Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1996)

Heft: 3

Artikel: Planungsansatz Langsamverkehr

Autor: Michel, Urs

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957484

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: 11.07.2025

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

DIE STRASSE VERBINDET, SIE KANN ABER AUCH TRENNEN. WIE LEICHT DAS NAHELIEGENDE AUF DER ANDEREN STRASSENSEITE ERREICHBAR IST, HÄNGT NICHT ZULETZT VON DER GESCHWINDIGKEIT AB, MIT DER WIR DAS ENTFERNTE ERREICHEN WOLLEN.

Planungsansatz Langsamverkehr

▸ Urs Michel

Leuk: Die Sonnenstrasse, ein beliebter Spazierweg am Hang, verfügt über einen grosszügigen Gehbereich auf der Aussichtsseite, der abschnittweise auch von kreuzenden Fahrzeugen benützt wird, weil die Fahrbahn nur 3.2m breit ist. Ein konventioneller Ausbau wäre bedeutend teurer geworden.

Als Verkehrsteilnehmer gilt es, die Augen offen zu halten. Als Verkehrsplaner empfiehlt es sich zuweilen, die Augen zu schliessen und sich zu erinnern. Wo habe ich meine Schul- und Spielkameraden getroffen? Welche Szenen haben sich da abgespielt? Vor meinem inneren Auge entstehen dabei verschiedenartige Bilder, nicht nur romantisch verklärte vom Waldrand, der Wiese, dem aufgestauten Bächlein. Ebenso farbig sind jene von der Strasse, dem Schulweg, dem Weg zum Bahnhof. Dort hat sich für mich der interessantere Teil meiner Kindheit abgespielt: die Begegnungen mit jenen, die ich gerne mochte, und jenen, welchen ich lieber ausgewichen wäre oder die ich gar fürchtete. Auf der Strasse habe ich mich zum Autoexperten gebildet, jede Marke an ihrem «Ton» erkannt, mich später als Velofahrer bewähren und mich vor Tramschienen und Polizisten in acht nehmen müssen.

Wenn ich diese Bilder und Szenen mit heute vergleiche, spüre ich nicht nur Wehmut sondern auch Zuversicht. Denn es gibt sie immer noch, jene Strassen, Plätze oder Strassenabschnitte, die der Beschleunigung widerstanden haben. Und es gibt immer mehr von jenen, die eine Rückverwandlung, eine Um- oder Neugestaltung mit Rücksicht auf die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer erfahren haben. Nicht Rückwärtsgewandtheit oder gar Autofeindlichkeit war bei diesen Planungen wegleitend, sondern das Bestreben fortschrittlicher Fachleute und Politiker, für die Idee der Koexistenz und des partnerschaftlichen Miteinanders der verschiedenen Verkehrsteilnehmer die nötigen Voraussetzungen zu schaffen.

Fussgänger? Sicher!

Seit ich vor bald zwanzig Jahren mitgeholfen habe den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) zu gründen und aufzubauen, habe ich diesen Prozess mitverfolgt und mich beratend und planend daran beteiligt. Eine praxisorientierte Theorie der Koexistenz im Strassenverkehr liess sich dabei am besten aus realisierten Beispielen ableiten, nicht zuletzt auch aus solchen, wo die angestrebten Ziele nicht oder nur zum Teil erreicht worden waren. Im Bemühen, in der Schweiz eine möglichst breite Palette solcher Beispiele zu finden und allen Interessierten zugänglich zu machen, hat der VCS zusammen mit der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussänger (ARF) seit 1987 drei nationale

