Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 81 (1986)
Heft: 4

Artikel: Verkehrsberuhigung in der Schweiz
Autor: Hotz, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175270

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: 17.07.2025

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

bitants au sommet de la stratification sociale. Si la fonction résidentielle est maintenue, on assiste le plus souvent au *départ de la population d'origine,* généralement populaire, et à son remplacement par des habitants ou bien jeunes ou bien célibataires, ou des couples sans enfants, les uns et les autres appartenant aux couches sociales supérieures. Plus encore, la «piétonnisation» contribue à empirer les problèmes des espaces publics des autres quartiers de la région urbaine.

Conclusion

En résumé, ces expériences de «piétonnisation» des centres ont incontestablement des *effets positifs,* mais elles n'enrayent pas ce qui les a provoqués et ce qui constitue la menace la plus grave du développement urbain: la spécialisation fonctionnelle du sol et la ségrégation. Les centres deviennent de plus en plus tertiarisés et occupés par des *couches sociales privilégiées.* La «piétonnisation» n'est pas la cause première de ces changements, mais elle les accélère. Finalement, la «piétonnisation» rend-elle le citadin plus disponible à l'événement, à l'imprévu, au spontané? Notre réponse serait plutôt négative, mais c'est encore à vérifier.

Les rues résidentielles, mais surtout les diverses mesures de modération de la circulation menant à l'aménagement de «quartiers modérés», sont beaucoup plus intéressantes et pertinentes pour deux raisons essentielles. D'une part, elles ne sont pas ponctuelles, mais cherchent à prendre en compte la *globalité des problèmes de circulation.* D'autre part, elles ne se contentent pas d'agir sur le trafic, mais encore sur l'urbanisme et l'architecture de la région urbaine entière. Ce sont là deux orientations majeures pour recréer des espaces publics dignes de ce nom.

Pourtant, au terme de notre très brève réflexion, nous nous posons la question de savoir si ces mesures sont suffisantes? Les problèmes des régions urbaines et de leurs espaces publics sont ancrés dans des *valeurs considérées comme essentielles* et largement partagées dans la population: valorisation de la mobilité, de la vitesse, de la consommation individuelle, de la privatisation de la vie quotidienne. Est-ce possible d'aménager des espaces publics qui soient compatibles avec ces valeurs?

Michel Bassand, professeur IREC-ÉPFL

Bild Seite 5 unten
Verkehrsrichtplan für das Quartier Hirschmatt/Neustadt in Luzern.
Plan de régulation du trafic pour le quartier de Hirschmatt/Neustadt à Lucerne.

Bild Seite 5 oben
Die Strasse als wiedergewonnener Spielraum im «Kellerächer» Mutschellen AG (Bild Stähli).
La rue «récupérée» comme terrain de jeu (Mutschellen AG).

Verkehrsberuhigung in der Schweiz

Verkehrsberuhigungsmassnahmen stehen in der Schweiz, gesamthaft gesehen, erst am Anfang. Dennoch gibt es genügend Beispiele, um zielgerichtet weiterarbeiten zu können. Der Trend geht dabei Richtung Konzeptplanung und flächenhafter Verkehrsberuhigung. Das soll hier skizziert werden.

Die Erwartungen der Bewohner an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und ihres Wohnumfeldes durch Verkehrsberuhigung sind hoch. Es gibt kaum ein Quartier, eine Gemeinde, in denen nicht über *verkehrsberuhigende Gestaltung* von Strassen, Plätzen und Wegen versucht wird, der zunehmenden Unwirtlichkeit des öffentlichen Raumes entgegenzuwirken. Dabei gehe ich davon aus, dass die meisten Schweizer *städtisch* leben, ob in einer kleinen oder grösseren Gemeinde. Städtisch leben heisst: ja zur Dichte, zur Weltoffenheit, Pluralität von Lebensstil und Kultur, soziale Distanz als Chance für Freiheiten, reizendes novitätsorientiertes Alltagsleben, Konzentration von Politik, Kunst, Wissenschaft, Medien usw. Wer von uns will sich aus der Anziehungskraft dieser Metaphern befreien, und mag er sich die dunkle Kehrseite der Stadt noch so drastisch vor Augen führen.

