Strassen sind zentrale Siedlungsräume : Verkehrsplanung und Strassenbau zum nächsten Jahrtausend

Autor(en): **Dietiker, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald**

Band (Jahr): **10 (1997)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-893002

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Strassen sind zentrale Siedlungsräume

Verkehrsplanung und Strassenbau an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend

Jürg Dietiker, Windisch

Das Telefon läutet, ich nehme ab: «Dietiker.» – «Jo, do isch Paul Ackermann. Sie sind doch de Inschinör, wo i üserem Quartier s Tempo-30-Projekt gmacht hät. Das hät aber au gar nüt brocht. D Bäum i de Strooss bi de Fuessgängerstreife werdet nume zum sportliche Slalomfahre bruucht. Mached Si endlich wirksami Schwelle! Adieu.»

Kurze Zeit später ein nächster Anruf: «Dietiker.» – «Müller, Karin. Sie sind doch de Inschinör, wo i üsem Quartier s Tempo 30 iigfüert hät. Was händ Si denn denkt debii? Zersch werdet d Stroosse schön breit und übersichtlich baut, und denn chömed Sie und baued Schiggane ii, wo d Unfallgfohr nume erhöched!» – «Losed, Frau Müller, mir hend zum Bispiil vorher bim Schuelhus d Fahrgschwindigkeite gmesse. D Spitzegschwindigkeit isch bi 82 Kilometer pro Stund gläge, und das em halbi füfi bi Schuelschluss. Mit de Schwelle fahrt hüt keine mee als 30 und d Chnöpf sind sicherer.» – «Aber da isch doch grundsätzlich falsch. So lerned d Chind nie, sich im Verchehr richtig zverhalte. D Eltere sölled endli iri Chnöpf dezue erzie, uf de Strooss ufzpasse.»

Technische Mittel zur Lösung psychologischer Probleme

Dialoge, wie sie oben nachgestellt werden, sind für Verkehrsplaner fast alltäglich. In ihnen erleben sie die Widersprüche, die heute das Umfeld ihrer Arbeit prägen. Meist beginnt es damit, dass Anwohner sich und ihre Kinder durch die zu schnell fahrenden Autofahrer und Autofahrerinnen gefährdet fühlen. Dies betrifft vor allem neuere Strassen, die vor nicht allzu langer Zeit mit teurem Geld normengerecht ausgebaut wurden. Wenn die Eltern aus ihrer verständlichen Sorge heraus aktiv werden, kommt in der Regel ein jahrelanger Prozess in Gang: Geschwindigkeitsmessungen werden durchgeführt, Gutachten erstellt, Projekte gezeichnet und mit der Bevölkerung diskutiert. Wenn dann ein Projekt die Zustimmung der Anwohner und der Gemeindeversammlung gefunden hat, erfolgt die öffentliche Auflage nach Strassenverkehrsgesetz. Häufig resultieren dann daraus wiederum Einsprachen, die erneut zu langen Verzögerungen führen.

Dabei wäre es doch so einfach: Es gibt im Strassenverkehrsgesetz die Generalklausel, dass die Fahrgeschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen angepasst werden muss. Doch was sind die «örtlichen Verhältnisse»? Mit dieser Frage berühren wir direkt die Strassenbauphilosophie der letzten Jahrzehnte. Diese ging davon aus, dass Unfälle am ehesten durch eine möglichst weitgehende Trennung der Verkehrsteilnehmer und eine flüssige und übersichtliche Strassengestaltung vermieden werden können. Leider ging bei den Autofahrern mit der Eliminierung potentieller Gefahrenstellen auch das Gefühl für die Gefahren und Gefährdung verloren. Überraschungen von der Strassenanlage her sind auf sanierten Abschnitten nicht mehr zu erwarten; für die Fussgänger wurden ja Trottoirs gebaut, also muss man auf der Fahrbahn nicht mehr mit ihnen rechnen. Diese Botschaft wird durch die auf Fahrdynamik ausgerichtete Gestaltung der Strassen an die Autofahrenden vermittelt. Sie hat dazu geführt, dass diese die «örtliche Situation» nur in bezug auf das Erscheinungsbild der Fahrbahn beurteilen und auf die örtliche Umfeldsituation nicht reagieren, um etwa die Geschwindigkeiten daran anzupassen. Dies ist ein psychologisches Problem.

