

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Band: 81 (1986)
Heft: 4

Artikel: Strasse als Lebensraum aufwerten
Autor: Michel, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175273>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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



Strasse als Lebensraum aufwerten

Das Umdenken begann mit den Wohnstrassen (Bild Stähli, in Zürich).

Le changement a commencé par les rues résidentielles.

Redevenir un cadre de vie

On a commencé, timidement, par créer des «rues résidentielles»; puis des quartiers entiers; on en vient maintenant à l'idée d'une modération générale de la circulation motorisée. Mais pour la plupart des spécialistes, le moyen d'y parvenir consiste à la «canaliser»; dans les milieux officiels, il n'est même pas rare que l'on considère l'élargissement des artères principales comme la condition d'une modération du trafic. En réalité, cette solution laisse non résolus les problèmes suivants:

– La circulation concentrée sur les axes principaux les rend encore plus rébarbatifs et y accentue la nervosité générale, d'autant plus si ces axes ne contournent pas les quartiers habités mais les traversent. Or, 40% des citadins y demeurent; et dans maint village, c'est le cas de la quasi-totalité de la population.

Zuerst waren es nur Wohnstrassen. Heute aber geht es immer mehr darum, den Verkehr generell zu beruhigen. Woran ist dabei aus ortsbildpflegerischer Sicht und mit Blick auf die Lebensqualität besonders zu denken? Hier einige Postulate an den Strassenbau innerorts.

Die Idee der Verkehrsberuhigung hat sich in den letzten Jahren erstaunlich rasch eingebürgert. Anfänglich wurden einzelne Wohnstrassen «eingesegnet», ähnlich einer Wohnung, die möbliert wird, heute sind es immer häufiger ganze Quartiere. Für die meisten Verkehrsplaner und Strassenbauer gilt dabei als selbstverständlich, dass die Kehrseite der «Medaille Verkehrsberuhigung» die «Kanalisation» ist. Der aus den Wohnquartieren verdrängte Verkehr soll sich auf den Hauptstrassen konzentrieren. Nicht selten wird dabei von offizieller Seite behauptet, der Ausbau der Hauptachsen sei die Voraussetzung für die Beruhigung der Wohngebiete.

In Bedrängnis

So sehr uns die Verbesserung der Sicherheit und Wohnlichkeit in den verkehrsberuhigten «Kammern» freuen kann, so sehr beunruhigt uns die Tatsache, dass mit dieser Strategie der *Beruhigung und Kanalisation*

die folgenden Probleme keineswegs gelöst sind:

- Der auf den Hauptachsen konzentrierte Verkehr macht diese noch unwirtlicher, verstärkt deren *Trennwirkung*. Meistens führen zudem die Hauptachsen nicht um die gewachsenen Quartiere herum, sondern mittendurch. Sie sind eben nicht nur die Schlagadern des Motorfahrzeugverkehrs, sondern ebenso des öffentlichen Lebens, in der Stadt wie im Dorf. Ausserdem wohnen an die 40% der städtischen Bewohner an Hauptstrassen und in manchem Dorf sind es praktisch 100%.

- Die *Ortsbilder*, welche die Strassenbaueuphorie der letzten dreissig Jahre noch einigermaßen unbeschadet überstanden haben, geraten jetzt von zwei Seiten her in Bedrängnis: auf der einen durch den Ausbau der Hauptachsen mit dem Ziel, deren Kapazität zu erhöhen. Auf der anderen Seite droht den Ortsbildern Gefahr durch die undifferenzierte Anwendung des gängi-

gen Verkehrsberuhigungs-Repertoires. Nicht jede Strasse eignet sich für die Anlage einer Slalom-Fahrbahn oder für die Möblierung mit Betontrögen, Eisenbahnschwellen und Blumenrabatten.

Wo ist ein *Ausweg* zu finden? Die neue Strategie, die auch die vorgenannten Probleme nicht ausser acht lässt, heisst «prinzipielle Verkehrsberuhigung» oder auch integrierte Verkehrsplanung. Anstelle einer ausführlichen Theorie soll mit einem kleinen «ABC der prinzipiellen Verkehrsberuhigung», das in diesem Rahmen notgedrungen unvollständig bleiben muss, dargestellt werden, wie ein ortsbildschonender, menschen- und umweltfreundlicher Strassenbau aussehen kann.

