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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 35 (1978)

Heft: 9

Artikel: Was ist menschengerechter Strassenbau?

Autor: Dietiker, Jürg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-782534

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: 09.07.2025

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

Strassen als Lebensraum

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, Treppenhäuser 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 angrenzenden 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 ausgeschieden 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 Bepflanzung 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
FEZ
Filtergewebe und Nadelfilze
- **für Trocken- und Nass-Filtration**
- **aus allen bedeutenden Synthesefasern** (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