

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99 (1981)
Heft: 39

Artikel: Eine neue Methode zur Sicherung und Planung von Schulwegen: zu einer Untersuchung der Schulwege in der Gemeinde Stäfa
Autor: Bader, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74561>

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: 16.03.2025

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

Eine neue Methode zur Sicherung und Planung von Schulwegen

Zu einer Untersuchung der Schulwege in der Gemeinde Stäfa

Die Wohnlichkeit von Gemeinden oder Quartieren ist während der letzten Jahre vermehrt ins Blickfeld einer breiten Öffentlichkeit gerückt; die Gründe dafür sind unterschiedlicher Art. Als eines der entscheidenden Kriterien für *Wohnlichkeit* muss ein genügend dichtes, sicheres und attraktives *Fuss- und Radwegnetz* erachtet werden, denn insbesondere der Fussweg vermag die Kommunikations- und Identifikationsmöglichkeiten im Quartier oder in der Gemeinde zu fördern. Betrachtet man zudem die *Unfallstatistik*, dann ist ersichtlich, welche Bedeutung diesen Verkehrswegen darüber hinaus auch noch zukommt. Ein Fusswegnetz muss jedoch nicht unbedingt nur «reine Fusswege» umfassen, sondern es kann und soll auch Wohnstrassen, Quartierstrassen mit geringem Verkehr, Rebwege, Erholungswege, zum Teil auch Trottoirs miteinschliessen. Von den verschiedenen Benutzerkategorien des Fusswegnetzes, es ist an Schüler, Einkaufende, Pendler zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Spaziergänger zu denken, müssen die Behörden ihr besonderes Augenmerk den Schülern widmen.

Mit Blick auf die Wohnlichkeit von Gemeinde oder Quartier und auf die Sicherheit der Fussgänger sollten künftig bei der Orts-, Quartier- und Verkehrsplanung von Anfang an Vorkehren zur Sicherung und Erstellung eines angemessenen Fusswegnetzes getroffen werden.

Der Auftrag der Gemeinde Stäfa

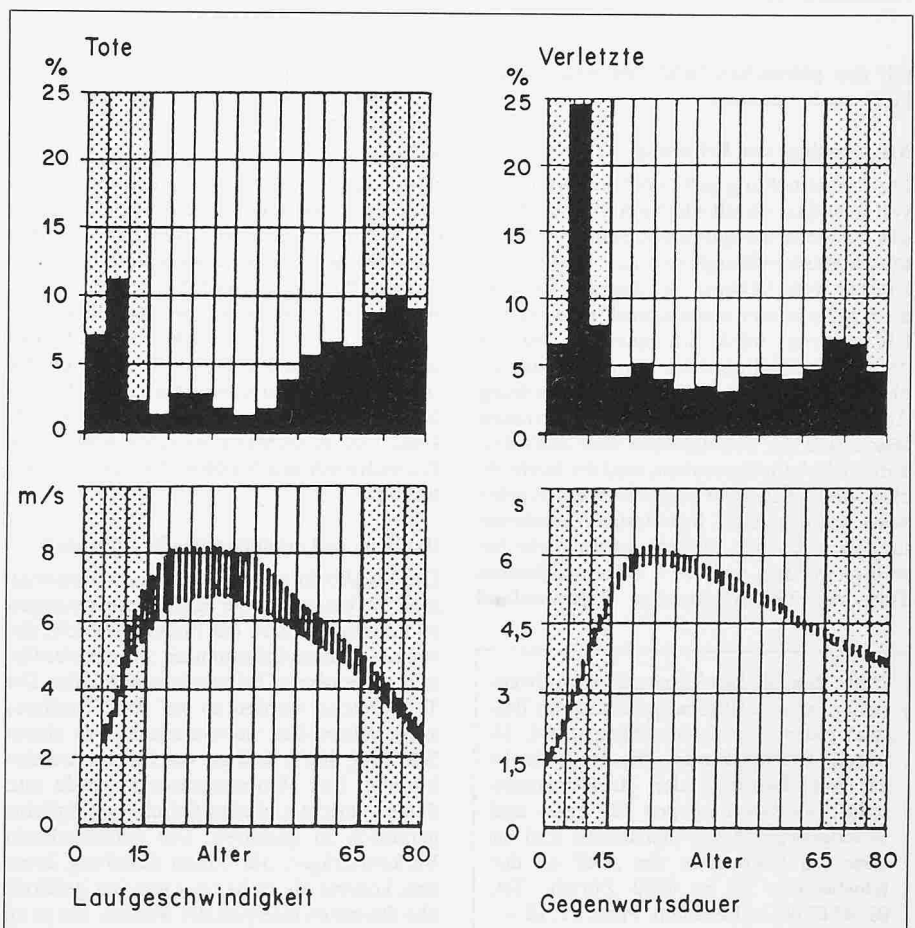
Die Entwicklung der Gemeinde Stäfa ist in mancher Hinsicht typisch für die Entwicklung zahlreicher Gemeinden oder Städte in der Schweiz: Ehemals weitgehend selbständige Gemeindeteile wachsen immer mehr zusammen; die Schulstandorte berücksichtigen zum Teil aber noch die alte Dorfeinteilung. Zudem nimmt die Bedeutung von Stäfa als Wohngemeinde für Pendler nach Zürich ständig zu. Bei der Planung neuer Quartiere oder bei der Überbauung alter Dorfteile ist den Fusswegnetzen im allgemeinen und den Schulwegen im speziellen aber oft nicht genügend Aufmerksamkeit geschenkt worden. Die Gefährdung der Schüler durch den ebenfalls stetig wachsenden motorisierten Verkehr ist damit gestiegen.

