Zeitschrift: Tec21

Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein

Band: 128 (2002)

Heft: 49-50: Koexistenz im Verkehr

Inhaltsverzeichnis

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: 14.07.2025

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

STANDPUNKT

Daniel Engler

Umfahren und Flankieren

Ortsumfahrungen sind ein kontroverses, auch an dieser Stelle schon mehrmals diskutiertes Thema. Das vorliegende Heft beschäftigt sich mit der Notwendigkeit und dem Nutzen «flankierender Massnahmen». Massnahmen also, die parallel zum eigentlichen Strassenprojekt zu planen sind, insbesondere solche, die im umfahrenen Ortsgebiet für eine nachhaltige Verkehrsentlastung sorgen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was eine Umfahrung überhaupt leisten soll. Die heute verbindlichen Strassenbaunormen führen meist dazu, dass mit der Entlastung auch eine Kapazitätserhöhung und eine Beschleunigung des Verkehrs einhergehen. Und dies zu oft hohen Kosten, weil grosse Radien und kleine Steigungen in unserer Topografie mit «teuer» gleichzusetzen sind. Auf diese Problematik werden wir in einem späteren Heft zurückkommen.

Im entlasteten Gebiet aber stellt sich die Preisfrage, was tun? Erste Möglichkeit: nichts. Dann wird die neu gewonnene Stossstangenfreiheit mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass die Verkehrsbelastung über kurz oder lang wieder so hoch ist wie vor der Umfahrung. Was unter anderem auch bedeutet, dass der Verkehr insgesamt zunimmt. Zweite Möglichkeit: radikales Autoverbot im entlasteten Gebiet, Fussgängerzone. Kann gut herauskommen, kann aber auch schief gehen. Je nach Grösse des Ortes, Struktur des Detailhandels und je nach Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr kann eine strikte Verbannung der Autos zur Verödung von Innenstädten und Dorfzentren führen. Um solche Fehlentwicklungen zu vermeiden, orientiert sich ein dritter Weg am Begriff der Koexistenz. Er hat zwei Projekten Pate gestanden, die wir im Bericht auf Seite 7 vorstellen. Gemeint ist damit, dass man den Autoverkehr in einem gewissen Mass noch toleriert, aber ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten (Fussgänger, Fahrräder, Autos, Busse) im *Langsamverkehr* anstrebt. Die Mittel dazu: ausgedehnte Tempo-30-Zonen, Fahrbahnverengungen, sorgfältige Wahl der Strassenbeläge und eine spezielle Gestaltung des Strassenraumes.

An eine Zeit, als den Planern derartige Überlegungen noch fern lagen und der Autoverkehr als Ausdruck des technischen Fortschritts und eines modernen Lebensstils noch unumschränkt positiv erlebt wurde, erinnern die Bauten des Ingenieurs Heinz Isler. Zu den Bekanntesten zählt denn auch eine von zwei eleganten Schalen überspannte Autobahntankstelle an der A1 in der Nähe von Solothurn. Heinz Isler begann 1954 Stahlbetonschalen freier Form zu entwerfen, und er kann heute auf ein Werk von über 1000 ausgeführten Schalen zurückblicken. Beharrlich hat er immer weiter geforscht und entwickelt. Bemerkenswert an seinen Schalen ist unter anderem, dass sie wegen ihrer speziellen Formen keine Zug- und nur geringe Biegekräfte erhalten und darum über lange Zeit rissefrei bleiben und dicht – so dicht, dass sie im Gegensatz zu normalen Betondecken keine separate Dachhaut benötigen. Heinz Isler ist für sein Schaffen mit dem diesjährigen Preis des BSA (Bund Schweizer Architekten) ausgezeichnet worden.

Ruedi Häfliger
7 Flankieren
Nutzen von flankierenden Massnahmen bei Ortsumfahrungen

Pius Flury
13 Die Suche nach der perfekten Schale
Ehrung für Heinz Isler, den Meister der dünnwandigen Betonschalen

Hubert Stöckli
18 ArchitektInnen zwischen Auftrag und Werkvertrag
Schwierige rechtliche Zuordnung von Verträgen mit Architekten