

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 2

Artikel: Der Innerortverkehr zeigt es deutlich : Umfahrungen sind kein Wundermittel
Autor: Badilatti, Marco
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-175582>

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: 27.12.2024

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



Der Innerortsverkehr zeigt es deutlich:

Umfahrungen sind kein Wundermittel

von Marco Badilatti, Publizist, Zumikon

Heute sind in der Schweiz rund vier Millionen Fahrzeuge immatrikuliert. Und ihr Bestand wächst weiter. Wir kennen die Folgen: unser Strassennetz ist überlastet – besonders innerorts. Neue Umfahrungen lösen die Probleme meistens nicht. Wirksamer erscheint der Umbau bestehender Strassen. Dies weist eine Ende 1992 vom Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) veröffentlichte Studie anhand von 20 Fallbeispielen nach.

Lange Zeit gaben sich Politiker und Fachleute der Illusion hin, die wachsende Verkehrslawine lasse sich bewältigen, indem das Strassennetz ständig erweitert würde. Demgegenüber verfechten die Umweltschutzorganisationen (worunter der Schweizer Heimatschutz) seit Jahrzehnten die These, dass mehr Strassenraum automa-

tisch die Zunahme des Verkehrsvolumens begünstigen würde. Ihre Logik weckte oft unverständliches Kopfschütteln. Heute weiss man, dass sie weitgehend recht haben, so dass selbst prominente Leute, die sie einst belächelten, unumwunden zugeben, inzwischen «eines Besseren belehrt» worden zu sein.

Verschiedene Ursachen

Auch wissenschaftlich ist heute dokumentiert, dass eine neue Verkehrsinvestition Neuverkehr verursacht, so durch Eugen Meier in seiner 1989 erschienenen Dissertation zum Thema «Neuverkehr infolge Ausbau und Veränderung des Verkehrssystems». Demnach betrage der Neuverkehr zwischen 5 und 20 Prozent (in Ausnahmefällen bis zu 30 Prozent) des Verkehrs im Kordon vor Eröffnung der neuen Investition. Allerdings: «Die Grösse des Neuverkehrs ist abhängig vom betroffenen Verkehrsträger, vom vorher bestehenden Angebot, von der Grösse der Verbesserung und von der Art der Investition.» Zugleich räumt der Autor ein, dass der grössere Teil des Verkehrswachstums durch andere Faktoren als das Strassenangebot verursacht wurde: «Das steigende Realeinkommen, verbunden mit einem zunehmenden Wohlstand und geänderten Siedlungsformen hatten eine starke Zunahme des Personenwagen-Bestandes und der Anzahl Weg- und Zugpendler zur Folge, die sich in einer steigenden Verkehrsleistung im Personenverkehr ausdrückten.»

Die von Felix Wirz verfasste Studie des VCS belegt indessen, dass die Angebotsverbesserung in manchen Fällen der Hauptmotor des Verkehrswachstums ist. Deshalb solle nicht mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse beginnen, wer ein Ortszentrum entlasten wolle, sondern mit dem Rückbau und der Neugestaltung der Innerortsstrassen. Städtebauliche Erneuerung allein genügt jedoch nicht, wenn sie auch sicher zur Innerortsentlastung beitragen kann. Zu diesem Schluss kamen jedenfalls die Teilnehmerinnen und Teilnehmer einer im Zusammenhang mit der VCS-Untersuchung durchgeführten Fachtagung. Das Interesse richtete sich dabei auf die weitgehend ungeklärte Frage der effektiven Verkehrsentlastung auf den Innerortsstrassen.