So langsam wie nötig

Wenn nun diese dunklen Seiten zunehmend düsterer werden, wenn der *Lärm* zu hoch ist, wenn zu viele Unfälle passieren, wenn die *Luft* schlecht ist, wenn zu viel *Land* verbraucht wird für den ruhenden und fliessenden Individualverkehr, wenn die ökologischen Probleme (Versiegelung, Baumsterben) grösser und die Strassenräume eintöniger werden, ist die Balance, ist das städtische Umfeld gestört.

Verkehrsberuhigung will nicht das *Autofahren* vermiesen. Verkehrsberuhigung kann es auch nicht, sondern Verkehrsberuhigung steht am Anfang eines neuen, *gesamtheitlichen Denkens.* Das Auto erhält darin seinen angemessenen Platz. Gerade zur 100-Jahr-Feier des Autos ist diese Neubesinnung wichtig!

Der für den regionalen Autoverkehr abgewandelte Leitsatz der Bahn 2000: *Nicht so schnell wie möglich, sondern so langsam wie nötig,* soll die Diskussion über Fahrgeschwindigkeiten der Autofahrer bestimmen. Diese angepassten Geschwindigkeiten erlauben:

a) eine *Neuaufteilung* vorhandener Flächen, teilweise ein Verzicht auf neue Flächen;
b) eine *Aufwertung* des öffentlichen Raumes mit unterschiedlichen Gestaltungsmassnahmen;
c) eine *verbesserte Sicherheit* für alle Verkehrsteilnehmer;
d) eine wesentliche *Reduktion von Lärm und Abgasen;* eine Abkehr von Hektik und Aggressionen.

Vier «Arten»

Um die Ideen, die verschiedenen Massnahmen und Konzepte zu hinterfragen und die Erfolge zu analysieren, ist eine Einteilung in vier Gruppierungen hilfreich, wobei die Grenzen jeweils stark fliessend sind. Kriterien sind Perimeter und Umfang, Wirkungsweise und Zielsetzungen. Es ist weniger das Kriterium des Erstellungsjahrs. In den nachfolgenden Tabellen sind die vier Gruppen zusammengestellt und kommentiert:

Positive Erfahrungen

Greifen wir hier drei Beispiele von Verkehrsberuhigungs-

Charakterisierung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen (VB)

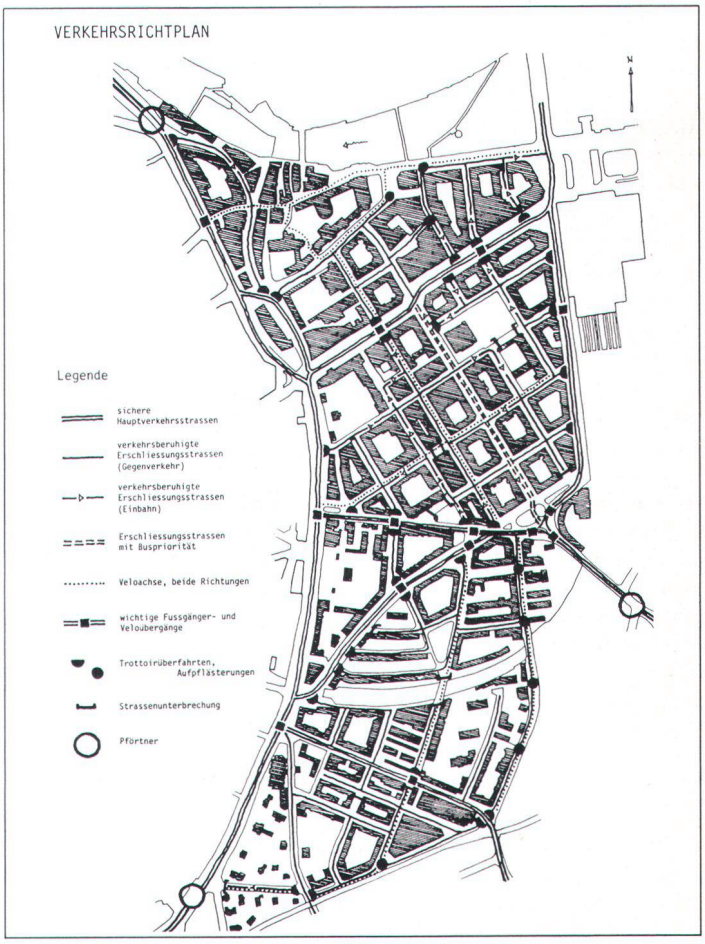
	lokale VB	flächenhafte VB	gesamthafte VB	Ortsdurchfahrten, Hauptstrassen
Perimeter	eng begrenzt, Kreuzung, einzelne Konfliktpunkte	Teile bzw. ganze Quartiere	Quartiere, Gemeinden, Stadt	homogene Abschnitte
Ziele	lokale, begrenzte Verbesserung der Sicherheit und der Gestaltung			
		flächenhafte Verbesserung der Sicherheit und der Gestaltung, ökologische Verbesserungen, Wohnumfeldverbesserung		
			Beeinflussung Verkehrsmittelwahl	
Realisierungsfristen	kurzfristig	kurz-, mittelfristig	kurz-, langfristig	mittel-, langfristig
		schrittweise Realisierung		
Typ der Massnahmen	Wohnstrasse, alle baulichen- und verkehrsorganisatorischen Massnahmen			
		flächenhafte Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Förderung Velo, Fussgänger, öffentlicher Verkehr		
			Netzergänzungen öffentlicher Verkehr, in Einzelfällen Ausbau des Strassennetzes	
	Massnahmen in Sanierungs- und Neubaugebieten			