Damit der Autofahrer trotzdem auch die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, kommt dem Ingenieur die Aufgabe zu, mit technischen Mitteln dafür zu sorgen, dass die Aufmerksamkeit auf das ganze örtliche Umfeld gelenkt wird, das heisst, er muss die potentiellen Gefahrenstellen, die Aufmerksamkeit erfordern, sozusagen künstlich wieder ins Blickfeld rücken. Mit seinem technischen Instrumentarium wie Schwellen, Versätze etc. versucht er das zu erzwingen, was Psychologie und blosse Vorschriften nicht zu erreichen vermögen, nämlich Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit an die örtlichen Situationen. Dass diese Aufgabe Konflikte auslöst, ist klar und nicht zu vermeiden. Nur aus der Kenntnis der grösseren Zusammenhänge erwächst das Verständnis für die einzelnen Massnahmen.

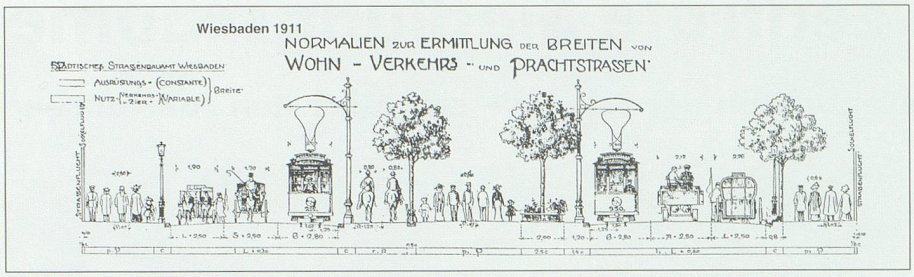
Was haben diese Überlegungen zur Anpassung des Fahrverhaltens mit Ortsbildern und der Gestaltung von Ortsdurchfahrten zu tun? Sie weisen auf eine grundsätzliche Aufgabe hin, die sich sowohl in neuen Quartieren wie in alten Ortskernen stellt: Wie finden wir zu einem angepassten und örtlich differenzierten Umgang mit Verkehrs- und Strassenprojekten?

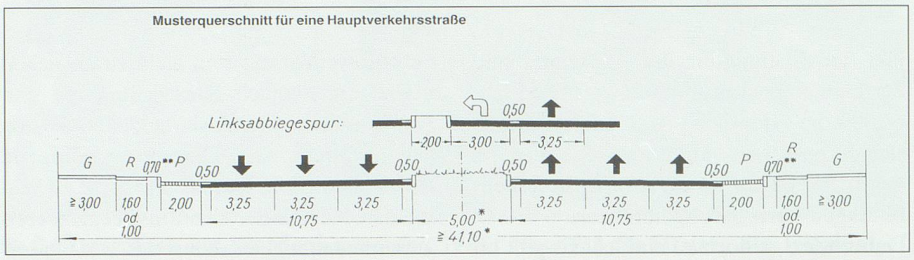
Dazu ist ein kurzer Rückblick nötig auf die Vorgeschichte dessen, was uns heute im Verkehr und in den von ihm geprägten und dominierten Siedlungsräumen umgibt.

Früher war die Strasse Lebensraum

Der Strassenraum war ursprünglich eine Einheit, die einerseits die Verkehrsbedürfnisse erfüllen musste, andererseits aber immer auch ein wichtiger Teil der Siedlungsgestaltung war. So schrieb bereits um 1480 der Italiener Leon Battista Alberti in seinen «10 Büchern über die Baukunst», «dass die Strassen wie ein Fluss hierhin und dorthin in weicher Biegung gekrümmt sein müssen» und nennt als Vorteil, dass sich beim Gang durch die Stadt «allmählich immer neue Ansichten darbieten». Wir reisen heute in die Toskana und fühlen uns in so gebauten historischen Städten auch als moderne Menschen immer noch wohl!

