

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald
Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg
Band: 10 (1997)

Artikel: Strassen sind zentrale Siedlungsräume : Verkehrsplanung und Strassenbau zum nächsten Jahrtausend
Autor: Dietiker, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893002>

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: 15.03.2025

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

Strassen sind zentrale Siedlungsräume

Verkehrsplanung und Strassenbau an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend

Jürg Dietiker, Windisch

Das Telefon läutet, ich nehme ab: «Dietiker.» – «Jo, do isch Paul Ackermann. Sie sind doch de Inschinör, wo i uesterem Quartier s Tempo-30-Projekt gmacht hät. Das hät aber au gar nüt brocht. D Bäum i de Strooss bi de Fuessgängerstreife werdet nume zum sportliche Slalomfahre bruucht. Mached Si endlich wirksami Schwelle! Adieu.»

Kurze Zeit später ein nächster Anruf: «Dietiker.» – «Müller, Karin. Sie sind doch de Inschinör, wo i uestem Quartier s Tempo 30 iigfüert hät. Was händ Si denn denkt debii? Zersch werdet d Stroosse schön breit und übersichtlich baut, und denn chömed Sie und baued Schiggane ii, wo d Unfallgfohr nume erhöched!» – «Losed, Frau Müller, mir hend zum Bispil vorher bim Schuelhus d Fahrgschwindigkeit gmesse. D Spitzgeschwindigkeit isch bi 82 Kilometer pro Stund gläge, und das em halbi füfi bi Schuelschluss. Mit de Schwelle fahrt hüt keine mee als 30 und d Chnöpf sind sicherer.» – «Aber da isch doch grundsätzlich falsch. So lerned d Chind nie, sich im Verchehr richtig zverhalte. D Eltere sölled endli iri Chnöpf dezue erzie, uf de Strooss ufzpasser.»

Technische Mittel zur Lösung psychologischer Probleme

Dialoge, wie sie oben nachgestellt werden, sind für Verkehrsplaner fast alltäglich. In ihnen erleben sie die Widersprüche, die heute das Umfeld ihrer Arbeit prägen. Meist beginnt es damit, dass Anwohner sich und ihre Kinder durch die zu schnell fahrenden Autofahrer und Autofahrerinnen gefährdet fühlen. Dies betrifft vor allem neuere Strassen, die vor nicht allzu langer Zeit mit teurem Geld normengerecht ausgebaut wurden. Wenn die Eltern aus ihrer verständlichen Sorge heraus aktiv werden, kommt in der Regel ein jahrelanger Prozess in Gang: Geschwindigkeitsmessungen werden durchgeführt, Gutachten erstellt, Projekte gezeichnet und mit der Bevölkerung diskutiert. Wenn dann ein Pro-

jekt die Zustimmung der Anwohner und der Gemeindeversammlung gefunden hat, erfolgt die öffentliche Auflage nach Strassenverkehrsgesetz. Häufig resultieren dann daraus wiederum Einsprachen, die erneut zu langen Verzögerungen führen.

Dabei wäre es doch so einfach: Es gibt im Strassenverkehrsgesetz die Generalklausel, dass die Fahrgeschwindigkeit den örtlichen Verhältnissen angepasst werden muss. Doch was sind die «örtlichen Verhältnisse»? Mit dieser Frage berühren wir direkt die Strassenbauphilosophie der letzten Jahrzehnte. Diese ging davon aus, dass Unfälle am ehesten durch eine möglichst weitgehende Trennung der Verkehrsteilnehmer und eine flüssige und übersichtliche Strassengestaltung vermieden werden können. Leider ging bei den Autofahrern mit der Eliminierung potentieller Gefahrenstellen auch das Gefühl für die Gefahren und Gefährdung verloren. Überraschungen von der Strassenanlage her sind auf sanierten Abschnitten nicht mehr zu erwarten; für die Fussgänger wurden ja Trottoirs gebaut, also muss man auf der Fahrbahn nicht mehr mit ihnen rechnen. Diese Botschaft wird durch die auf Fahrdynamik ausgerichtete Gestaltung der Strassen an die Autofahrenden vermittelt. Sie hat dazu geführt, dass diese die «örtliche Situation» nur in bezug auf das Erscheinungsbild der Fahrbahn beurteilen und auf die örtliche Umfeldsituation nicht reagieren, um etwa die Geschwindigkeiten daran anzupassen. Dies ist ein psychologisches Problem.