Die Schulpflege Stäfa trug diesem Sachverhalt Rechnung und gab dem *Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH Zürich* eine Untersuchung des Schulwegnetzes in Auftrag. Ziel der Untersuchung sollte sein, Vorschläge zu dessen Verbesserung zu unterbreiten. Insbesondere ging es dabei um das Aufdecken der *Gefahrenpunkte* der verschiedenen Schulwege und um das Festsetzen einer *Prioritätsordnung* für eine mögliche künftige Sanierung. Dabei sollten sowohl Sofortmassnahmen wie auch weiterführende, definitive Vorkehren beachtet werden. Im Vordergrund standen die planerischen Aspekte. Bauliche und organisatorische Massnahmen wie auch die damit zusammenhängenden Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeiten werden in einer späteren Phase in enger Zusammenarbeit



Auf diesem Schulweg ist die Sicherheit der Kinder nicht mehr gewährleistet. Ein einziger unbedachter Schritt kann hier schon zu einem verhängnisvollen Unfall führen. Der Schulweg muss entweder von dieser Strasse weggeführt werden oder mit baulichen oder organisatorischen Massnahmen gesichert werden

Die Unfallziffern lassen sich durch Verkehrserziehungaktionen nicht beliebig senken, denn die körperlichen und geistigen Fähigkeiten der betroffenen Altersgruppen sind an gewisse Grenzen gebunden. – Gegenüberstellung der Unfälle und der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit nach Altersklassen. Bei Kindern unter 15 Jahren und Alten über 65 Jahren ist die Leistungsfähigkeit beschränkt, die Unfallraten sind entsprechend hoch. Unten links: Geschwindigkeit, mit der ein Gefahrenbereich verlassen werden kann; unten rechts: «Kurzgedächtnis» – Speicherdauer, die anzeigt, wie lange eine gegebene Verkehrssituation im Gedächtnis präsent bleibt, bevor sie vergessen wird



ren *Qualität*. Es interessierte deshalb auch die Frage, ob der Schulweg einer Hauptstrasse mit oder ohne Trottoir folgt, ob er einer wichtigen oder nur schwach befahrenen Quartierstrasse entlang führt oder ob ein Fussweg benutzt werden kann. Da der «reine Fussweg» als wichtigstes Qualitätsmerkmal eines Schulwegs erachtet werden muss, wurde untersucht, wie hoch der Anteil an «reinen Fusswegen» an den verschiedenen Schulwegen ist. Es hat sich gezeigt, dass er in Stäfa in alten Dorfteilen wesentlich höher ist (330 m je Schulweg) als in neuen (10 m je Schulweg). Der «reine Fussweg» ist deshalb