Mitte des 19. Jahrhunderts vermochten solche kompakte Städte und Dörfer den sozialen und hygienischen Bedürfnissen der stark angewachsenen Bevölkerung nicht mehr zu genügen. Der Platz innerhalb der Stadtmauern wurde zu knapp. Gleichzeitig war das Bürgertum darauf bedacht, seine neu gewonnene Stellung durch Prunkbauten zu repräsentieren. Die Gebäude sollten





Von der repräsentativen Prachtstrasse der Gründerzeit zum Normalprofil im Mobilitätszeitalter. Prachtstrassen – dieser Ausdruck zeigt, welche Bedeutung der Strassenraumgestaltung Anfang unseres Jahrhunderts noch beigemessen wurde. Bild oben: Wiesbaden 1911; Bild unten: Musterquerschnitt für eine «moderne» Hauptverkehrsstrasse.

die Macht und den Reichtum der Hausbesitzer darstellen und wurden deshalb auf den Strassenraum hin orientiert. Eindrücklich zeigt sich diese Entwicklung in Paris, wo Baron Haussmann auf Geheiss Napoleons III. die mittelalterliche Hauptstadt gründlich umgestaltete. Paris sollte die schönste, spektakulärste, berühmteste Stadt, die «Königin der Welt», werden. Zur Erreichung dieses Ziels wurden die grossen Boulevards quer durch die gewachsenen alten Quartiere gezogen. Darüber hinaus gab es aber noch ein anderes Motiv für die Strassenraumgestaltung: Die alten, eng verschachtelten Viertel waren Nester des Aufruhrs, in ihnen lebte der gefährliche Pöbel; die schmalen Gassen waren günstig für den Barrikadenbau. Haussmann machte in seinen Memoiren kein Hehl daraus, dass es ihm bei seiner Strassenraumgestaltung auch darum ging, leistungsfähige Truppenaufmarschbahnen zu schaffen, um künftige Aufstände rasch niederschlagen zu können.
Aus dem Jahr 1911 stammt das Strassennormalprofil der Stadt Wiesbaden: «Normalien zur Ermittlung der Breiten von Wohn-, Verkehrs- und Prachtstrassen.» Hier zeigt der Ausdruck «Prachtstrassen», welche Bedeutung der repräsentativen und ästhetischen Strassenraumgestaltung noch Anfang unseres Jahrhunderts beigemessen wurde. Wie nüchtern sieht dagegen ein heutiger, auf die technischen Dimensionierungsgrössen reduzierter «Musterquerschnitt für eine Hauptstrasse» aus. Wo bleibt der Sinn für die Gestaltung und die Funktion des Raumes, in den solche technischen Querschnitte gelegt werden?

