

Was ist menschengerechter Strassenbau?

Autor(en): **Dietiker, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **35 (1978)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-782534>

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.

Was ist menschengerechter Strassenbau?

Von Jürg Dietiker, Verkehrsingenieur SVI, Metron Brugg/Windisch

War der bisherige Strassenbau etwa nicht menschlich, er wurde doch von Menschen gemacht? Aber wurde er auch für Menschen gemacht? Hier kann man sicher sagen nein, denn das Mass, nach dem man sich richtete, war nicht der Mensch, sondern die Maschine. Dem Auto, dem Symbol für unseren wirtschaftlichen Fortschritt, dem Symbol für die Darstellung der sozialen Position des einzelnen, wollten wir freie Bahn schaffen.

Gelungen ist das nie, denn mit der Zunahme der Verkehrsmengen konnten wir nie Schritt halten, auch die neuen Strassen waren gleich wieder voll. Dabei wurde aber viel zerstört. In Deutschland mehr als durch die Bombenabwürfe im Zweiten Weltkrieg! Dieser Substanzverlust in den Siedlungen ist ein Grund, dass man heute daran geht, die Strassenbaupraxis zu überdenken. Ein anderer liegt darin, dass sich das allgemeine gesellschaftliche Klima beruhigt hat, dass der uneingeschränkte Zukunftsglaube der sechziger Jahre relativiert worden ist. Die Protestierenden von damals haben sich zurückgezogen. Sie sind Familienväter geworden.

Weil die Zukunft nicht mehr die grosse Rolle spielt (schliesslich lebt man nur einmal, und das heute), beschäftigt man sich mit der Gegenwart, mit seiner Umgebung. Für viele ist das die Wohnung, ihr Gehäuse. Für andere ist ihr Dorf wichtig geworden, die soziale und räumliche Freiheit, in der sie leben. Diese Sphäre wollen sie schützen und durch Veränderungen im kleinen wieder wohnlicher machen.

Ein weiterer Punkt zwingt uns, uns mit dem Thema auseinanderzusetzen: die Geldknappheit der öffentlichen Hand. Umfahrungsstrassen sind weit in die Ferne gerückt, man will demgegenüber vermehrt wieder bestehende Strassen benutzen, das heisst: Ortsdurchfahrten ausbauen. Hier nun heisst es aufgepasst! Die Fehler der Vergangenheit, die wir in vielen Dörfern finden, durch die regelrechte Schneisen geschlagen

wurden, dürfen unter keinen Umständen wiederholt werden.

Unsere Dörfer, unsere Dorfstrassen sollen wieder «schöner» werden. Dieser Begriff ist natürlich subjektiv, jeder beurteilt das anders. Und doch muss es möglich sein, die Kriterien, die den Reiz alter Dörfer ausmachen – und die zu realisieren uns heute kaum mehr gelingen will –, herauszuschälen und anwendbar zu machen.

1. Was ist eine Strasse, was war sie früher?

Die Strasse ist einmal der Raum, in dem der Mensch sich fortbewegt. Solange er dabei eine Geschwindigkeit einhielt, die erfassbar war, solange die Beine des Menschen oder der Tiere, die ihn zogen oder trugen, als Mass für die Entfernung dienten, so lange konnte der Strassenraum erlebbar bleiben.

Die Strasse war ein wichtiger Ort des täglichen Lebens. Dort traf man sich, dort arbeitete man. Sie hatte viele Qualitäten, die alle nebeneinander bestehen konnten. Deshalb waren auch die Häuser mit ihrer Prunk- und Schauseite vornehmlich gegen die Strasse hin orientiert. Zur Hofseite lagen WC, Treppehäuser und andere Nebenräume.

Die Strasse bedeutete etwas. Ein Beispiel: Im Barock, der Zeit der absolutistischen Fürsten, wurde die Strasse zu einem repräsentativen, die Macht des neuen Bauherrn dokumentierenden Gebilde. (Ehrfurcht vor der Macht sollte man spüren.)

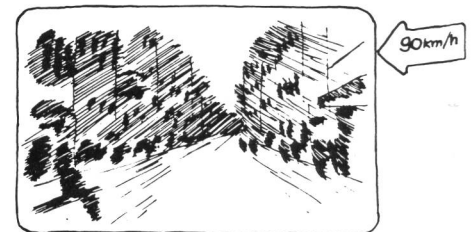
Diese Strassen mit ihrer harmonischen Ordnung boten den Menschen Orientierungshilfe. Auf diesen Aspekt wies schon im Jahre 1480 Alberti aus Italien hin, als er in seinen «10 Büchern über die Baukunst» schrieb, «dass die Strassen wie ein Fluss hierhin und dorthin in weicher Biegung gekrümmt sein müssen», und nennt als Vorteil, dass sich damit beim Gang durch die Stadt «allmählich immer neue Gebäudeansichten darbieten».

Was geschah seither mit den Strassen? Unter den Bedingungen des privaten

Bodenbesitzes fiel die natürliche Einheit von Strasse und Bebauung auseinander. Siedlungsplanung beschränkte sich auf das Festlegen von Strassen- und Baulinien, für das nicht mehr der Architekt, sondern der Geometer zuständig war.