wichtig, weil hier das Kind seine Umwelt erleben, sie sinnlich erfahren und sich so mit ihr identifizieren kann. Neben diesem mehr pädagogischen Wert bietet er natürlich auch optimale Sicherheit. Die genannten Werte für die alten und neuen Dorfteile bestätigen nicht nur, dass den Fusswegen bei der baulichen Veränderung des Dorfes in der jüngsten Vergangenheit zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde, sondern sie geben auch eindeutige Hinweise für die künftige Planung von neuen Quartieren oder für die weitere Überbauung alter Dorfteile.

Schlussbemerkungen

Die Resultate der Studie zeigen, dass mit verhältnismässig geringen Kosten ein guter Überblick über die Schulwegprobleme, ihre Lösungsmöglichkeiten und ihre Dringlichkeit gefunden werden kann. Es zeigt sich auch, dass eine intensive und verantwortungsbewusste Ortsplanung, die im Interesse der Bürger handeln will, nicht mehr ohne Einbezug einer detaillierten Schulwegplanung, die immer auch Schulwegsicherung bedeutet, auskommen wird.

Urs Bader, Zürich

Umschau

Unterschiedliche Konjunkturtenendenzen in der Maschinen- und Metallindustrie

Rückläufiger Arbeitsvorrat in einzelnen Branchen bei insgesamt höherem Bestelleingang

(PD) Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Geschäftsgang in der schweizerischen Maschinen- und Metallindustrie im ersten Halbjahr 1981 *weiter belebt*. Der für die Auslastung der Werkstätten massgebliche *Arbeitsvorrat* hat zwar erneut abgenommen und ist mit durchschnittlich 7,2 Monaten *rund 8% niedriger* als vor Jahresfrist; ausschlaggebend waren dafür vor allem die Rückschläge in der Elektroindustrie sowie im Grossmaschinenbau und in der Sparte Textilmaschinen. Der *Bestelleingang* hingegen entwickelte sich erfreulich; mit 8,2 Mia. Franken wurde das vorjährige Semesterergebnis um 9,9% *übertroffen*. Der *Personalbestand* konnte, bedingt durch die weitgehende Austrocknung des Arbeitsmarktes, nur noch minimal erhöht werden.

Der Anteil der *Exportaufträge* am Bestelleingang, der vom *Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller* (VSM) aufgrund der Angaben von 200 Meldefirmen errechnet wird, erhöhte sich von 63,3% in der Vergleichsperiode 1980 auf 64,6%. Die *Inlandaufträge* übertrafen mit 2,9 Mia. Franken die Vorjahreswerte um 5,8%, die Bestellungen aus dem *Ausland*, die sich auf 5,3 Mia. Franken bezifferten, um 12,2%. Auffallend ist, dass das Inlandgeschäft, das 1980 praktisch stagniert hatte, im zweiten Quartal 1981 auf dem erhöhten Niveau des ersten Quartals verharrte, im Export hingegen auch im Quartalsvergleich nochmals eine deutliche Ausweitung erzielt werden konnte.

Der *wertmässige Auftragsbestand* bezifferte sich Mitte 1981 auf 14,5 Mia. Franken und war damit um 9,0% höher als ein Jahr zuvor. Dabei ist allerdings zu beachten, dass dieser Wert – wie die übrigen Kennziffern – nicht preisbereinigt ist. Bei der inzwischen eingetretenen Teuerung muss deshalb *real von*

einer Stagnation gesprochen werden. Das gilt im besondern auch für die *Entwicklung der Umsätze*, die gegenüber dem Vorjahr um 6,5% auf 7,5 Milliarden Franken im ersten Semester 1981 zugenommen haben.