Wirkungsweise der Verkehrsberuhigungsmassnahmen (VB)

Einfluss auf	lokale VB	flächenhafte VB	gesamthafte VB	Ortsdurchfahrten, Hauptstrassen
Autogeschwindigkeit	+	+ +	+ +	+ +
Sicherheit (Velofahrer, Fussgänger)	+ (+ +)	+ +	+ + +	+ +
Umgebungs- und Umweltqualität	+	+	+ + +	+ + +
Modalsplit	+ / −	+	+ +	+ + +

Beispiele von Verkehrsberuhigungsmassnahmen (VB)

	lokale VB	flächenhafte VB	gesamthafte VB	Ortsdurchfahrten, Hauptstrassen
Planung, Projektierung, Ausführung	seit den 70er Jahren in Ausführung	seit den frühen 80er Jahren in Ausführung	Planung laufend	Projektierungsbeispiele bekannt, pragmatische Lösungen
Beispiele	Zurzach, Widen, Brugg	Widen, Oberengstringen, Schlieren, Suhr, Solothurn	Luzern (Hirschmatt), Cham, (Bern u. Zürich), Neuhausen, Lahr (BRD), Delft (NL)	Uerzlikon, Bichwil, Hägendorf, Kappel, Schattdorf, Neuhausen
Erfahrungen	gesamthaft positiv		noch wenige Erfahrungen	
Probleme	teilweise schlechte gestalterische Lösungen		Durchsetzungswille teilweise vorhanden	



massnahmen der letzten Jahre heraus, wo bereits erste positive Erfahrungen vorliegen. Zuerst eine *lokale Verkehrsberuhigung,* wie sie an der Neubergstrasse in Zurzach verwirklicht wurde. Hier handelt es sich um eine Erschliessungsstrasse, die zugleich als Promenade für die Kurgäste gestaltet werden sollte. Im vorderen Strassenteil sind horizontale Versätze im Abstand von 15–40 Meter erstellt und im hinteren Teil Bodenschwellen eingerichtet worden. Parallel zum Strassenraum wurde ein Gehweg mit Plätzen geschaffen und der ganze Strassenbereich intensiv begrünt. Als abwechslungsreiche Gestaltungsmittel dienten hochstämmige Bäume, Schwarzbelag, Pflästerung, Naturbelag, Naturstützmauern, Brunnen und Sitzgelegenheiten.