Damit der Autofahrer trotzdem auch die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, kommt dem Ingenieur die Aufgabe zu, mit technischen Mitteln dafür zu sorgen, dass die Aufmerksamkeit auf das ganze örtliche Umfeld gelenkt wird, das heisst, er muss die potentiellen Gefahrenstellen, die Aufmerksamkeit erfordern, sozusagen künstlich wieder ins Blickfeld rücken. Mit seinem technischen Instrumentarium wie Schwellen, Versätze etc. versucht er das zu erzwingen, was Psychologie

und blosse Vorschriften nicht zu erreichen vermögen, nämlich Rücksichtnahme und Anpassung der Geschwindigkeit an die örtlichen Situationen. Dass diese Aufgabe Konflikte auslöst, ist klar und nicht zu vermeiden. Nur aus der Kenntnis der grösseren Zusammenhänge erwächst das Verständnis für die einzelnen Massnahmen.

Was haben diese Überlegungen zur Anpassung des Fahrverhaltens mit Ortsbildern und der Gestaltung von Ortsdurchfahrten zu tun? Sie weisen auf eine grundsätzliche Aufgabe hin, die sich sowohl in neuen Quartieren wie in alten Ortskernen stellt: Wie finden wir zu einem angepassten und örtlich differenzierten Umgang mit Verkehrs- und Strassenprojekten?

Dazu ist ein kurzer Rückblick nötig auf die Vorgeschichte dessen, was uns heute im Verkehr und in den von ihm geprägten und dominierten Siedlungsräumen umgibt.

Früher war die Strasse Lebensraum

Der Strassenraum war ursprünglich eine Einheit, die einerseits die Verkehrsbedürfnisse erfüllen musste, andererseits aber immer auch ein wichtiger Teil der Siedlungsgestaltung war. So schrieb bereits um 1480 der Italiener Leon Battista Alberti in seinen «10 Büchern über die Baukunst», «dass die Strassen wie ein Fluss hierhin und dorthin in weicher Biegung gekrümmt sein müssen» und nennt als Vorteil, dass sich beim Gang durch die Stadt «allmählich immer neue Ansichten darbieten». Wir reisen heute in die Toskana und fühlen uns in so gebauten historischen Städten auch als moderne Menschen immer noch wohl!

Mitte des 19. Jahrhunderts vermochten solche kompakte Städte und Dörfer den sozialen und hygienischen Bedürfnissen der stark angewachsenen Bevölkerung nicht mehr zu genügen. Der Platz innerhalb der Stadtmauern wurde zu knapp. Gleichzeitig war das Bürgertum darauf bedacht, seine neu gewonnene Stellung durch Prunkbauten zu repräsentieren. Die Gebäude sollten

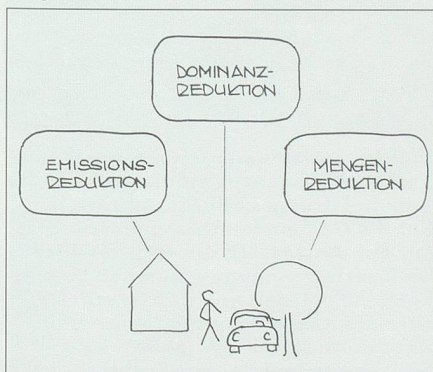
Hintergrund der globalen und lokalen Probleme ist eine unbeschränkte Mobilitätsentwicklung nicht mehr denkbar. Wir werden uns bewusst, dass es Grenzen gibt, bestimmt durch die begrenzten Ressourcen, die Belastbarkeit der Umwelt (umgesetzt mit Grenzwerten im Umweltschutzgesetz) und gerechten Chancen für alle Verkehrsteilnehmer. Die Frage an die Verkehrsplanung lautet heute nicht mehr, wieviel neue Verkehrsnachfrage mit wieviel neuen Strassen befriedigt werden muss, sondern vielmehr, wie die zukünftigen Bedürfnisse innerhalb der gesetzten Grenzen möglichst optimal und gerecht erfüllt werden können. Die Einsicht, sich an Grenzen orientieren zu müssen, setzt ein grundsätzliches Umdenken voraus. Sie bestimmt heute massgeblich das aktuelle verkehrsplanerische Denken und Handeln. Sie setzt einen bewussten Umgang mit dem Bestehenden voraus. Es können nicht mehr einfach wie in den vergangenen Jahrzehnten neue Strassen über die grüne Wiese gebaut werden. Konkret stellen sich die folgenden drei grundsätzlichen Problembereiche, für die Lösungen erarbeitet werden müssen:

