. Der Wasserschlosskreisel in Gebenstorf ist typisch wegen seiner unterhaltsarmen Gestaltung, atypisch, weil er nicht vier Strassen in sich aufnimmt.

Alle Fotos Alex Spichale, Baden.

nicht unähnlich ist, gleichzeitig eine neue Verkehrsführung am östlichen Kopf der Hochbrücke und einen Verkehrskreisel bei der Schadenmühlekreuzung bringen soll. Linksgrün stemmt sich dagegen – zu hoch die Kosten, zu gross der Verkehrsdurchfluss, zu stark die Bevorzugung des Autoverkehrs, zu einschneidend die Einschränkungen für Postauto, Fussgängerinnen und Fussgänger. Eine nicht weiter verfolgte Variante bestand in einer doppelstöckigen Anlage mit einem Verkehrskreisel oben und einer Verkehrsfläche unten für den sogenannten Langsamverkehr. Nicht diskutiert wurde ein gigantischer Mehrfachkreisel für den Veloverkehr und die Fussgänger auf dem heutigen Strassenniveau, abgesenkt für Busse und Taxis und versenkt für Lastwagen, Autos und Motorräder. Auch der Kosten wegen hätte es diese Hochzeitstorte ins *Guinnessbuch der Rekorde* schaffen können.

Noch bin ich im dunklen Velotunnel, unterwegs in die *Kreiselstadt Wettingen*, wo beim Rathaus seit August 1985 der erste Verkehrskreisel in der Deutschschweiz in Betrieb ist. Dem britischen *roundabout* abgeschaut, gehört er mit seinen 28 Metern Durchmesser zu den grösseren im Kanton. Damit ist er für alle Zweiradfahrer eigentlich zu gross, um die eigenen Rechte (Platzbedarf markieren) und Pflichten (Zeichengeben) wahrzunehmen. Aber zu grossen, gut ausgebauten Verkehrskreiseln geht die jüngste Tendenz bei der Verkehrsplanung, ebenso zu Minikreiseln, die vom Schwerverkehr an sich überfahren werden könnten. Böse Zungen behaupten, es handle sich dabei um pubertierende Kreisel, aus denen noch etwas werden könne, wie der Kreisel bei der Kirche St. Anton in Wettingen. Etwas weiter befindet sich der Kreisel, der allen Kindern gut gefällt, weil dort bei warmem Wetter verschiedene Figuren duschen. Wie lange dauert es, bis nicht mehr Sinnbilder der Gemeinden, sondern Werbebotschaften die Verkehrskreisel zieren?

Meine *bicyclette* sucht sich ihren Weg nach Neuenhof, wo beim *Posthorn* ein ungewöhnlicher Kreisel liegt. Auch nach mehrmaligem Umfahren ist mir nicht ganz klar, ob Verkehrskreisel der richtige Ausdruck ist. Die Anlage hat eine Erdnussform, die schon korrigiert werden musste. Auch die Vortrittsregelung aus der Bushaltestelle scheint ungeklärt. Das Carosseriegewerbe freut's. Nun sticht mich der Hafer, und ich schwenke auf den alten Verkehrsweg durch den Wald und über den Sattel bei der Herzoghütte nach Dättwil ein. Von da geht es weiter über die ehemalige Nationalbahnlinie. Ich schalte in einen kleineren Gang, bis die Höhe der *Hüenerstäg* erreicht ist. Nun liegt Rütihof schon in Sichtweite. Im Wohnquartier des Baudirektors gibt es – bemerkenswert – noch keinen Verkehrskreisel. Selbst Teile seiner Wählerschaft meinen, die Initiale seines zweiten Vornamens weisen auf seine Begeisterung für *Chreisel* hin.

Auf dem Rückweg durch den Tannwald, ich lasse die *Sommerhalde* und ihre Gartenwirtschaft für einmal aus, fällt mir ein grosser Teerflick auf. Bis vor drei Jahren war hier eine Panzersperre eingerichtet. Angelegt im Zweiten Weltkrieg, ausgebaut im Kalten Krieg, wurde sie lange Zeit für teures Geld armiert und betoniert, gehätschelt, gepflegt, als unabdingbar betrachtet und letztlich herausgerissen. So kreisförmig könnte auch der Lebenszyklus der Verkehrskreisel verlaufen, wenn sich die Verkehrsströme verändern oder der Durchfluss zu gering ist.

#### **Quellen**

Gespräch mit Ruedi Häfliger (Turgi), Projektleiter bei Metron Verkehrsplanung AG in Brugg, vom 21. Juni 2011.

Gespräch mit Jürg Meier (Fislisbach), Vizepräsident von Pro Velo Baden und Leiter von Velosicherheitskursen, vom 28. Juni 2011.

Schriftliches Interview mit Peter C. Beyeler (Rütihof), seit 2000 Baudirektor des Kantons Aargau, vom 1. Juli 2011.

[www.kreiselkunst.ch](http://www.kreiselkunst.ch), Stand 4. Juli 2011.

Metron Themenhefte: 13/1995 (Grosser Drache – 30 Jahre Agglomeration Limmattal); 19/2002 (Agglomeration und Verkehr); 21/2005 (Stadtentwicklung in der Agglomeration Schlieren).