

# Verkehrskreisel : (Höri, 2006)

Autor(en): **Leonhard, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich**

Band (Jahr): **74 (2007)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1045540>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

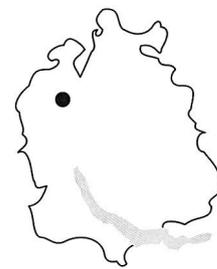
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Verkehrskreisel

(Höri, 2006)



Im Sommer 2006 wurde der Verkehrskreisel in Endhöri, der seit Mitte der 1990er-Jahre den Verkehr aus der Grabackerstrasse in die vielbefahrene Wehntalerstrasse leitet, saniert und im Einverständnis mit der Gemeinde und dem kantonalen Strasseninspektorat von Mitgliedern des lokalen Gewerbevereins gestalterisch verschönert. Anstelle einiger Rabatten steht seither in dessen Zentrum inmitten von Rosen und Lavendel eine durch den Höerner Kunstschlosser Peter Hildebrand gestaltete schmiedeeiserne Pergola, die von zwei weissen, von einer Katze und einem Reiher bekrönten Stelen flankiert wird. Diese präsentieren dem vorbeirauschenden Verkehr – immerhin bis zu 14'000 Fahrzeuge täglich – das Gemeinde- und das Kantonswappen und darunter klein die Namen von vier Sponsoren, die sich neben der Gemeinde an der Gestaltung beteiligten.

Seit den 1990er-Jahren gibt es landauf, landab kaum mehr ein Dorf, das sich nicht den Luxus zumindest eines Kreisels leistet. 1997 zählte das an der ETH Lausanne publizierte Schweizerische Kreiselhandbuch bereits über 1000 Exemplare und der Boom hielt an. Galt über Jahrzehnte hinweg die Zahl der Lichtsignalanlagen als Mass für den Grad des Fortschritts, so übernahm diese Rolle der Verkehrskreisel. Dessen Hauptaufgabe ist es, den Verkehr verschiedener gleichberechtigter Strassen zusammenzuführen – und zwar mit grösserer Leistungsfähigkeit, kleinerer Umweltbelastung und tieferem Unfallrisiko als die üblichen Strassenkreuzungen mit oder ohne Signalanlagen. Eine Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung aus dieser Zeit anhand von 130 Anlagen ergab, dass sich die Zahl der Unfälle (ausser bei Fahrrädern) um rund 40 Prozent, die Zahl der Verletzten um rund 60 Prozent reduzierte, insbesondere bei den sogenannten Kleinkreiseln mit einem Durchmesser von 24–32 Metern, zu denen auch der Kreisel von Höri gehört.

Ein spezieller Raum des Kreisels ist sein Zentrum, das nur soweit befahrbar ist, dass auch grosse Fahrzeuge die Anlage passieren können, ansonsten aber normalerweise für Fahrzeuge wie Fussgänger gesperrt ist. Selbst die Durchsicht wird in der Regel blockiert, damit die Auf-

merksamkeit der Fahrzeugführenden beim Eintritt in den Kreisel auf dem Verkehr liegt. Das Zentrum des Kreisels wird damit frei für die Gestaltung. Wie diese aussehen soll, daran scheiden sich die Geister. Während die einen Gemeinden gartenarchitektonische Lösungen suchen, befragen andere die Bevölkerung oder veranstalten einen Ideenwettbewerb unter Kulturschaffenden. Die viel passierten Kreisel sollen gefallen, doch nicht zu sehr, damit die Aufmerksamkeit beim Verkehr bleibt.

Lange vor dieser Zeit entstand ein anderer Kreisel in Höri, derjenige im Neeracherried – der Saurier unter den Zürcher Verkehrskreiseln. Mit einem Durchmesser von über 90 Metern wurde er Anfang der 1970er-Jahre als einer der ersten im Kanton erbaut. Als Drehscheibe vermittelt er seither den Verkehr zwischen den Kantonsstrassen von Dielsdorf nach Bülach und von Zürich nach Weiach, die sich mitten im Naturschutzgebiet kreuzen und dieses in drei Stücke zerschneiden.

Als erste Verkehrskreisel weltweit gelten übrigens der Columbus Circle in New York von 1905 und derjenige am Place de l'Etoile in Paris von 1907, in den nicht weniger als zwölf Strassen münden. Diese Verkehrslösungen wurde in der Folge auch andernorts übernommen. Wegen der vielen Unfälle – bei Kreiseln der alten Form galt der Rechtsvortritt, das heisst, bei der Einfahrt hatten die Fahrzeuge oft eine hohe Geschwindigkeit – gerieten Kreisel in den 1950er-Jahren immer mehr in Verruf. Das änderte sich erst, als 1966 in Grossbritannien die Vortrittsregelung geändert und dem Verkehr innerhalb des Kreisels generelle Vorfahrt gewährt wurde. Damit begann der Erfolgsweg des Kreisels – auch in der Schweiz. Spätestens Ende der 1980er-Jahre war in den Stellen der Verkehrsplanung die anfängliche Skepsis einer Euphorie gewichen, wie etwa die «Kreiselstadt» Uster deutlich zeigt.

*Martin Leonhard*



Der Kreisel im Neeracherried, einer der ältesten und grössten im Kanton. Er verknüpft kreuzungsfrei den Verkehr von Zürich, Kaiserstuhl, Bülach und Dielsdorf, der hier eine renaturierte Landschaft mit Teich und künstlicher Insel umkreist. Katze und Reiher wachen darüber, dass der schmutzige Pavillon im Zentrum des Verkehrskreisels – der «neuen Visitenkarte von Höri», wie ihn die Gemeindepräsidentin 2006 respektvoll nannte – keinen unerwünschten Besuch erhält. (Fotos Kantonsarchäologie Zürich, Patrick Nagy/Simon Vogt, und Martin Leonhard)