A wie Ausbau

Der Strassenbau richtet sich nach einheitlichen *Normen*, die unabhängig davon, ob es sich um eine Ausser- oder Innerortsstrecke handelt, bestimmte Strassenbreiten

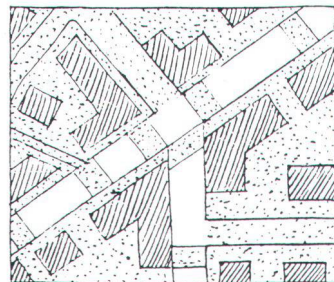
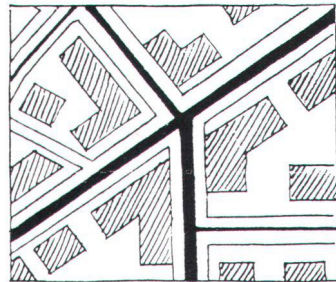
(Querschnitte) in Abhängigkeit von Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen und anderen Grössen verlangen. Diese Normen an sich sind nicht a priori schlecht. Hingegen kann ihre undifferenzierte Anwendung sich verheerend auf das Erscheinungsbild eines Ortes auswirken. Strassen innerorts dürfen nicht nach einer vorgegebenen Projektierungsgeschwindigkeit geplant werden, sondern ihr Ausbau muss in erster Linie den vorhandenen Nutzungen (Läden, Restaurants, Büros, Schulen, Wohnungen etc.), der Beschaffenheit der angrenzenden Bereiche (Gärten, Werk- und Abstellplätze, Trottoirs, Alleen) und dem wesentlich durch die Bebauung (offene oder geschlossene Bauweise, Vor- und Rücksprünge, unterschiedliche Traufhöhen) gegliederten und geprägten Strassenraum entsprechen. Die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge muss sich nach den *vorhandenen Gegebenheiten* richten und nicht umge-

kehrt. Langsamere Autos verursachen nicht nur weniger Lärm und Abgase, sondern sie benötigen auch weniger Platz.

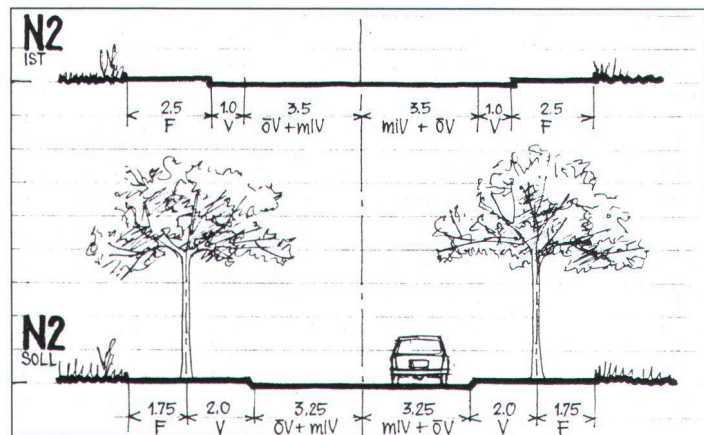
B wie Bäume

Bäume sind ein nahezu ideales *Gestaltungsmittel* des öffentlichen Raumes. Nicht nur als Symbol des Lebens schlechthin, sondern auch durch ihre wohltuende Wirkung als Schatten- und Feuchtigkeitspender, als Staubfänger und Luftreiniger, als ein Stück Natur mitten in künstlich angelegter Umgebung, vor allem aber als Elemente, um überdimensionierte Strassen räumlich neu zu definieren und zu gliedern und damit auch den Verkehrsfluss zu beruhigen, sind sie willkommen.

Mit Bäumen oder Baumalleen kann grosszügigen Strassen ihre beschleunigende Wirkung genommen werden, ohne sie – wie dies zum Beispiel mit horizontalen Versätzen der Fall ist – ihres Charakters zu berauben.



Linienplanung für den motorisierten Verkehr ergibt Netze, Flächenplanung (rechts) für Fussgänger ergibt verbundene Räume. *Des tracés linéaires pour le trafic motorisé ne donnent qu'un réseau; la planification des surfaces (à dr.) pour les piétons crée un lien vivant entre les quartiers.*



Schmalere Fahrbahnen erhöhen die Lebensqualität. *Des voies de circulation plus étroites améliorent la qualité de la vie.*

F wie Fussgänger

Ganz besonders innerorts sollen sich die umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer «wie zu Hause» fühlen und sich möglichst frei bewegen können.