Innerhalb von 40 Jahren wurde die Schweiz neu gebaut

Ganz bestimmte Leitideen stehen aber hinter solchen heute gebräuchlichen Querschnitten. Vor allem sind alle Funktionen ausser der technisch-fahrdynamischen daraus verschwunden. Betrachten wir dazu die Entwicklung der letzten Jahrzehnte.
In den letzten 40 Jahren wurde in der Schweiz mehr gebaut als in den 2000 Jahren davor. Ohne Übertreibung kann man sagen: Wir haben die Schweiz neu gebaut. Natürlich bestehen noch alte Dorfkerne mit historischen Häusern, aber wenn sie nicht gerade Museumscharakter haben (wie das wunderschöne Städtchen Werdenberg, das uns beim Durchschreiten eine Ahnung gibt vom Leben und Erleben in einer mittelalterlichen Siedlung), sind die Strassen zwischen den Häuserzeilen meist ausgebaut und an die modernen Bedürfnisse angepasst worden.
Das, was uns heute als gebaute Umwelt umgibt, ist also zum allergrössten Teil von einer einzigen Generation geprägt worden und drückt damit auch den Geist, die Zukunftsvorstellungen, die Mythen dieser einzigen Generation aus. Diese Vorstellungen waren bis weit in die siebziger Jahre geprägt vom Glauben an Fortschritt und Entwicklung: «Alles ist machbar!» Im Zusammenhang mit dieser Bautätigkeit wurde das moderne Strassennetz geschaffen. Neue Strassen liessen sich meist auch konfliktfrei realisieren. Der Platz war vorhanden, und ein breiter gesellschaftlicher Konsens bot die Basis für die Realisierung.
Die VSS-Normen für den Strassenbau (Vereinigung der schweizerischen Strassenfachmänner) wurden in dieser Zeit geschaffen, zunächst lediglich für den Bau der Autobahnen als erstem gesamtschweizerisch konzipiertem Strassennetz. Zuvor hatten jeder Kanton und jede Stadt eigene Richtlinien. Das Ziel der VSS-Normen bestand darin, die fahrgeometrischen und fahrdynamischen Kriterien für das neue helvetische Schnellstrassennetz festzulegen. Auf den Autobahnen dominierten die Autos, die Symbole der neuen Zeit und der unbeschränkten Mobilität. Das gleiche Denken wurde auf das übrige Hauptstrassennetz übertragen; Fussgänger gehörten nicht auf diese Fahrbahnen, und Velofahren galt ohnehin als hinterwäldlerisch und als Fortbewegungsmittel der Armen. In den Normen mussten diese Verkehrsteilnehmergruppen demzufolge auch nicht berücksichtigt werden.

Das Lenken bestimmt das Denken

In der Folge wurden die VSS-Normen schrittweise zum allgemein verbindlichen Planungsinstrument auch für Kantons-, Gemeinde- und Quartierstrassen ausgebaut. Die Richtlinien für diese Strassen wurden allein nach den Kriterien eines zügigen, schnellen und unbehinderten Autoverkehrs entworfen. Das «Autobahndenken» wurde bis in die hintersten Quartiere durchgezogen. Getreu dem Zeitgeist existierte im Verkehr nur das Privatauto; Strassenplanung und Strassenbau wurden zur Autoplanung. Auch die Ausbildung der Ingenieure orientierte sich an diesen Zielen. Alle Lehrbücher zeigten auf, wie man in eine grüne Landschaft eine zügige Linienführung einer fahrdynamisch optimalen Strasse legt. Die Sanierung einer alten Dorfstrasse war kein Thema. Strassenbau war auch eine ausschliessliche Männerdomäne, und entsprechend dem abgewandelten Leitsatz «Das Lenken bestimmt das Denken» entstand nach und nach das heutige Strassennetz mit allen bekannten Problemen und Konflikten.

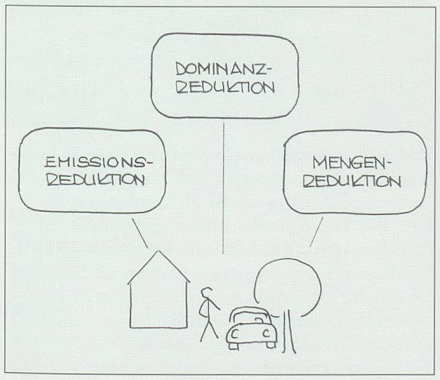
Orientierung an Grenzen

Seit einiger Zeit haben sich die Rahmenbedingungen grundsätzlich geändert. Vor dem

Hintergrund der globalen und lokalen Probleme ist eine unbeschränkte Mobilitätsentwicklung nicht mehr denkbar. Wir werden uns bewusst, dass es Grenzen gibt, bestimmt durch die begrenzten Ressourcen, die Belastbarkeit der Umwelt (umgesetzt mit Grenzwerten im Umweltschutzgesetz) und gerechten Chancen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Frage an die Verkehrsplanung lautet heute nicht mehr, wieviel neue Verkehrsnachfrage mit wieviel neuen Strassen befriedigt werden muss, sondern vielmehr, wie die zukünftigen Bedürfnisse innerhalb der gesetzten Grenzen möglichst optimal und gerecht erfüllt werden können. Die Einsicht, sich an Grenzen orientieren zu müssen, setzt ein grundsätzliches Umdenken voraus. Sie bestimmt heute massgeblich das aktuelle verkehrsplanerische Denken und Handeln. Sie setzt einen bewussten Umgang mit dem Bestehenden voraus. Es können nicht mehr einfach wie in den vergangenen Jahrzehnten neue Strassen über die grüne Wiese gebaut werden. Konkret stellen sich die folgenden drei grundsätzlichen Problembereiche, für die Lösungen erarbeitet werden müssen:

Aufgabenbereich «Orientierung an Grenzen»
Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse müssen innerhalb der gegebenen Grenzen erfüllt werden. Diese Grenzen ergeben sich aus der Belastbarkeit von Umwelt, Mensch und Siedlung, aber auch aus den begrenzten Finanzen und der Zurückhaltung der Bevölkerung bei Abstimmungen.

Um die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Siedlung zu verbessern, müssen in allen Bereichen die möglichen Massnahmen ergriffen werden. Auch wenn es nicht gelingt, kurzfristig die Verkehrsmenge zu reduzieren, lassen sich durch geschickte Gestaltung die Emissionen und die Dominanz des Autoverkehrs markant verringern.



Aufgabenbereich «Reparatur»
Entlang fast aller Hauptstrassen überschreiten die Emissionen aus dem Verkehr die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm zum Teil massiv. Deshalb ist die Begrenzung des zukünftigen Strassenverkehrs auch nötig, um die Folgewirkungen und Schäden aus der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte zu beheben.

Aufgabenbereich «Entwicklung»
Die Entwicklung wird jedoch nicht stehenbleiben. Auch zukünftige Generationen benötigen Spielräume. Die Aufgabe lautet deshalb: Es ist eine Verkehrsinfrastruktur zu erstellen, die zukünftige Entwicklungen ermöglicht, ohne neue Folgeschäden zu verursachen. Ausserdem stehen im Strassenbau vor allem die Verkehrssicherheit und die Rücksichtnahme auf die gewachsenen Strukturen im Vordergrund.
Im einzelnen muss aufgezeigt werden:
- wie die zukünftigen Bedürfnisse innerhalb der bestehenden Strukturen erfüllt werden können;
- wie die Schäden und Unterlassungen der Vergangenheit repariert werden sollen;
- wie zukünftige negative Folgewirkungen vermieden werden können, zum Beispiel bei Ausweichverkehr in die Quartiere bei Umgestaltungen im Zentrum.

Am einfachsten liessen sich alle diese Aspekte verbinden, wenn der Verkehr reduziert werden könnte. Sie sind aber auch notwendig zur Bewältigung des anhaltend grossen Verkehrsaufkommens. Denn der bisherige Befriedigungsgrad von Verkehrsbedürfnissen durch den Bau von neuen Entlastungs- und Umfahrungsstrassen steht heute kaum mehr zur Verfügung. Deshalb ist es wichtig, durch geeignete Betriebs- und Gestaltungsmassnahmen alle Möglichkeiten zur Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auszuschöpfen. Neben der Verkehrsmenge stehen dabei die beiden Aspekte Verkehrsemissionen und Dominanz (das heisst die prioritäre Beanspruchung von Siedlungsräumen durch eine Verkehrsteilnehmergruppe) im Vordergrund.

Begrenzung der Emissionen
Um die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren, müssen die Strassen so gebaut werden, dass sich ein stetiger und ruhiger Verkehrsablauf einspielen kann. Dies wird durch drei Grundsätze erreicht:
- Möglichst flacher Anstieg der Beschleunigungskurve nach Verzögerungen und Halten.
- Minimale Differenz zwischen Reise- und Minimalgeschwindigkeit bei Störungen im Verkehrsfluss.
- Begrenzung der Störungen im Verkehrsfluss auf möglichst wenige Fahrzeuge.

Am idealsten liesse sich ein solcher Fahrzyklus erreichen, wenn ausser den Autos keine anderen Verkehrsteilnehmer auf den Strassen verkehren würden. Diese Strategie der Verkehrstrennung wurde in den vergangenen Jahren verfolgt, die negativen Folgen sind in der Einleitung bereits geschildert worden. Heute muss man davon ausgehen, dass sich Lösungen nur finden lassen, wenn erreicht wird, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen die knappen Strassenräume gemeinsam und sicher benutzen können.