Den Verkehr *flächenhaft* zu beruhigen wurde im Zentrumsquartier von Oberengstringen angestrebt. Dabei ging es darum, quartierfremden Durchgangsverkehr abzudrängen, Temporeduktionen durchzusetzen, den Fussgängerschutz zu verbessern und die Strassenraumgestaltung auf die Quartierbedürfnisse auszurichten. Zu diesem Zweck wurden unter anderem aus den Quartiergegebenheiten heraus temporeduzierende «Eingangstore» entwickelt, Quartierplätze gestaltet, die Fahrbahnbreiten stellenweise eingeengt, der Strassenraum durch neue Bäume optisch gegliedert und an langen Erschliessungsstrassen Fahrbahnversätze gebaut.

Ein *gesamthaftes Verkehrsberuhigungskonzept* hat man im Rahmen der Quartierplanung Hirschmatt/Neustadt in Luzern mit gegen 100 Quartierbewohnern erarbeitet. Es basiert auf verkehrsberuhigten Zonen, die die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern erhöhen und den Fremdverkehr eindämmen sollen. Begrenzt werden diese Zonen von Hauptstrassen, die man redimensionieren sowie baulich und mit Lichtsignalen sichern will. Als flankierende Massnahmen werden Pförtneranlagen an den Einfallsachsen, die Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs sowie eine neue Parkordnung empfohlen. Ähnliche Wege hat eine Arbeitsgruppe in Solothurn zuhanden der Behörden vorgeschlagen. Sie teilte das gesamte Strassennetz in zwei Kategorien ein: in ein weitmaschiges Hauptstrassen-Netz für die dichten Verkehrsströme sowie in verschiedene Kammern mit feinmaschigen Quartierstrassen. Letztere will man durch sogenannte «weiche» Massnahmen (Gehwegüberfahrten, Einengungen, Platzgestaltungen) entlasten.

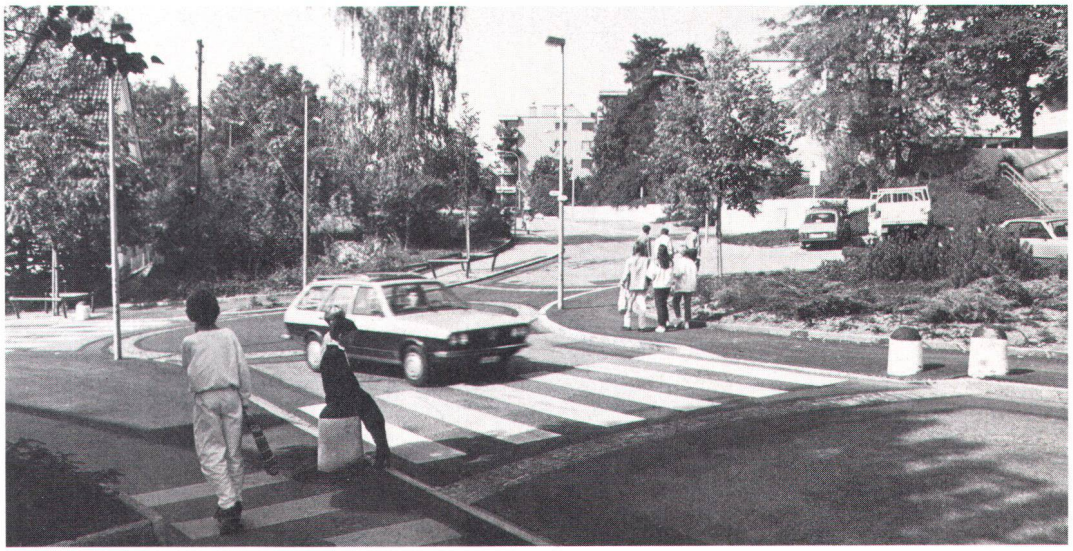
Öffentlichkeitsarbeit

Wie ich bereits ausführte, ist bei der grossen Mehrheit der Bevölkerung eine *positive Grundeinstellung* zur Verkehrsberuhigung festzustellen. Bei den Behörden ist der Wille durchaus vorhanden, auf Initiativen aus der Bevölkerung einzugehen. Es ist zu unterscheiden zwischen verkehrsberuhigenden Sanierungsmassnahmen in bestehenden Strassenzügen und Konzeptionen bei Neubauten. Bei letzterem, bei Neubauten, sollten die Behörden von sich aus nach den *Grundsätzen der Verkehrsberuhigung* die neuen Wege und Strassen planen (Quartier- und Bebauungspläne, Verkehrsrichtpläne) und ausführen lassen. Wenn man zudem bedenkt, dass in der Schweiz zwischen 1970 und 1980 jährlich mehr als 4 Mio. m² Strassenflächen neu gebaut wurden – und eine Trendumkehr nicht sichtbar ist –, sieht man, welche Potentiale an Flächeneinsparungen vorhanden sind.