Erst Alternativen prüfen

Die 20 vom VCS erfassten Fallbeispiele aus der ganzen Schweiz lassen den Schluss zu, dass eine spürbare und dauerhafte Verkehrsabnahme meist nur dann eintritt, wenn die Umfahrung auf die örtlichen Verhältnisse abgestimmt ist und neben dem Durchgangsverkehr auch grosse Teile des hausgemachten Verkehrs aufnehmen kann. Um die Innerortsstrassen sicherer zu machen, die Verkehrsemissionen zu vermindern und die unwirtschaftlichen Verkehrsflächen in Städten und Dörfern wieder als Begegnungsräume auferstehen zu lassen, gelte es vor allem, den Innerortsverkehr zu beruhigen. Doch auch bei der Verteilung der Strassenbaugelder müsse dem Um- und Rückbau der Strassen der Vorrang eingeräumt werden. Zu dem von ihm vertretenen Massnahmenpaket gehörten schliesslich eine restriktive Parkplatzpolitik sowie die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Erst wenn all diese Vorkehrungen den Ortskern nicht im erwünschten Masse entlastet hätten, dürfe der Bau einer Umfahrungsstrasse erwogen werden.

In ihren Schlussfolgerungen betont die VCS-Studie jedoch: «Während sich Umfahrungsstrassen in der Gesamtbetrachtung klar als mobilitätsfördernd erweisen, ist die Beurteilung einzelner Beispiele schon schwieriger und muss dementsprechend differenziert angegangen werden.» Ob Umfahrungsstrassen Probleme lösen oder sie vergrössern und erweitern, beantwortet sie deshalb mit drei Grundaussagen:

- Umfahrungsstrassen können unter Umständen einen Teil der Verkehrsprobleme in Ortszentren «lösen», aber nur dann wirksam und dauerhaft, wenn flankierende Massnahmen ergriffen werden.
- Umfahrungsstrassen verlagern die Probleme auf die Aussenquartiere (bei enger Linienführung) und/oder auf die Zulaufstrecken und ihre Ortschaften.

- Umfahrungsstrassen schaffen Probleme, indem sie in der Regel zu einer Verkehrszunahme führen, Boden verbrauchen usw.

Ort und Strassenart entscheidend

Die Entlastung des Ortszentrums als positive Folge und das Verkehrswachstum als negative Folge würden abhängen von der Art der umfahrenen Ortschaft (kleines Dorf, Agglomerationsgemeinde, Stadt) sowie von der Art der Verkehrsachse und ihrer Verkehrsbelastung (Strasse mit lokaler Bedeutung, Hauptverkehrsachse, Autobahn). Das soll hier mit einigen Beispielen aus der Studie kurz erhellt werden:

Die beiden kleineren Gemeinden Wiedlisbach BE und Schöffland AG liegen an mittelmässig belasteten Kantonsstrassen, und bei beiden ist nach der Eröffnung der Umfahrungsstrassen (noch) kein sprunghaftes Verkehrswachstum festzustellen. In Wiedlisbach machte die Entlastung zwei Drittel aus und war damit etwas grösser als in Schöffland. Wegen der geringen Einwohnerzahl dürften die beiden Zentren nicht so schnell mit hausgemachtem Verkehr wieder aufgefüllt werden. Umgekehrt zeigte die Untersuchung der mittelgrossen Gemeinden Lachen SZ und Teufen AR, dass dort der Durchgangsverkehr die vorhandenen Umfahrungen wählt, der innerörtliche und überwiegend hausgemachte Verkehr aber immer noch gross ist, die Umfahrung also nicht alle Probleme zu lösen vermochte. In den noch grösseren Agglomerationsgemeinden bestehen meist Verkehrsengpässe auf der Achse in Richtung Agglomerationszentrum. Werden diese beseitigt, wächst der Verkehr unweigerlich. So konnten zwar im Birstal BL die meisten Gemeinden durch die J 18 entlastet werden, doch zugleich nahm der Verkehrsstrom Richtung Basel sprunghaft zu. Auch in Ostermündigen BE führte die Umfahrung zu einem Verkehrswachstum, ohne dass das



Die neue Umfahrungsstrasse hat zwar die Altstadt entlastet, doch werden jetzt andere Wohngebiete vom Verkehr betroffen. (Bild VCS)

La nouvelle route de contournement a certes soulagé la vieille ville, mais maintenant d'autres quartiers d'habitation sont touchés par le trafic.