Aufgabenbereich

«Orientierung an Grenzen»

Die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse müssen innerhalb der gegebenen Grenzen erfüllt werden. Diese Grenzen ergeben sich aus der Belastbarkeit von Umwelt, Mensch und Siedlung, aber auch

Um die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Siedlung zu verbessern, müssen in allen Bereichen die möglichen Massnahmen ergriffen werden. Auch wenn es nicht gelingt, kurzfristig die Verkehrsmenge zu reduzieren, lassen sich durch geschickte Gestaltung die Emissionen und die Dominanz des Autoverkehrs markant verringern.



aus den begrenzten Finanzen und der Zurückhaltung der Bevölkerung bei Abstimmungen.

Aufgabenbereich «Reparatur»

Entlang fast aller Hauptstrassen überschreiten die Emissionen aus dem Verkehr die Grenzwerte für Luftschadstoffe und Lärm zum Teil massiv. Deshalb ist die Begrenzung des zukünftigen Strassenverkehrs auch nötig, um die Folgewirkungen und Schäden aus der Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte zu beheben.

Aufgabenbereich «Entwicklung»

Die Entwicklung wird jedoch nicht stehenbleiben. Auch zukünftige Generationen benötigen Spielräume. Die Aufgabe lautet deshalb: Es ist eine Verkehrsinfrastruktur zu erstellen, die zukünftige Entwicklungen ermöglicht, ohne neue Folgeschäden zu verursachen. Ausserdem stehen im Strassenbau vor allem die Verkehrssicherheit und die Rücksichtnahme auf die gewachsenen Strukturen im Vordergrund.

Im einzelnen muss aufgezeigt werden:

- wie die zukünftigen Bedürfnisse innerhalb der bestehenden Strukturen erfüllt werden können;
- wie die Schäden und Unterlassungen der Vergangenheit repariert werden sollen;
- wie zukünftige negative Folgewirkungen vermieden werden können, zum Beispiel bei Ausweichverkehr in die Quartiere bei Umgestaltungen im Zentrum.

Am einfachsten liessen sich alle diese Aspekte verbinden, wenn der Verkehr reduziert werden könnte. Sie sind aber auch notwendig zur Bewältigung des anhaltend grossen Verkehrsaufkommens. Denn der bisherige Befriedigungsgrad von Verkehrsbedürfnissen durch den Bau von neuen Entlastungs- und Umfahrungsstrassen steht heute kaum mehr zur Verfügung. Deshalb ist es wichtig, durch geeignete Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen alle Möglichkeiten zur Verminderung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auszuschöpfen. Neben der Verkehrsmenge stehen dabei die beiden Aspekte Verkehrsemissionen und Dominanz (das heisst die prioritäre Beanspruchung von Siedlungsräumen durch eine Verkehrsteilnehmergruppe) im Vordergrund.

Begrenzung der Emissionen

Um die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren, müssen die Strassen so gebaut werden, dass sich ein stetiger und ruhiger Ver-

kehrsaufbau einspielen kann. Dies wird durch drei Grundsätze erreicht:

- Möglichst flacher Anstieg der Beschleunigungskurve nach Verzögerungen und Halten.
 - Minimale Differenz zwischen Reise- und Minimalgeschwindigkeit bei Störungen im Verkehrsfluss.
 - Begrenzung der Störungen im Verkehrsfluss auf möglichst wenige Fahrzeuge.
- Am idealsten liesse sich ein solcher Fahrzyklus erreichen, wenn ausser den Autos keine anderen Verkehrsteilnehmer auf den Strassen verkehren würden. Diese Strategie der Verkehrstrennung wurde in den vergangenen Jahren verfolgt, die negativen Folgen sind in der Einleitung bereits geschildert worden. Heute muss man davon ausgehen, dass sich Lösungen nur finden lassen, wenn erreicht wird, dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen die knappen Strassenräume gemeinsam und sicher benutzen können.