Abbau der Dominanz
Voraussetzung dazu ist der Abbau der prioritären Beanspruchung von Siedlungsräumen durch den Autoverkehr. Dazu gehören tiefe Fahrgeschwindigkeiten und eine Gestaltung, die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme bewirkt. In der Praxis findet man bereits zahlreiche Beispiele von Strassenprojekten, die auf dem Prinzip der angebotsorientierten Planung beruhen. Sie zeigen, wie sich mit einer geschickten Projektierung und mit einem koordinierten Betrieb trotz gleichbleibendem Verkehr die Umweltbelastungen reduzieren und die Siedlungsqualität verbessern lassen.

Gestaltungswettbewerbe öffnen Möglichkeiten

In diesem Zusammenhang tritt ein weiteres Element in den Vordergrund, das die Situation in der Strassenplanung verändern wird: Die Liberalisierung der Wirtschaft bringt auch im Ingenieurbereich mehr Wettbewerb. Grössere Strassenprojekte werden in Zukunft nicht mehr wie früher im Direktauftrag vergeben werden können, sondern es müssen Vergebungskonkurrenzen durchgeführt werden. Daraus können sich zahlreiche Vorteile ergeben. Durch den Wettbewerb sollen interdisziplinäre Teams zu gemeinsamen kreativen Leistungen motiviert werden: Strassenbau wird eine gemeinsame Aufgabe von Ingenieuren, Architekten und

Grünplanern. Die öffentliche Ausschreibung ermöglicht es, die Palette möglicher Lösungen zu öffnen und die kreative Projektphase aus dem Alltagsgeschäft mit all seinen Sachzwängen und Präjudizien herauszulösen. Auch junge Teams haben eine Chance, mit einer ausgewiesenen Leistung einen Projektauftrag zu erhalten. Durch die Öffentlichkeit der Projektierung erhalten die Bevölkerung und Interessierte bereits zu einem frühen Zeitpunkt Einsicht in die geplanten Massnahmen. So werden auch diese Wettbewerbe dazu beitragen, dass in Zukunft im Strassenbau und im Verkehr vermehrt kreative und zukunftsorientierte Lösungen anzutreffen sein werden.

Die folgenden Beispiele illustrieren die neuen Orientierungen im Strassenbau, die heute breit diskutiert werden. Sie beweisen, dass damit nahmhafte Verbesserungen erreicht werden können. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass es im konkreten Fall nicht einfach und auch nicht selbstverständlich ist, dass solche neuen Wege beschritten werden können. Allzustark sind sowohl Ingenieure wie Politiker und Bevölkerung den alten Denkstrukturen verhaftet. Es ist ausserordentlich schwierig, zu neuen Ufern aufzubrechen.

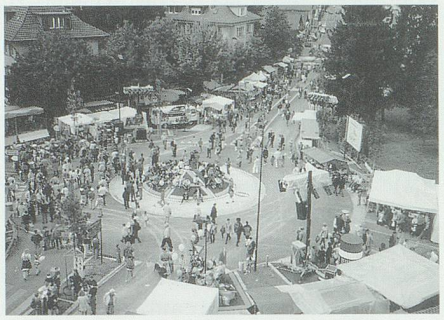
Bernstrasse in Zollikofen

Diese Kantonsstrasse mit einer Belastung von 20 000 Fahrzeugen pro Tag wurde mit dem Ziel umgestaltet, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Erfolg zeigt sich bei den Luftbelastungen: Bei gleichbleibendem Verkehr haben sich die Stickstoffimmissionen aus dem Verkehr um bis zu 35 bis 40 Prozent vermindert. Und die Wartezeiten für die Fussgänger beim Überqueren sind von etwa 70 Sekunden auf 7 Sekunden gesunken.

Mehrzweckstreifen auf der Ortsdurchfahrt in Zollikofen. Die Fussgänger können die mit 20 000 Fahrzeugen pro Tag belastete Strasse zu den beidseitigen Geschäften überall überqueren. Auch die Fahrgeschwindigkeiten haben sich reduziert.