▸ Urs Michel, Planer/dipl. Arch. ETH, Büro PLANUM, Zürich

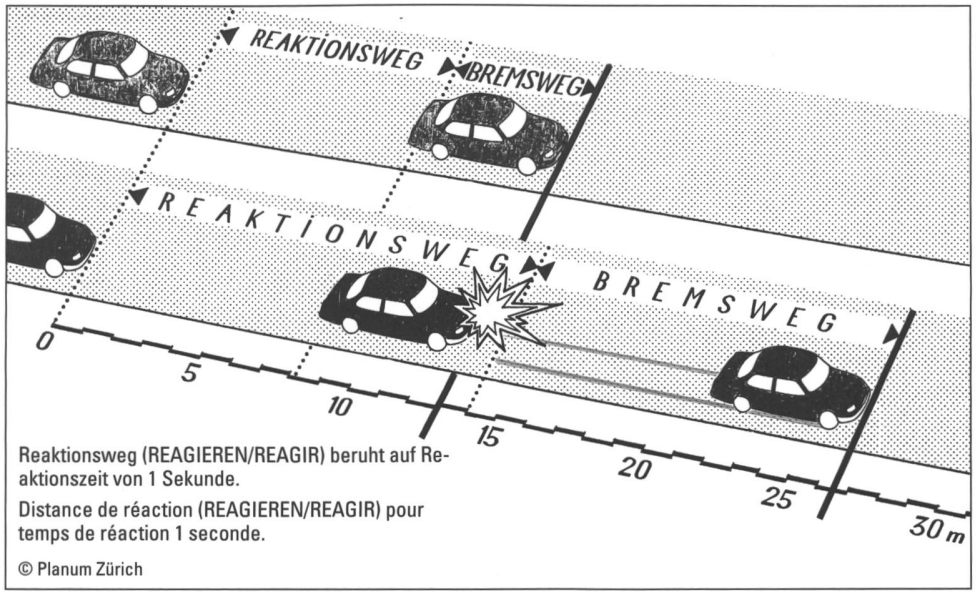
Wettbewerbe unter dem Motto «Fussgänger? Sicher!» durchgeführt
Das Resultat ist nicht nur eine Schweizerkarte mit über hundert Punkten, die auf solche Beispiele in allen Landesteilen hinweisen, sondern es sind mittlerweile nebst den Juryberichten zwei Broschüren zum Thema «Planungsansatz Langsamverkehr» entstanden. Die beiden farbig illustrierten Hefte geben Auskunft über zehn Erschliessungs- und zwölf Sammelstrassen, über deren Lage und Bedeutung im örtlichen Verkehrsnetz, über Initiativen, Entstehung, Gestaltung und rechtliche Regelungen, über die Auswirkungen und die jeweiligen Projektverfasser. Die Beispielsammlung zeigt auch, dass die Erstellungskosten kein Argument gegen innovative Lösungen sind. Einige Projekte konnten sogar günstiger realisiert werden als konventionelle Varianten.

Argumente zum Langsamverkehr
Gemeinsam ist diesen Beispielen vor allem, dass sie einem Trend entsprechen, der letztlich zu einer neuen Verkehrskultur führen soll und den man als «moderne Langsamkeit» bezeichnen könnte. Die auch in der Verkehrsplanung wiederentdeckte Langsamkeit ist kein Rückfall in alte Zeiten, vielmehr ist sie, wie zahlreiche Untersuchungen und praktische Erfahrungen zeigen, effizient und daher ein Gebot der Vernunft. Diese Feststellung stützen namentlich die folgenden Argumente:
- Bei verminderter Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs nimmt nicht nur die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere signifikant ab, sondern ebenso der Platzbedarf, der Lärm und die Luftbelastung (Grafik 1).
- Innerorts (mit Einmündungs- und Querungsverkehr) ist die Leistungsfähigkeit einer Fahrbahn ohnehin bei Geschwindigkeiten unter 30km/h am höchsten (Grafik 2).
- Innerorts bewirkt die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit keine wesentliche Verminderung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Selbst bei Höchstgeschwindigkeiten über 60km/h erreicht diese nämlich kaum mehr als 30km/h (Grafik 3).
- Langsamer Fahrverkehr benötigt weniger Regelungen und Vorschriften und verträgt sich besser mit den Ansprüchen der übrigen Strassenbenützer. Niedrigere Geschwindigkeit macht die gegenseitige Verständigung und Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer erst möglich.