Abbau der Dominanz

Voraussetzung dazu ist der Abbau der prioritären Beanspruchung von Siedlungsräumen durch den Autoverkehr. Dazu gehören tiefe Fahrgeschwindigkeiten und eine Gestaltung, die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme bewirkt. In der Praxis findet man bereits zahlreiche Beispiele von Strassenprojekten, die auf dem Prinzip der angebotsorientierten Planung beruhen. Sie zeigen, wie sich mit einer geschickten Projektierung und mit einem koordinierten Betrieb trotz gleichbleibendem Verkehr die Umweltbelastungen reduzieren und die Siedlungsqualität verbessern lassen.

Gestaltungswettbewerbe öffnen Möglichkeiten

In diesem Zusammenhang tritt ein weiteres Element in den Vordergrund, das die Situation in der Strassenplanung verändern wird: Die Liberalisierung der Wirtschaft bringt auch im Ingenieurbereich mehr Wettbewerb. Grössere Strassenprojekte werden in Zukunft nicht mehr wie früher im Direktauftrag vergeben werden können, sondern es müssen Verggebungskonkurrenzen durchgeführt werden. Daraus können sich zahlreiche Vorteile ergeben. Durch den Wettbewerb sollen interdisziplinäre Teams zu gemeinsamen kreativen Leistungen motiviert werden: Strassenbau wird eine gemeinsame Aufgabe von Ingenieuren, Architekten und

Grünplanern. Die öffentliche Ausschreibung ermöglicht es, die Palette möglicher Lösungen zu öffnen und die kreative Projektphase aus dem Alltagsgeschäft mit all seinen Sachzwängen und Präjudizien herauszulösen. Auch junge Teams haben eine Chance, mit einer ausgewiesenen Leistung einen Projektauftrag zu erhalten. Durch die Öffentlichkeit der Projektierung erhalten die Bevölkerung und Interessierte bereits zu einem frühen Zeitpunkt Einsicht in die geplanten Massnahmen. So werden auch diese Wettbewerbe dazu beitragen, dass in Zukunft im Strassenbau und im Verkehr vermehrt kreative und zukunftsorientierte Lösungen anzutreffen sein werden.

Die folgenden Beispiele illustrieren die neuen Orientierungen im Strassenbau, die heute breit diskutiert werden. Sie beweisen, dass damit namhafte Verbesserungen erreicht werden können. Die Erfahrungen zeigen aber auch, dass es im konkreten Fall nicht einfach und auch nicht selbstverständlich ist, dass solche neuen Wege beschritten werden können. Allzustark sind sowohl Ingenieure wie Politiker und Bevölkerung den alten Denkstrukturen verhaftet. Es ist ausserordentlich schwierig, zu neuen Ufern aufzubrechen.

Bernstrasse in Zollikofen

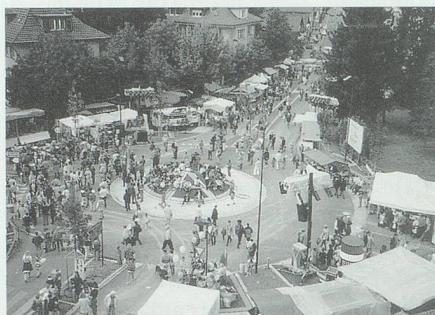
Diese Kantonsstrasse mit einer Belastung von 20 000 Fahrzeugen pro Tag wurde mit dem Ziel umgestaltet, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Erfolg zeigt sich bei den Luftbelastungen: Bei gleichbleibendem Verkehr haben sich die Stickstoffimmissionen aus dem Verkehr um bis zu 35 bis 40 Prozent vermindert. Und die Wartezeiten für die Fussgänger beim Überqueren sind von etwa 70 Sekunden auf 7 Sekunden gesunken.

Mehrzweckstreifen auf der Ortsdurchfahrt in Zollikofen. Die Fussgänger können die mit 20 000 Fahrzeugen pro Tag belastete Strasse zu den beidseitigen Geschäften überall überqueren. Auch die Fahrgeschwindigkeiten haben sich reduziert.



