

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 49-50: **Koexistenz im Verkehr**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

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>

Umfahren und Flankieren

Ortsumfahrungen sind ein kontroverses, auch an dieser Stelle schon mehrmals diskutiertes Thema. Das vorliegende Heft beschäftigt sich mit der Notwendigkeit und dem Nutzen «flankierender Massnahmen». Massnahmen also, die parallel zum eigentlichen Strassenprojekt zu planen sind, insbesondere solche, die im umfahrenen Ortsgebiet für eine nachhaltige Verkehrsentslastung sorgen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, was eine Umfahrung überhaupt leisten soll. Die heute verbindlichen Strassenbaunormen führen meist dazu, dass mit der Entlastung auch eine Kapazitätserhöhung und eine Beschleunigung des Verkehrs einhergehen. Und dies zu oft hohen Kosten, weil grosse Radien und kleine Steigungen in unserer Topografie mit «teuer» gleichzusetzen sind. Auf diese Problematik werden wir in einem späteren Heft zurückkommen.

Im entlasteten Gebiet aber stellt sich die Preisfrage, was tun? Erste Möglichkeit: nichts. Dann wird die neu gewonnene Stossstangenfreiheit mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass die Verkehrsbelastung über kurz oder lang wieder so hoch ist wie vor der Umfahrung. Was unter anderem auch bedeutet, dass der Verkehr insgesamt zunimmt. Zweite Möglichkeit: radikales Autoverbot im entlasteten Gebiet, Fussgängerzone. Kann gut herauskommen, kann aber auch schief gehen. Je nach Grösse des Ortes, Struktur des Detailhandels und je nach Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr kann eine strikte Verbannung der Autos zur Verödung von Innenstädten und Dorfzentren führen. Um solche Fehlentwicklungen zu vermeiden, orientiert sich ein dritter Weg am Begriff der Koexistenz. Er hat zwei Projekten Pate gestanden, die wir im Bericht auf Seite 7 vorstellen. Gemeint ist damit, dass man den Autoverkehr in einem gewissen Mass noch toleriert, aber ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsarten (Fussgänger, Fahrräder, Autos, Busse) im *Langsamverkehr* anstrebt. Die Mittel dazu: ausgedehnte Tempo-30-Zonen, Fahrbahnverengungen, sorgfältige Wahl der Strassenbeläge und eine spezielle Gestaltung des Strassenraumes.

An eine Zeit, als den Planern derartige Überlegungen noch fern lagen und der Autoverkehr als Ausdruck des technischen Fortschritts und eines modernen Lebensstils noch unumschränkt positiv erlebt wurde, erinnern die Bauten des Ingenieurs Heinz Isler. Zu den Bekanntesten zählt denn auch eine von zwei eleganten Schalen überspannte Autobahntankstelle an der A1 in der Nähe von Solothurn. Heinz Isler begann 1954 Stahlbetonschalen freier Form zu entwerfen, und er kann heute auf ein Werk von über 1000 ausgeführten Schalen zurückblicken. Beharrlich hat er immer weiter geforscht und entwickelt. Bemerkenswert an seinen Schalen ist unter anderem, dass sie wegen ihrer speziellen Formen keine Zug- und nur geringe Biegekräfte erhalten und darum über lange Zeit rissefrei bleiben und dicht – so dicht, dass sie im Gegensatz zu normalen Betondecken keine separate Dachhaut benötigen. Heinz Isler ist für sein Schaffen mit dem diesjährigen Preis des BSA (Bund Schweizer Architekten) ausgezeichnet worden.



Ruedi Häfliger

7 Flankieren

Nutzen von flankierenden Massnahmen bei Ortsumfahrungen

Pius Flury

13 Die Suche nach der perfekten Schale

Ehrung für Heinz Isler, den Meister der dünnwandigen Betonschalen

Hubert Stöckli

18 ArchitektInnen zwischen Auftrag und Werkvertrag

Schwierige rechtliche Zuordnung von Verträgen mit Architekten