Fussgängerstreifen und signalisierte Velowege wirken diesem Grundsatz eher entgegen, indem Fussgänger beziehungsweise Velofahrer zu deren Benutzung gezwungen werden (50 Meter vor und nach einem Fussgängerstreifen ist bekanntlich das Überqueren einer Strasse verboten). Gerade Fussgängerstreifen sollten deshalb nur dort angebracht werden, wo zumindest zeitweise starker Verkehr herrscht und zusätzlicher Schutz (neben einer angepassten Fahrgeschwindigkeit) nötig ist. Diesen Schutz bieten aber Fussgängerstreifen nur, wenn sie baulich «verstärkt» das heisst, entweder mit Schutzinseln, Trottoirnasen oder Aufpflasterungen versehen werden. Aufpflasterungen oder Belagsänderungen (auch für Velostreifen) bieten aber auch ohne Markierung und Signalisierung Schutz, ohne Einschränkung der Bewegungsfreiheit.

Wo innerorts auf stark belasteten Hauptstrassen Querungshilfen nötig sind, müssen diese in dichter Folge und vor allem dort angeordnet sein, wo der Fussgänger sie braucht, und nicht dort, wo sie den Fahrverkehr am wenigsten stören.

H wie Haltestelle

Eine Fahrbahnbreite von 2×3 Metern würde manches Dorfbild noch ertragen, und es bliebe noch angemessener Raum für andere Bedürfnisse und Nutzungen. Im Interesse eines «flüssigen Verkehrs» werden jedoch mögliche Behinderungen wie zum Beispiel nach links abbiegende Autos oder haltende Busse auf separate Spuren verwiesen und damit die Strassenbreite nicht selten verdoppelt. Umgekehrt ist aber auch gefahren: *Bushaltestellen* auf der Fahrbahn können als Mittel

– Les belles localités que l'euphorie routière des trente dernières années a laissées encore relativement intactes sont maintenant soumises à une double pression: l'élargissement des chaussées dont on veut augmenter la capacité d'absorption, et d'autre part toutes les recettes de la «modération du trafic», appliquées sans discernement; or, toute rue ne se prête pas à la circulation en zigzag ou à la pose de bacs à fleurs en béton et autres obstacles plus ou moins décoratifs. Où est la solution? A défaut d'une longue théorie, voici quelques moyens pratiques de rendre les rues plus agréables et d'y améliorer l'environnement.

Élargissement

L'élargissement des chaussées obéit à certaines normes techniques, en rapport avec le volume de circulation, la vitesse, etc., qui ne sont pas mauvaises en soi, mais dont l'application indifférenciée peut défigurer une localité: à l'intérieur de celle-ci, il s'agit de tenir compte des données existantes (magasins, restaurants, écoles, etc., nature des terrains adjacents, édifices, etc.). C'est la vitesse des véhicules, par exemple, qui doit s'adapter à ces données, et non l'inverse.

Arbres

Les arbres sont un moyen idéal d'aménager le domaine public. Non seulement en raison de leur charme naturel, de leur ombre et de leur action anti-pollution, mais surtout comme éléments permettant de mieux répartir les espaces des artères surdimensionnées, et de contribuer ainsi à la modération du trafic.

Piétons

Les passages pour piétons et pistes cyclables – qui sont tout de même des contraintes – ne devraient être prévus que là où la circulation, au moins à certaines heures, est intense. La protection qui en résulte pour les intéressés doit être renforcée par des îlots, des avancées de trottoirs, des pavages ou autres revêtements de sol différents. Lorsque, dans les artères surchargées, ces protections sont nécessaires à la tra-

versée des piétons, elles doivent être placées là où ces derniers en ont besoin, et non pas là où cela dérange le moins les automobilistes.

Arrêts de bus

Il y a des cas où une piste séparée pour les bus à l'arrêt favorise utilement la fluidité de la circulation. Mais des arrêts placés sur la voie ordinaire peuvent être un moyen de la modérer. Des pistes séparées ne devraient être prévues que là où elles sont absolument nécessaires pour les transports publics.