Lokale oder flächenhafte Sanierungen gelingen in der Regel besser, wenn die Behörden klare Grundvorstellungen haben und diese in der Öffentlichkeit auch bekannt sind. Es sind eben immer noch *viele Fehlinformationen* verbreitet. Um diesen entgegenzutreten braucht es eine breite Öffentlichkeitsarbeit, welche wie folgt zu umschreiben ist:

1. Laufende, sachliche Informationen über Verkehrsberuhigung – auch ausserhalb konkreter Projekte.
2. Bei Verkehrsberuhigungsprojekten, die mit den Anwohnern besprochen werden, ist die konzeptionelle Phase von der Detail-Projektierung zu trennen.
3. Ebenso ist zu trennen zwischen Beschlussfassung und dem Konzept und der Ausführungsplanung. Konzepte sind mittels Abstimmung zu beschliessen. Bei der Detailprojektierung sind die Anwohner soweit zu orientieren, als es für das Verstehen des Konzeptes notwendig ist.
4. Wenn der beauftragte Ingenieur das zu bearbeitende Gebiet häufig zu Fuss oder mit dem Velo besichtigt, wird er die Vielfalt der örtlichen Situation und die Absichten und Ideen der aktiven Bevölkerung richtig einschätzen können.
5. Die Bevölkerung kann mit leicht verständlichen Photomontagen und Isometrien weit verständlicher als mit technischen Plänen orientiert werden.
6. Die *Nachher-Messungen* und *Nachher-Informationen* werden vielfach vergessen. Wir können durch Verschweigen der bisherigen Erfolge zu einer Einstellung verhelfen, die mit den Sprüchen bekannt ist: «Es hilft ja doch nichts, es hält sich ja doch niemand daran.» Dies muss verhindert werden, denn:

– Der Autofahrer, der sich an die Anordnungen hält, will sehen, dass sich sein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit, zu mehr Rücksichtnahme lohnt.
– Der Anwohner will erfahren, dass sein verkehrsberuhigtes Gebiet nicht zu überdurchschnittlichen Problemen auf andern Strassen führt, und falls negative Auswirkungen feststellbar werden, auch dort neue Massnahmen ergriffen werden.
– Die Bevölkerung will wissen, dass z.B. die Langsam-



Bodenschwellen – hier im Zentrum von Oberengstringen ZH – zwingen zu langsamerer Fahrt und mehr Rücksicht auf den Fussgänger (Bild Stähli).
Des inégalités de terrain – ici dans le centre d'Oberengstringen ZH – obligent à ralentir et à faire mieux attention aux piétons.

fahrer die Luft eindeutig weniger belasten als die sogenannten «Normalfahrer».

Ein Betriebskonzept

Ein Verkehrsberuhigungskonzept ist vor allem ein *Betriebskonzept* des Verkehrs. Inhaltlich gesprochen ist es ein über alle Verkehrsarten entwickeltes Koexistenzkonzept. Das Verkehrsberuhigungskonzept dient der Öffentlichkeit und den Behörden als flexibler Orientierungsraum. Ein Verkehrsberuhigungskonzept, das aufgrund von Ist-Zustandsanalysen, Zielsetzungen und Erschliessungskonzept erarbeitet wurde, ist auch ein *Massnahmenplan,* in welchem unterschiedliche Massnahmen (einfache bauliche Massnahmen, verkehrsorganisatorische Massnahmen bis zu Neugestaltungen) aufgelistet sind. Es zeichnet auch die rechtlichen und finanziellen Konsequenzen auf. Die zukünftigen Verkehrsberuhigungskonzepte werden *Tempo-30-Zonen* enthalten.