Zum Beispiel Wiedlisbach

Stellvertretend für die 20 ausführlich beschriebenen Umfahrungsbeispiele in der VCS-Studie sei hier nur der Fall des historischen Wakker-Preis-Städtchens Wiedlisbach herausgegriffen und zusammenfassend dargestellt. Dort wurde im Dezember 1990 eine sorgfältig ausgeklügelte Umfahrungsstrasse eröffnet, die 20 Mio. Franken gekostet, den Verkehr im Städtchen um rund zwei Drittel reduziert, andererseits aber den Aussenquartieren mehr Lärm beschert hat. Über fünfzig Prozent betrug der Anteil des Durchgangsverkehrs im Städtchen mit seinen rund 2200 Einwohnern. Insbesondere der Schwerverkehr stellte eine grosse Belastung dar. Dies, obwohl mit der nahen N1 (Anschluss Wangen a.d.A.) bereits eine grossräumige Umfahrung existierte. Schon früh gab es deshalb Pläne für eine Umfahrungsstrasse. Hätte Wiedlisbach nicht schon 1946 Land ausgeschieden, wäre die Realisierung aber schwierig gewesen, liegt doch die Umfahrungsstrasse ebenfalls mitten im Wohngebiet! Damit ist bereits das Problem der engen Linienführung angesprochen: Mit Tieflage und Lärmschutzwänden (s. Foto) mussten die Lärmimmissionen

eingeschränkt werden. Die vom VCS vorgeschlagene Überdachung wäre wirksamer, mit zusätzlichen 10 Millionen Franken aber auch teurer gewesen. Ein weiterer Bogen in der Linienführung hätte umgekehrt die Akzeptanz der Umfahrung verringert und somit einen geringeren Umlageeffekt bewirkt. Und dann hätten auch nicht drei (!) Anschlüsse, Voraussetzung für eine wirksame Entlastung, gebaut werden können. Bei einer Gemeinde mit wenig Einwohnern ist die Gefahr, dass sich die entlasteten Strassen mit hausgemachtem Verkehr wieder auffüllen, geringer. Das macht flankierende Massnahmen aber nicht überflüssig. Die Gemeinde Wiedlisbach gab bei einem Planungsbüro eine Studie über flankierende Massnahmen in Auftrag. Das Büro liess sich vom angestrebten Zustand der «verkehrsarmen» Strassen leiten und formulierte recht weitgehende Vorschläge. Davon wollte die Gemeinde nur einen Teil verwirklichen, und nach den Einspracheverhandlungen sind's noch einige weniger. Immerhin: Flankierende Massnahmen wurden hier von Anfang an in die Planung einbezogen.

Zentrum wesentlich entlastet worden wäre.

Je mehr Durchgangsverkehr auf einer Kantonsstrasse durch eine Ortschaft verkehrt, desto besser die Aussicht, diese durch eine Umfahrung zu entlasten. Je grösser aber die Gemeinde, desto kleiner ist der Anteil des Durchgangsverkehrs. Demgegenüber sind Autobahnen auf den überörtlichen Verkehr ausgerichtet und können damit eine Ortschaft erheblich vom Durchgangsverkehr entlasten, wie die kleine Tessiner Gemeinde Maroggia mit ihrem relativ stabilen Verkehrsvolumen zeigt. Umgekehrt führte die teils vierspurige Umfahrung von Lyss BE wegen der attraktiveren Fahrzeiten (u.a. der Pendler) zu einem überproportionalen Verkehrswachstum in der ganzen Region. Und anhand von Brugg AG wird ersichtlich, dass die Behebung eines Engpasses im Ortskern durch eine dicht an der Altstadt entlangführenden Umfahrung nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch den Innerortsverkehr gewaltig anschwellen lassen kann. Leidtragende sind die Anwohner der neuen Umfahrung.