Places

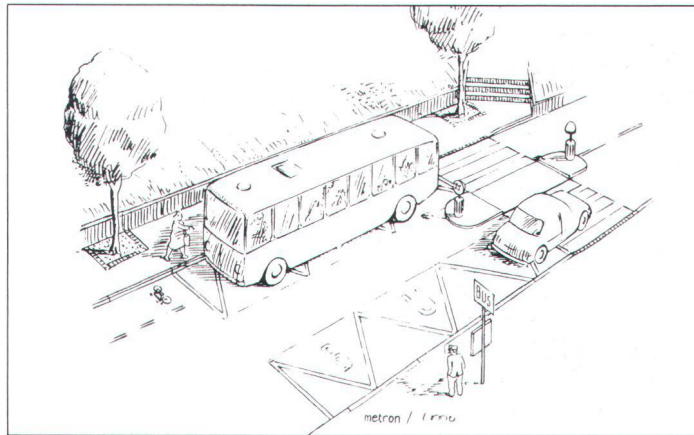
Une place est le lieu même où l'habitant, comme le visiteur, doit se sentir à l'aise. C'est, à tous égards, un lieu de communication sociale. Il sied de conserver aux places ce caractère, quand bien même elles sont fréquemment le point de rencontre des phases de construction et de développement urbain. A noter que des constructions architecturales surdimensionnées peuvent leur porter atteinte aussi bien que des aménagements purement techniques et fonctionnels.

Signaux et lampadaires

La dimension des panneaux de signalisation doit être adaptée au cadre environnant; plus ils sont grands, plus ils contribuent à enflammer la circulation. La volonté d'éclairer les chaussées «a giorno» pendant la nuit, sans réduction de vitesse, a eu le double résultat de défigurer des localités et d'accentuer encore l'épreuve des habitants bordiers.

«Portes» nécessaires

La différence essentielle entre une route cantonale (conçue pour la circulation de transit) et la rue principale d'une localité, destinée en outre à la communication entre habitants et au stationnement, doit être clairement signalée par des «portes» d'entrée, aménagées de façon à ralentir le flot des véhicules, à les contraindre de s'adapter aux conditions locales, et à faciliter la traversée de la chaussée par les piétons et les cyclistes.



So angeordnet verhindert die Bushaltestelle gefährliche Überholmanöver.

Ainsi aménagée, la halte du bus empêche les dépassements dangereux.

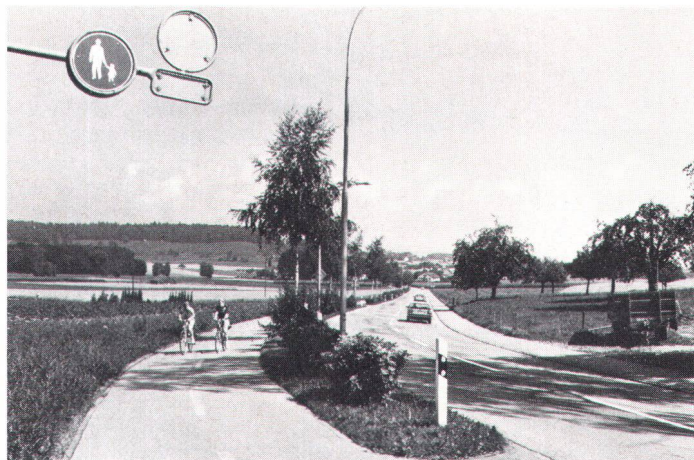
der Verkehrsberuhigung eingesetzt werden, wenn dafür gesorgt ist, dass die Passagiere nicht durch überholende Fahrzeuge gefährdet werden. Separate Fahrspuren sollten nur dort angeordnet werden, wo sie für das ungehinderte Fortkommen eines öffentlichen Verkehrsmittels unbedingt nötig sind.

P wie Plätze

Plätze sind in besonderem Masse geeignet, als Orte der Wahrnehmung, Orientierung und Identifikation dem Bewohner wie dem Besucher ein Gefühl des Aufgehoben-, vielleicht des Beheimatet-Seins zu vermitteln. Offensichtlich ist das Bedürfnis nach solchen Orten der Identifikation im selben Masse gewachsen, wie durch einseitig technische

Reglementierung und Normierung die Aussenräume ihren spezifischen Charakter verloren haben. Daraus ist als neue Gefahr die Tendenz entstanden, solche Orte mit oberflächlichen Identifikationsmerkmalen zu versehen, ja zu überladen, sie sozusagen zu «vermöbeln».