Neuhausplatz in Wabern

Durch den frühzeitigen Einbezug der betroffenen und interessierten Quartierbevölkerung und der Vertreter des Gewerbes fand ein kontinuierlicher Planungsprozess statt, der zu einer ungewöhnlichen und beispielhaften Lösung geführt hat. Der von über 15 000 Fahrzeugen pro Tag befahrene Platz konnte als städtischer Raum mit Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer wiedergewonnen werden. Für die künstlerische Gestaltung sammelten das Gewerbe und die Bevölkerung 50 000 Franken. Und die Einweihung fand mit einem Volksfest statt. Wo wird heute noch eine städtische Hauptstrasse mit einem Volksfest eingeweiht? Der Neuhausplatz ist ein Beispiel integrierter Gestaltung, mit der ohne Verkehrsreduktion ein markanter Dominanzabbau des Autoverkehrs erreicht werden konnte.



Wabern hat wieder einen Dorfplatz. Zwar verkehren weiterhin 15 000 Fahrzeuge pro Tag, aber deren Dominanz hat sich stark reduziert. Die künstlerische Gestaltung dieser Kantonsstrasse haben das Gewerbe und die Anwohner selber finanziert. Sie haben hierfür 50 000 Franken gesammelt.

Bahnhofstrasse in Turgi

Aus dieser typischen Einkaufsstrasse in einer Industriegemeinde kann der Verkehr nicht verbannt werden. Die bestehenden Geschäfte sind auf die Zufahrtmöglichkeiten der Kunden und auf Parkierungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig sollen sich aber auch die Fussgänger und die Velofahrer, die einen grossen Teil der Kunden ausmachen, auf der Bahnhofstrasse sicher und wohl fühlen. In einem intensiven und offenen Planungsprozess zwischen Gemeinde, Gewerbe und Bewohnern wurde schliesslich ein Projekt erarbeitet und ausgeführt, das gemeinsam genutzte, durch ebene Wasserrinnen gegliederte Flächen für alle Verkehrsteilnehmer aufweist; gleichzeitig wurde eine Tempo-30-Zone eingeführt. Die Erfahrungen sind sehr po-

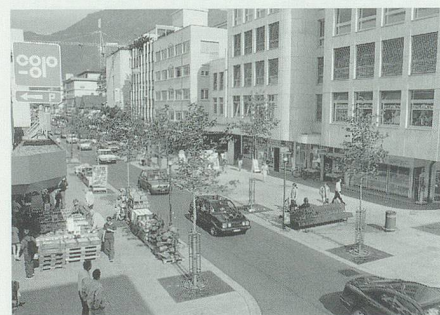
sitiv: Die Fahrgeschwindigkeiten sind zurückgegangen, und die Ladenbesitzer nutzen die neugewonnenen Seitenräume für Warenstände und ein Strassencafé.



Die Bahnhofstrasse in Turgi – gleichzeitig Durchgangsstrasse, Einkaufszentrum, Wohnort und Schulweg. Die Umgestaltung erfolgte nach der Erkenntnis, dass alle diese Bedürfnisse nicht nebeneinander, sondern nur miteinander erfüllt werden können. Die ebene, durch Entwässerungsrinnen gegliederte Gestaltung wird von Anwohnern und Gewerbe intensiv genutzt.

Bahnhofstrasse Buchs

Die Gestaltung der wichtigsten Einkaufsstrasse ist seit Jahrzehnten ein Thema. Immer wieder wurden Vorschläge erarbeitet und diskutiert. Schliesslich entschied man sich, gemeinsam mit den angrenzenden Geschäften ein «Musterstück» zu realisieren, das im Massstab 1:1 zeigt, wie die neue Gestaltung gedacht ist und wie sie funktioniert. Das Beispiel zeigt, dass sich trotz des Verkehrs, der nach wie vor durch die Bahnhofstrasse fliesst, die Überquerbarkeit für die Fussgänger verbessert hat. Die grosszügigen Seitenbereiche werden von den Geschäften bereits intensiv genutzt.



Um den Ladeninhabern und der Bevölkerung die angestrebte Gestaltung der Bahnhofstrasse in Buchs vorzustellen, hat die Gemeinde in Zusammenarbeit mit den Anstössern ein «Musterstück» realisiert. Die neugewonnenen Seitenbereiche werden von den Geschäften bereits intensiv genutzt; weitere Abschnitte sind in Projektierung. Bild: Hansruedi Rohrer, Buchs.