Weitere Einflüsse

Neben der Art der Ortschaft und der sie umfahrenden Strasse spielen aber noch andere Einflussfaktoren eine wichtige Rolle: zunächst die flankierenden Massnahmen (z.B. Reduktion des Tempos, der Fahrspuren und ihrer Breite). Fehlen solche, pendelt sich das Verkehrsvolumen sehr rasch wieder ein oder wird die gewünschte Entlastung gar nicht erst erreicht, wie etwa in Orbe VD oder Murten FR festgestellt wurde. Weiter: Liegt eine Gemeinde in einem ganzen Netz von Strassen, so kann eine Umfahrung nur einen Teil der Verbindungen entlasten. So ist beispielsweise der Innerortsverkehr in Zurzach AG seit der Eröffnung der Umfahrungsstrasse nur um ein Viertel zurückgegangen, weshalb jetzt mit einer zweiten Umfahrung

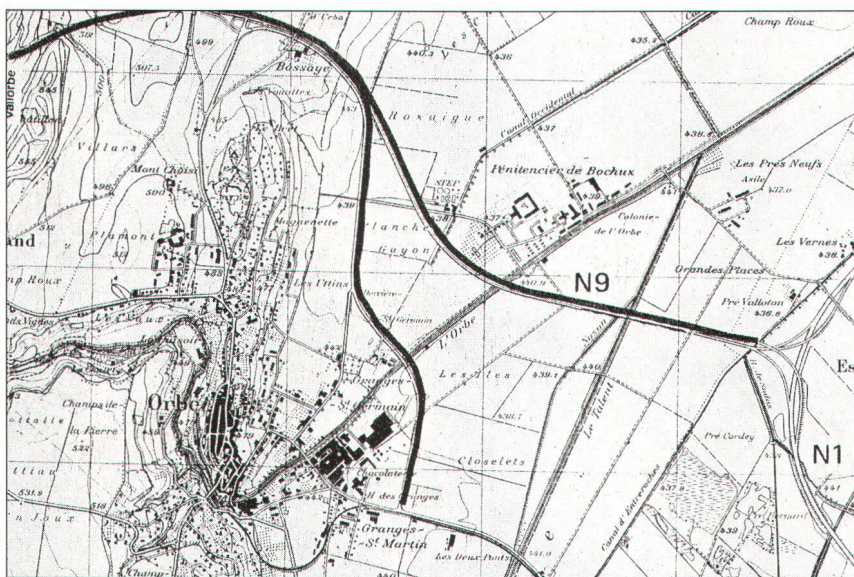
versucht wird, die noch verbleibenden Verbindungen zu erfassen.

Schliesslich wirkt sich auch die Linienführung auf die Entlastung aus. Je weiter der Bogen der Umfahrung, desto mehr Land wird verbraucht, desto geringer die Akzeptanz beim Autofahrer und ihre Entlastungswirkung. Und je enger die Umfahrung um die Ortschaft führt, desto grösser die Entlastung, aber auch die Lärmimmissionen in umliegenden Wohngebieten. Dies wird im Fall von Wiedlisbach ersichtlich. Andererseits gibt es Gemeinden, die sich Richtung Umfahrung vergrössert haben (so Murten) oder wo die einstige Umfahrung inzwischen mitten durch das Wohngebiet führt, zum Beispiel in Brig/Naters VS.

Bezugsquelle: Die 72 Seiten umfassende Studie «Umfahrungsstrassen – Entlastung für wen?» enthält ausführliche Analysen und Bewertungen von 20 konkreten Fallbeispielen in allen Landesteilen. Sie ist zum Preis von 20 Franken erhältlich bei der VCS-Dokumentationsstelle, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee.