Der *durchschnittliche Arbeitsvorrat* nach Monaten, berechnet auf der Basis von 152 Arbeitsstunden, belief sich am 30. Juni 1981 auf 7,2 Monate. Am Stichtag des Vorjahres hatte er noch 7,8 und vor Quartalsfrist 7,4 Monate betragen. Nach Abzug der internen Fabrikationsaufträge, die nicht durch Kundenbestellungen gedeckt sind, betrug er 6,4 Monate.

Wie üblich ergeben sich *je nach Branche und auch Firma deutliche Abweichungen* von diesen Durchschnittswerten. Auch nach Betriebsgrössen bestehen traditionell grosse Unterschiede. Bei den *Grossbetrieben* mit 1000 und mehr Arbeitern ging der Arbeitsvorrat innert Jahresfrist von 9,2 auf 8,2 Monate zurück. Die *Mittelbetriebe* mit 200 bis 999 Arbeitern verzeichneten einen Rückgang von 6,9 auf 6,6 Monate, die Kategorie der *Kleinbetriebe* von 5,2 auf 5,1 Monate.

Nach Branchen hat sich die Lage weiter differenziert. Die *Textilmaschinenindustrie*, die Mitte 1980 noch Arbeitsreserven von durchschnittlich 7,1 Monaten auswies, hat mit 5,4 Monaten wiederum einen kritischen Stand erreicht. Auch im *Grossmaschinenbau* hat sich die rückläufige Entwicklung weiter beschleunigt; mit 10,5 Monaten Ende Juni 1981 gegenüber 11,5 Monaten vor Jahresfrist ist der Arbeitsvorrat in diesem Bereich auf den Tiefpunkt von Ende 1978 gesunken. Die *Elektroindustrie*, die Mitte 1980 noch über Arbeitsreserven von durchschnittlich neun Monaten verfügte, musste infolge ungünstiger Marktverhältnisse ebenfalls eine massive Reduktion auf 8,3 Monate hinnehmen.

Im *Werkzeugmaschinenbau* hingegen war erneut eine leichte Zunahme zu verzeichnen; mit 8,0 Monaten wird der Vorjahresstand um gut einen halben Monat *übertroffen*. Eine Erhöhung verzeichneten überdies der Bereich *Fördertechnik* (9,1 Monate) sowie die *Stahl- und Walzwerke* (2,4 Monate). Rückläufige Ergebnisse weisen u. a. der *Kessel- und Apparatebau* (5,2 Monate), der Bereich *Werkzeuge* (2,8 Monate) sowie der *Eisenbau* (5,3 Monate) auf.

Wie der Verein Schweizerischer Maschinen-Industrieller (VSM) in einer Pressemitteilung festhält, darf die Lage in der Maschinen- und Metallindustrie insofern als *günstig qualifiziert* werden, als der von vielen Stellen befürchtete *Nachfrageeinbruch* *vorerst nur punktuell* erfolgt ist. Damit sind in bezug auf die *Beschäftigungslage* keine einschneidenden Veränderungen zu erwarten. Eher gedämpft wird hingegen die Entwicklung der *Ertragslage* beurteilt. Neben den vielfach gedrückten Preisen, die auf den Angebotsüberhang auf wichtigen Absatzmärkten zurückzuführen sind, bereiten vor allem die Entwicklung der Teuerung im Inland und deren Rückwirkungen auf die Gesteuerungskosten Sorgen. Unter der Voraussetzung, dass die Rahmenbedingungen insbesondere auf dem Devisenmarkt gleich bleiben, dürfen die kurzfristigen Aussichten trotzdem als befriedigend bezeichnet werden.

Schweden baut Endlager für Atomabfälle

(pd). Was bei uns die Nagra plant, ist in Schweden bereits auf dem Weg der Verwirklichung: Ein *Endlagerstandort* für radioaktive Abfälle ist ausgelesen worden, ein *Zwischenlager* befindet sich im Bau, und man führt jetzt zahlreiche Probebohrungen durch. Schweden ist damit der Schweiz mehr als eine Nasenlänge voraus.