Der Grundkonflikt
So vielfältig die in den letzten zehn Jahren vom VCS untersuchten Beispiele sind, zeigt sich doch immer dieselbe Grundproblematik: indem die Strasse verbindet, trennt sie auch. Je leistungsfähiger sie z.B. die City mit dem Vorort verbindet, desto stärker trennt sie die Bewohnerin auf der einen vom Bewohner auf der anderen Strassenseite. Dabei haben die allermeisten Innerortsstrassen genauso eine Quer- wie eine Längs-Verbindungsaufgabe zu erfüllen. Dieser Konflikt besteht, seit es Verkehrsteilnehmer mit mehr als Schrittgeschwindigkeit gibt und er ist nicht mehr aufzulösen. Aber er lässt sich mildern durch das Prinzip der Koexistenz und der Gleichberechtigung aller Strassenbenützer auf der Basis angemessener Innerortsgeschwindigkeiten. Die folgenden Denk- und Planungsansätze können zu entsprechenden gestalterischen und organisatorischen Lösungen führen:
- Die Strasse im Siedlungsgebiet ist nicht nur Fahrbahn, sondern eine Fläche für verschiedene Nutzungen. Verkehr ist nur eine davon.
- Die Strasse dient innerorts nicht nur dem Verkehren, sondern auch dem Verweilen und Begegnen. Verkehrsplanung muss demnach auch Verweil-Planung sein.

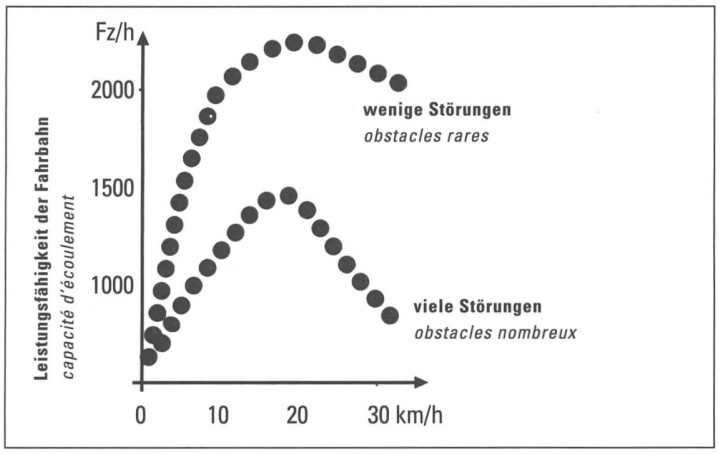
Wangs: Bei der notwendig gewordenen Sanierung dieser Sammelstrasse hätten dem konventionellen Umbau mit Verbreiterung die schmalen Vorgärten geopfert werden müssen. Statt dessen wurde ein Mehrzweckstreifen mit schützenden Wehrsteinen angelegt.

Luzern: Schirmerstrasse, eine Sammelstrasse mit über 2000 Fahrzeugen pro Tag, vor dem Umbau mit Längsparkierung, danach mit Grünstreifen, Bäumen, Bänken und Aussicht auf die berühme Altstadt. Der Umwandlungsprozess, iniziert durch eine offene Quartierplanung, dauerte insgesamt zehn Jahre.

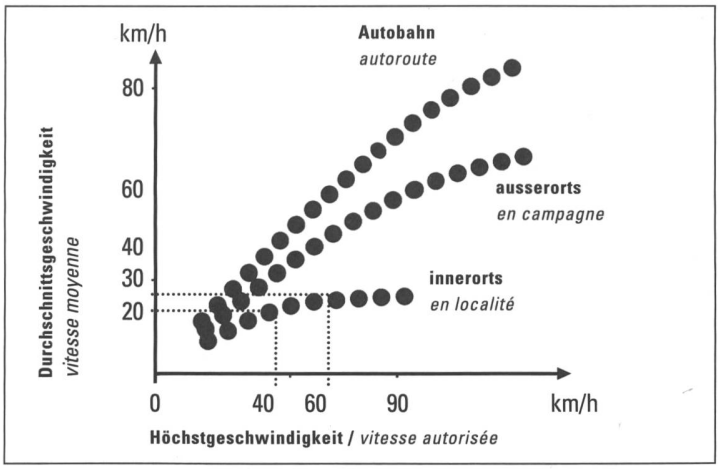


Grafik 1:
Die Anhaltestrecke eines Fahrzeugs nimmt exponentiell zur Geschwindigkeit zu. Dort, wo ein Fahrzeug mit Ausgangsgeschwindigkeit 30km/h gerade noch anhalten kann (am Ende von Reaktionsweg und Bremsweg), fährt ein Fahrzeug mit Ausgangsgeschwindigkeit 50km/h ungebremst in ein Hindernis.