Plätze finden sich häufig an Stellen, wo verschiedene Bau- und Entwicklungsphasen einer Siedlung aneinanderstossen. Sie haben demnach die wichtige Aufgabe, die einzelnen Siedlungsteile miteinander «ins Gespräch» zu bringen, sie in diesem Sinne miteinander zu verbinden. Übertriebene architektonische oder künstlerische Gestaltung kann dem spezifischen Charakter dieser Orte ebenso schaden, wie rein technische Funktions-



Mit Grünstreifen und Bäumen werden Velofahrbahnen sicherer (Bild Stähli, in Sulz TG).

Arbres et haies rendent les pistes cyclables plus sûres (Sulz TG).

aufteilung in Trottoirs (womöglich sogar mit Geländer), Fahrspuren, Tramtrassees, Haltestellen etc.

Plätze müssen in erster Linie Orte sein, die räumlich, funktionell und gesellschaftlich verbindend wirken, Orte der Kommunikation in jeder Hinsicht.

S wie Signalisation

Wohl zum Auffälligsten, was uns der moderne Strassenbau – immer unter dem Vorwand, die Sicherheit zu erhöhen – beschert hat, gehören die autobahnähnlichen Über-Kopf-Signale und die monotonen Reihen riesiger Peitschenkandelaber für eine tageslichtähnliche Beleuchtung. Auch Signale und Wegweiser müssen sich in ihren Dimensionen der Umgebung anpassen. Je grösser sie sind, desto stärker wirken sie beschleunigend auf den rollenden Verkehr.

Der Anspruch, auch nachts auf taghell erleuchteten Strassen mit unverminderter Geschwindigkeit zirkulieren zu können, hat zu Beleuchtungsanlagen geführt, die tagsüber «nur» eine Verschandelung des Ortsbildes, nachts aber dazu noch eine Belästigung der Anwohner sind.

T wie Tore

Der Unterschied zwischen der (verkehrsorientierten) Landstrasse und der (nutzungsorientierten) Hauptstrasse innerorts, die in den meisten Fällen nicht nur eine Funktion für den motorisierten Verkehr zu erfüllen hat, sondern gleichzeitig auch Erschliessungsstrasse für die angrenzenden Häuser und Aufenthaltsraum für Anwohner und Besucher ist, muss mit «Toren» oder Pfortnerbereichen am Ortseingang deutlich gemacht werden. Solche Anlagen zwingen den Autofahrer, sein Tempo den Innerortsverhältnissen anzupassen und können gleichzeitig Fussgängern und Velofahrern das Überqueren der Strasse erleichtern.

Mit Lichtsignalen gesteuerte Pfortneranlagen dienen dazu, den in die Stadt einfahrenden Individualverkehr so zu dosie-

ren, dass das innerstädtische Verkehrsnetz nicht überlastet wird. Auf Strecken, wo ein Bus verkehrt, muss dieser auf einer separaten Busspur den Pfortner passieren können.

Z wie Ziel

Die Postulate an den Strassenbau(er) aus der Sicht des Ortsbild- und Umweltschutzes wie auch aus jener der Fussgänger und Velofahrer decken und ergänzen sich: Menge und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs sind auf ein für alle Strassenbenützer und Anwohner zuträgliches Mass zu beschränken. Dies lässt sich nur erreichen durch eine konsequente *Umkehr der Prioritäten*. Das umweltfreundliche Gehen und Radfahren und das umweltschonende Benützen von Bus und Bahn sind gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen und dadurch zu fördern. Ebenso nötig ist eine Abkehr vom Glauben, mit einer Trennung der verschiedenen Verkehrsarten liessen sich die Gefahren beseitigen. Eine solche *Strategie* liesse sich nicht ohne den weitgehenden Verlust der wertvollen und charakteristischen Strassen- und Ortsbilder verwirklichen. Unter den Prämissen einer prinzipiellen Verkehrsberuhigung hingegen sind *Veränderungen* möglich: von der verlängerten Grünphase für die Fussgänger über die Aufhebung von Pendler- und Besucherparkplätzen bis zu einer Neuaufteilung der Strassenflächen (Rückbau). Ziel ist eine *Aufwertung der Innerorts-Strasse*. Sie soll nicht länger fast ausschliesslich auf die rasche Ortsveränderung, die grossräumige Mobilität zugeschnitten sein, sondern wieder ihre volle Bedeutung im Ortsganzen wie in der unmittelbaren Umgebung erhalten. Typus, Erscheinungsbild, Charakter und Identität tragen ebenso zu dieser Bedeutung bei, wie die Erfüllung der vielfältigsten Aufgaben für den fahrenden, gehenden und verweilenden Menschen.