Besonderes Gewicht wird auf die Behandlung der *Hauptstrassen* gelegt werden müssen. Den sorgfältigen Analysen aus verkehrs- und städtebaulicher Sicht folgen Vorschläge in bezug auf Gestaltungsanpassung, auf Rückbaumöglichkeiten und auf Massnahmen zur Hebung der Attraktivität von Fussgänger- und Veloverkehr, des öffentlichen Verkehrs und von andern Nutzungen als die des Verkehrs des Wohnens, des Arbeitens, des Einkaufens. Das Verkehrsberuhigungskonzept dient der Öffentlichkeit und den Behörden als *flexibler Orientierungsrahmen.* Somit kann bei jeder Strassenerneuerung, bei Veränderung der Werkleitungskulisse bei Reparaturarbeiten die Oberfläche angepasst werden. Das Konzept legt insbesondere auch Prioritäten für Sanierungen dar (z. B. welche Massnahmen werden von den Behörden aktiv weitergetrieben, welche können eher zuwarten). Das Verkehrsberuhigungskonzept hilft somit die *Kosten* in Planung, Projektierung und Ausbau zu reduzieren. *Peter Hotz*

Gute Landstrassen sieht man kaum

Die Strasse – epochale Errungenschaft des Menschen oder Fehltritt der Zivilisation? Sowohl als auch! Denn seit je prägen Strassen die Welt und verändern sie ihr Gesicht. Geschah das einst «naturnah», beherrscht heute die Maschine das Geschehen. Und sie fordert einen hohen Preis: die Landschaft. Ist landschaftsgerechter Strassenbau heute überhaupt möglich? Und wie?

Einfache Verbindungswege gibt es seit Urzeiten. Planmässig begannen aber erst die *Babylonier, Ägypter* und vor allem die alten Perser Strassen anzulegen. Diese dienten ihnen dazu, Heere zu verschieben, Güter zu befördern, an religiöse Stätten zu pilgern. Eine besonders hohe Strassenkultur entwickelten die *Römer.* Ihre Verkehrsadern drangen über die Alpen nach Norden vor und gestatteten es, mit weit auseinander liegenden Teilen des Reiches Kontakte zu pflegen. Und ihre gepflasterten Plätze verkörperten Macht und Wohlstand des Staates. Hier trafen sich die Bürger, und hier wickelte sich das öffentliche Leben ab.

Ab- und Aufstieg

Nun, Rom brach zusammen, und so zerfielen allmählich auch dessen kontinentale Verbindungen. Die Strassen des Mittelalters erfüllten nur noch regionale Bedürfnisse. Das änderte sich erst mit der Aufklärung. Und im *Frankreich* des 18. Jahrhunderts erreichte der Strassenbau eine neue Blütezeit. Wirtschaftlicher Aufschwung, die Entwicklung des Verkehrs- und Postwesens förderten ihn. Die Stadtstrassen wurden zu Räumen künstlerischer Entfaltung, die Fernstrassen verbessert und erweitert, und aus den fürstlichen Strassenfrondiensten ging bald ein selbstbewusster Berufsstand hervor.

Damals erwachte auch der Wunsch nach staubfreien und bequemeren Landstrassen. Und im Ortsinnern begann man die Rundsteine zu erset-

Überlandstrasse mit natürlichen Schutz-Hecken bei Les Bois JU.
Route de campagne, protégée par des haies rives, près de Bois JU (photo Stähli)

Bonnes routes

Ces dernières décennies, notre parc de véhicules à moteur a augmenté d'environ 4% par an, compte maintenant quelque 3 millions d'unités, et a triplé les vingt dernières années, cependant que les prestations kilométriques du trafic privé augmentaient de plus de 300%, et que l'ensemble du réseau routier s'accroissait d'environ 64000 km; il couvre maintenant une surface de 50000 ha, soit à peu près celle du canton d'Obwald.

Les paysages en sont gravement altérés, parce que nos routes sont trop nombreuses, conçues à la hâte et d'un perfectionnisme exagéré. Aussi l'euphorie des années 50 a-t-elle cédé le pas aux critiques, jusque parmi les constructeurs. Aux Etats Unis, maintenant, les ingénieurs officiels