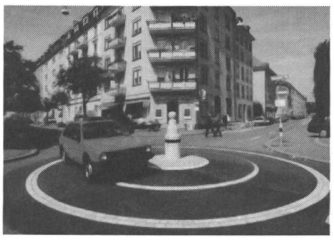
Grandson: Die Hauptstrasse, eine Kantonsstrasse mit über 6000 Fahrzeugen pro Tag, nach dem Umbau. Eine mutige Lösung, von der sich schliesslich, nach einer wissenschaftlich untersuchten Versuchsphase, auch die kantonalen Fachleute überzeugen liessen.



Grafik 2:
Im Innerortsverkehr erreicht eine Strasse die höchste Leistungsfähigkeit bei Geschwindigkeiten unter 30km/h.



Grafik 3:
Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40km/h liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit (im Innerortsverkehr) bei 20km/h; bei einer Höchstgeschwindigkeit von 60km/h und mehr steigt die Durchschnittsgeschwindigkeit nur auf 25km/h.



Zürich: Anstelle von Stopstrassen regelt ein «Steinmannli» auf der Kreuzung innerhalb einer Tempo-30-Zone den Verkehr.

Zuchwil: Buslinie durch Tempo-30-Zone. Die paarweise angeordneten «Bus-Kissen» beruhigen den Verkehrsfluss, ohne den Bus zu behindern.

- Jede Strasse besteht aus verschiedenen Abschnitten, welche unterschiedlichen Ansprüchen verschiedener Strassenbenützer – die zudem zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten wechseln können – zu genügen haben.
- Strassenverkehr ist nicht nur räumlich, sondern auch betrieblich zu organisieren, z.B. durch die Wahl des richtigen Zeitabschitts, der richtigen Geschwindigkeit, durch «Eile mit Weile».
- Der Strassenentwurf muss aus der Verknüpfung von räumlicher und betrieblicher Planung entstehen. Die Aufgaben von Dimensionierung, Gestaltung und Betrieb sind nicht nacheinander, sondern miteinander zu lösen.
- Am Planungsprozess der Fachleute sind auch die von der Strassenprojektierung Betroffenen zu beteiligen.

Begegnung statt Polarisierung

Wo Verkehrsprobleme diskutiert werden, ob unter Fachleuten oder Laien, polarisieren sich häufig die Meinungen. Das ist unangenehm oder gar schmerzlich, setzt aber auch neue Kräfte frei, die gängige Vorurteile oder gar unsere eigenen Bequemlichkeiten überwinden helfen. Dazu bleibt uns nämlich nicht allzuviel Zeit, wenn wir auch noch die versteckten, längerfristigen Folgen des motorisierten Verkehrs bedenken. Eine Untersuchung hat beispielsweise ergeben, dass Zehntausenden von Kindern in der Stadt wie im Dorf, die nicht ungefährdet vor der Haustür spielen können, wichtige Möglichkeiten für die gesunde körperliche und seelische Entwicklung fehlen. Wie sollen solche Kinder mündige Bürgerinnen und konfliktfähige Verkehrsteilnehmer werden?
Um dieser Fehlentwicklung zu begegnen, bedarf es wohnlicher Strassen mit domestiziertem Verkehr. Dass dies selbst auf Hauptstrassen möglich ist, beweisen Planungen z.B. in Köniz, Zollikofen und Grandson, Beispiele aus dem letzten Fussgänger-Sicher-Wettbewerb. Wohnliche Strassen bieten Freiräume und ermöglichen Begegnung auch zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Strassenbenützern. Und wo Begegnung stattfindet, wächst das gegenseitige Verständnis! ■

Publikationen:

Planungsansatz Langsamverkehr, 10 Beispiele von sicheren Erschliessunsstrassen, 28 Seiten, farbig illustriert, VCS Bern 1995.

Planungsansatz Langsamverkehr II, 12 Beispiele von sicheren Sammelstrassen, 28 Seiten, farbig illustriert, VCS Bern 1996

Beide Broschüren kosten zusammen Fr. 20.–. und sind zu beziehen bei: VCS, Postfach 8562, 3001 Bern, Tel. 031 328 82 61 (morgens), Fax 031 328 82 01.