Durch die rasche Motorisierung seit 1930 wurde die Strasse immer mehr von den Maschinen annektiert. Alle anderen Nutzungen, auch die Kommunikation, wurden verdrängt. Wegen der immer stärkeren Lärm- und Abgasimmissionen kehrte man auch die Häuser um, der Strasse zugewandt sind heute nur noch Nebenräume. Auf den Menschen wirken die kalten Fassaden abweisend und bedrückend.

DIE ERLEBBARKEIT DES STRASSENRAUMS



2. Was ist die Strasse heute?

Ist die Strasse noch etwas von dem, was sie früher war? Wohl kaum. Aber warum machen wir nicht etwas anderes? Um diese Frage zu beantworten, muss man einmal die technischen

Hilfsmittel betrachten, mit denen heute Strassen geplant werden. VSS-Normalien, SIA-Normalien, kantonale Richtlinien und wie sie alle heissen. Das gesammelte Wissen und die gesammelte Erfahrung der Ingenieurkunst. Notwendig ist es unbedingt, aber wie man damit arbeitet, ist gefährlich und falsch (Projektieren als Aneinanderreihen von Normelementen).

Wer nicht Gefahr laufen will, dass seinem Projekt die Genehmigung und damit die Subvention verweigert wird, oder wer nicht als Aussenseiter gelten will, muss zwangsläufig diese Normen befolgen. Gegenüber den Behörden erfüllen sie Alibifunktion, gegenüber den über die «verrückten Strassenbreiten» murrenden Grundeigentümern dienen sie als Rechtfertigung. Sie dienen der Erziehung zur Bürokratie anstelle der Förderung der Eigeninitiative innerhalb der gesetzlichen Norm.

3. Kriterien für eine bedürfnisgerechte Strassenplanung

Grundsätzlich ist einmal der gesamte Strassenraum, inklusive der angren-

zenden Bebauung und Nutzung, in die Abklärungen einzubeziehen:

Was ist vorhanden, was geschieht dort? Wohnen Leute dort? Welche Bedürfnisse und Ansprüche lassen sich daraus ableiten?

Welche Anforderungen an den Strassenraum ergeben sich aus diesen Bedürfnissen? Was zerstört, wer einfach eine Strasse verbreitert und diesen Platz beschneidet? Wie wirken sich die Immissionen der Strasse auf die Umgebung aus?

Aufgrund dieser Vorarbeiten kann der für die Fahrbahn verbleibende Raum ausgedehnt werden. Daraus ergeben sich dann die möglichen Geschwindigkeiten und die Leistungsfähigkeit. Und bei den meisten Strassen wird die Leistungsfähigkeit durch eine reduzierte Geschwindigkeit nicht eingeschränkt (Maximum bei 48 km/h).

Gleichzeitig mit dem Strassenprojekt muss dann ein «Eingliederungsprojekt» ausgearbeitet werden. Das Strassenprojekt darf nicht einfach am Randstein aufhören, die angrenzenden Bauzonen mit ihrer Struktur und Bepflan-

zung sind unbedingt in die Bearbeitung einzubeziehen.

Schluss

Rolf Keller: «Früher war die Strasse Lebensraum, heute ist sie nur noch Raum für Maschinen. Sie ist umwelt- und lebensfeindlich geworden.»

Muss das sein? Ist es nötig, dass Kinder in Schulaufsätzen so schreiben: «Unser Dorf wird modern und ungemütlich und gefährlich. Die Erwachsenen halten nur zusammen, wenn die Bauern Gülle austun, dabei stinkt die viel weniger als die Autos, und die Blumen gehen auch ein.»

Wir müssen anders planen und von den Bedürfnissen der Menschen – vor allem der Anwohner – ausgehen und nicht von den Randbedingungen, die uns eine Maschine stellt.

Planung also als Gesamtplanung, in die auch die sozialen Geschehnisse entlang der Strasse einzubeziehen sind. Wir müssen Räume schaffen, die auf den Menschen abgestimmt sind, in denen er sich wohl- und auch etwas zuhause fühlt.

Filtertechnik



Filtergewebe und Nadelfilze

- für Trocken- und Nass-Filtration
- aus allen bedeutenden Synthefasern (inkl. NOMEX®)
- fertig konfektioniert zu:
 - Filterschläuchen, Filtertaschen
 - Trommelfilterbespannungen
 - Filterpressenbelägen
 - Filterkerzenüberzügen
- Meterware
- eigener Reparatur- und Reinigungsservice

Angst + Pfister ist alleiniger Generalvertreter der FEZ-Austrofelt, Wien – für die Schweiz und FL

Verlangen Sie unsere Unterlagen!



Angst + Pfister
Partner in vielen Teilen

8052 Zürich · Thurgauerstrasse 66
Telefon 01 50 20 20
1219 Genève-Le Lignon
52-54, route du Bois-des-Frères
Téléphone 022 96 42 11