Urs Michel,
dipl. Arch./Planer ETH



«Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen» lautet eine vom Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik der ETH Zürich und vom Tiefbauamt des Kantons Baselland herausgegebene Wegleitung. Sie signalisiert eine neue Geisteshaltung, aber noch keinen grundsätzlichen Wandel.

Noch vor 20 Jahren war man für den Verkehr zu jedem Opfer bereit. Es war ein *Verkehrsransch* mit dem sich noch Historiker und Psychologen beschäftigen werden. Der Patient scheint nun aus dem Fieberwahn erwacht zu sein, fühlt sich aber noch schwach und benommen. Immerhin realisiert er bereits schockiert die schrecklichen Wunden einstiger Selbsterstörung. Wie ist die erste Reaktion? Man will die Wunden in den Ortskernen heilen – soweit dies überhaupt möglich ist und empfindet in der vorliegenden Schrift jede Menge von Schönheitspflästerchen. Die nachwirkende Benommenheit äussert sich darin, dass man noch immer glaubt, dass unter gewissen Umständen weitere Strassenbauten eine Lösung bringen. Es wird immer wieder von *Umfahrungsstrassen* gesprochen. Unsere Umwelt wird aber nicht erhalten, wenn der Strassenbau vom Ortskern auf die angrenzende Landschaft verschoben wird. Wie oft muss noch wiederholt werden: Der *Privatverkehr*

muss eingeschränkt werden, der öffentliche Verkehr (Eisenbahn, Bus, Taxi...) muss gefördert und verbilligt werden, die Dorfbewohner müssen bereit sein umzusteigen! Jenen, die nicht umsteigen wollen, darf man keine weiteren Strassen «schenken»! Aus der Alltagssituation, die letztlich die unhaltbaren Zustände bestimmen, sei nur ein Beispiel genannt: Es geht nicht an, dass von einer Bahnstation nach 20 Uhr kein Bus mehr zum Dorf verkehrt, eine Taxifahrt von etwa 5 Kilometern 15 bis 20 Franken kostet und bei Verwendung durch mehrere Personen diese Taxe sogar noch erhöht wird.

Vor der Motorisierung

Der Raum zwischen den Häusern wurde von der Farbe des Mergel-Strassenbelages bestimmt. Die Mauern, besonders der mächtigen Scheunen, waren mit Kalk und Mergel verputzt. Im Herbst wogten zudem die reifen Kornfelder im gleichen Goldgelb. Dazu kamen goldbraune Miststöße, manchmal kunstvoll ge-

Die Dorfstrasse von Arisdorf BL (Bild Birkner).
Rue principale du village d'Arisdorf BL.

Routes cantonales dans les villages

Sur ce thème, une brochure contenant des directives a été publiée conjointement par l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich et le Service des routes du Canton de Bâle-Campagne. Elle témoigne d'un nouvel état d'esprit, mais non pas d'un changement fondamental.

Il y a vingt ans encore, on sacrifiait tout à la circulation motorisée. Cette ivresse est tombée, mais le malade est encore un peu hébété. Il cherche bien à réparer les dégâts – dans la mesure du possible – mais persiste à croire qu'en certains cas l'extension du réseau routier est une solution: on continue donc à parler de voies de contournement, alors que le fait de déplacer une route du centre de la localité à sa périphérie n'est pas plus supportable pour l'environnement. Il faut le répéter sans cesse: le trafic privé doit être contenu, les transports publics développés et moins coûteux. Les plans d'alignement sont une création du XIXe siècle et n'ont d'abord figuré que dans les cadastres: on ne faisait pas