Neuhausplatz in Wabern

Durch den frühzeitigen Einbezug der betroffenen und interessierten Quartierbevölkerung und der Vertreter des Gewerbes fand ein kontinuierlicher Planungsprozess statt, der zu einer ungewöhnlichen und beispielhaften Lösung geführt hat. Der von über 15 000 Fahrzeugen pro Tag befahrene Platz konnte als städtischer Raum mit Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wiedergewonnen werden. Für die künstlerische Gestaltung sammelten das Gewerbe und die Bevölkerung 50 000 Franken. Und die Einweihung fand mit einem Volksfest statt. Wo wird heute noch eine städtische Hauptstrasse mit einem Volksfest eingeweiht? Der Neuhausplatz ist ein Beispiel integrierter Gestaltung, mit der ohne Verkehrsreduktion ein markanter Dominanzabbau des Autoverkehrs erreicht werden konnte.



Wabern hat wieder einen Dorfplatz. Zwar verkehren weiterhin 15 000 Fahrzeuge pro Tag, aber deren Dominanz hat sich stark reduziert. Die künstlerische Gestaltung dieser Kantonsstrasse haben das Gewerbe und die Anwohner selber finanziert. Sie haben hierfür 50 000 Franken gesammelt.

Bahnhofstrasse in Turgi

Aus dieser typischen Einkaufsstrasse in einer Industriegemeinde kann der Verkehr nicht verbannt werden. Die bestehenden Geschäfte sind auf die Zufahrtsmöglichkeiten der Kunden und auf Parkierungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig sollen sich aber auch die Fussgänger und die Velofahrer, die einen grossen Teil der Kunden ausmachen, auf der Bahnhofstrasse sicher und wohl fühlen. In einem intensiven und offenen Planungsprozess zwischen Gemeinde, Gewerbe und Bewohnern wurde schliesslich ein Projekt erarbeitet und ausgeführt, das gemeinsam genutzte, durch ebene Wasserrinnen gegliederte Flächen für alle Verkehrsteilnehmer aufweist; gleichzeitig wurde eine Tempo-30-Zone eingeführt. Die Erfahrungen sind sehr positiv: Die Fahrgeschwindigkeiten sind zurückgegangen, und die Ladenbesitzer nutzen die neugewonnenen Seitenräume für Warenstände und ein Strassencafé.

Die Bahnhofstrasse in Turgi – gleichzeitig Durchgangsstrasse, Einkaufszentrum, Wohnort und Schulweg. Die Umgestaltung erfolgte nach der Erkenntnis, dass alle diese Bedürfnisse nicht nebeneinander, sondern nur miteinander erfüllt werden können. Die ebene, durch Entwässerungsrinnen gegliederte Gestaltung wird von Anwohnern und Gewerbe intensiv genutzt.

Bahnhofstrasse Buchs

Die Gestaltung der wichtigsten Einkaufsstrasse ist seit Jahrzehnten ein Thema. Immer wieder wurden Vorschläge erarbeitet und diskutiert. Schliesslich entschied man sich, gemeinsam mit den angrenzenden Geschäften ein «Musterstück» zu realisieren, das im Massstab 1:1 zeigt, wie die neue Gestaltung gedacht ist und wie sie funktioniert. Das Beispiel zeigt, dass sich trotz des Verkehrs, der nach wie vor durch die Bahnhofstrasse fliesst, die Überquerbarkeit für die Fussgänger verbessert hat. Die grosszügigen Seitenbereiche werden von den Geschäften bereits intensiv genutzt.

Um den Ladeninhabern und der Bevölkerung die angestrebte Gestaltung der Bahnhofstrasse in Buchs vorzustellen, hat die Gemeinde in Zusammenarbeit mit den Anstössern ein «Musterstück» realisiert. Die neugewonnenen Seitenbereiche werden von den Geschäften bereits intensiv genutzt; weitere Abschnitte sind in Projektierung. Bild: Hansruedi Rohrer, Buchs.