

Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band: 74 (2007)

Artikel: Verkehrskreisel : (Höri, 2006)
Autor: Leonhard, Martin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1045540>

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

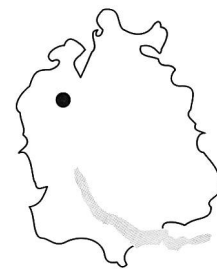
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.02.2025

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

Verkehrskreisel

(Höri, 2006)



Im Sommer 2006 wurde der Verkehrskreisel in Endhöri, der seit Mitte der 1990er-Jahre den Verkehr aus der Grabackerstrasse in die vielbefahrene Wehntalerstrasse leitet, saniert und im Einverständnis mit der Gemeinde und dem kantonalen Strasseninspektorat von Mitgliedern des lokalen Gewerbevereins gestalterisch verschönert. Anstelle einiger Rabatten steht seither in dessen Zentrum inmitten von Rosen und Lavendel eine durch den Höerner Kunstschlosser Peter Hildebrand gestaltete schmiedeeiserne Pergola, die von zwei weissen, von einer Katze und einem Reiher bekrönten Stelen flankiert wird. Diese präsentieren dem vorbeirauschenden Verkehr – immerhin bis zu 14'000 Fahrzeuge täglich – das Gemeinde- und das Kantonswappen und darunter klein die Namen von vier Sponsoren, die sich neben der Gemeinde an der Gestaltung beteiligten.

Seit den 1990er-Jahren gibt es landauf, landab kaum mehr ein Dorf, das sich nicht den Luxus zumindest eines Kreisels leistet. 1997 zählte das an der ETH Lausanne publizierte Schweizerische Kreiselhandbuch bereits über 1000 Exemplare und der Boom hielt an. Galt über Jahrzehnte hinweg die Zahl der Lichtsignalanlagen als Mass für den Grad des Fortschritts, so übernahm diese Rolle der Verkehrskreisel. Dessen Hauptaufgabe ist es, den Verkehr verschiedener gleichberechtigter Strassen zusammenzuführen – und zwar mit grösserer Leistungsfähigkeit, kleinerer Umweltbelastung und tieferem Unfallrisiko als die üblichen Strassenkreuzungen mit oder ohne Signalanlagen. Eine Studie der Beratungsstelle für Unfallverhütung aus dieser Zeit anhand von 130 Anlagen ergab, dass sich die Zahl der Unfälle (ausser bei Fahrrädern) um rund 40 Prozent, die Zahl der Verletzten um rund 60 Prozent reduzierte, insbesondere bei den sogenannten Kleinkreiseln mit einem Durchmesser von 24–32 Metern, zu denen auch der Kreisel von Höri gehört.

Ein spezieller Raum des Kreisels ist sein Zentrum, das nur soweit befahrbar ist, dass auch grosse Fahrzeuge die Anlage passieren können, ansonsten aber normalerweise für Fahrzeuge wie Fussgänger gesperrt ist. Selbst die Durchsicht wird in der Regel blockiert, damit die Auf-

merksamkeit der Fahrzeugführenden beim Eintritt in den Kreisel auf dem Verkehr liegt. Das Zentrum des Kreisels wird damit frei für die Gestaltung. Wie diese aussehen soll, daran scheiden sich die Geister. Während die einen Gemeinden gartenarchitektonische Lösungen suchen, befragen andere die Bevölkerung oder veranstalten einen Ideenwettbewerb unter Kulturschaffenden. Die viel passierten Kreisel sollen gefallen, doch nicht zu sehr, damit die Aufmerksamkeit beim Verkehr bleibt.

Lange vor dieser Zeit entstand ein anderer Kreisel in Höri, derjenige im Neeracherried – der Saurier unter den Zürcher Verkehrskreiseln. Mit einem Durchmesser von über 90 Metern wurde er Anfang der 1970er-Jahre als einer der ersten im Kanton erbaut. Als Drehscheibe vermittelt er seither den Verkehr zwischen den Kantonsstrassen von Dielsdorf nach Bülach und von Zürich nach Weiach, die sich mitten im Naturschutzgebiet kreuzen und dieses in drei Stücke zerschneiden.

Als erste Verkehrskreisel weltweit gelten übrigens der Columbus Circle in New York von 1905 und derjenige am Place de l'Etoile in Paris von 1907, in den nicht weniger als zwölf Strassen münden. Diese Verkehrslösungen wurde in der Folge auch andernorts übernommen. Wegen der vielen Unfälle – bei Kreiseln der alten Form galt der Rechtsvortritt, das heisst, bei der Einfahrt hatten die Fahrzeuge oft eine hohe Geschwindigkeit – gerieten Kreisel in den 1950er-Jahren immer mehr in Verruf. Das änderte sich erst, als 1966 in Grossbritannien die Vortrittsregelung geändert und dem Verkehr innerhalb des Kreisels generelle Vorfahrt gewährt wurde. Damit begann der Erfolgsweg des Kreisels – auch in der Schweiz. Spätestens Ende der 1980er-Jahre war in den Stellen der Verkehrsplanung die anfängliche Skepsis einer Euphorie gewichen, wie etwa die «Kreiselstadt» Uster deutlich zeigt.

Martin Leonhard



Der Kreis im Neeracherried, einer der ältesten und grössten im Kanton. Er verknüpft kreuzungsfrei den Verkehr von Zürich, Kaiserstuhl, Bülach und Dielsdorf, der hier eine renaturierte Landschaft mit Teich und künstlicher Insel umkreist. Katze und Reiher wachen darüber, dass der schicke Pavillon im Zentrum des Verkehrskreisels – der «neuen Visitenkarte von Höri», wie ihn die Gemeindepräsidentin 2006 respektvoll nannte – keinen unerwünschten Besuch erhält. (Fotos Kantonsarchäologie Zürich, Patrick Nagy/Simon Vogt, und Martin Leonhard)