Mit dem Autobahnzubringer und der Umfahrungsstrasse wurde Orbe vom Durchgangsverkehr entlastet; dennoch rollt heute bedeutend mehr Verkehr durch den Ort als noch vor 16 Jahren. (Bild VCS)

Le proche accès à l'autoroute et la voie de contournement a délesté Orbe du trafic de transit; pourtant, aujourd'hui, les véhicules roulent beaucoup plus nombreux à travers la ville qu'il y a 16 ans.



Le trafic dans les localités le montre bien:

Les déviations ne sont pas une panacée

par Marco Badilatti, publiciste, Zumikon (résumé)

Quatre millions de véhicules sont aujourd'hui immatriculés en Suisse. Et leur nombre continue à croître. Nous en savons les conséquences: notre réseau routier est surchargé – particulièrement à l'intérieur des localités. Dans la plupart des cas, de nouvelles voies de contournement ne résolvent pas le problème. Plus efficace apparaît l'adaptation des rues existantes. C'est ce que montre une étude publiée récemment par l'Association des transports et de l'environnement (ATE) sur la base de 20 exemples suisses.

Tandis que politiciens et spécialistes de la circulation se berçaient de l'illusion de pouvoir maîtriser les augmentations de trafic, les organisations de protection de l'environnement (dont la Ligue du patrimoine national) soutenaient, il y a déjà des décennies, que plus il y a de routes, plus il y a de circulation. On en souriait, mais on sait aujourd'hui qu'elles avaient pleinement raison. Une étude de 1989 a démontré que les nouveaux investissements routiers font augmenter

la circulation de 5 à 20 pour cent (dans des cas exceptionnels 30 pour cent).

L'étude de l'ATE le confirme. Aussi, lorsqu'on veut décharger une localité d'une partie de son trafic, il ne faut pas commencer par construire une route de contournement, mais par redimensionner et réaménager le réseau des rues, de façon à «apaiser» le trafic. Et lors de la répartition préliminaire des crédits, il faut aussi prendre en considération ces travaux de transformation. Ceux-ci doi-

vent s'accompagner d'une politique restrictive des places de stationnement, et d'un développement des transports publics. Ce n'est que si toutes ces mesures s'avèrent insuffisantes qu'on peut envisager la construction d'une voie de contournement.

Celle-ci peut résoudre efficacement et durablement une partie du problème, mais seulement à condition que d'autres mesures l'accompagnent. Ne pas perdre de vue qu'elle déplace la difficulté sur les quartiers extérieurs – en cas de tracé proche de la localité – et/ou sur les tronçons les plus fréquentés.

Les effets positifs ou négatifs des déviations dépendent beaucoup de l'importance de la localité contournée, ainsi que de la catégorie des axes de circulation et de la densité de celle-ci. Parmi les exemples de l'étude ATE, il y a celui d'une petite commune qui a été soulagée des deux tiers, et celui d'une commune de moyenne importance où la circulation intérieure est restée la même. A Brougg AG, où l'on a cru résoudre la difficulté d'un passage trop étroit au cœur du centre-ville par une déviation toute proche, celle-ci n'a pas fait seulement augmenter le trafic de transit, mais aussi, et très fortement, le trafic intérieur. Les victimes sont les bordiers de la nouvelle route de déviation.

D'autres facteurs encore jouent un rôle, à commencer par les mesures d'accompagnement (par exemple limitations de vitesse, réduction du nombre de pistes et de leur largeur). Lorsque de telles mesures font défaut, le volume du trafic augmente de nouveau très rapidement, ou alors le soulagement espéré n'est pas atteint, comme on l'a notamment constaté à Orbe et à Morat. Enfin, le tracé de la déviation a aussi une influence: plus sa courbe est ample, moins les automobilistes se laissent tenter. Inversement, moins la courbe est ample, mieux est délestée la localité – mais plus le bruit est proche.