Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 38 (1981)

Heft: 4

Artikel: Der Wohnraum vor den Autos schützen

Autor: Guggenbühl, Hanspeter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783904

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

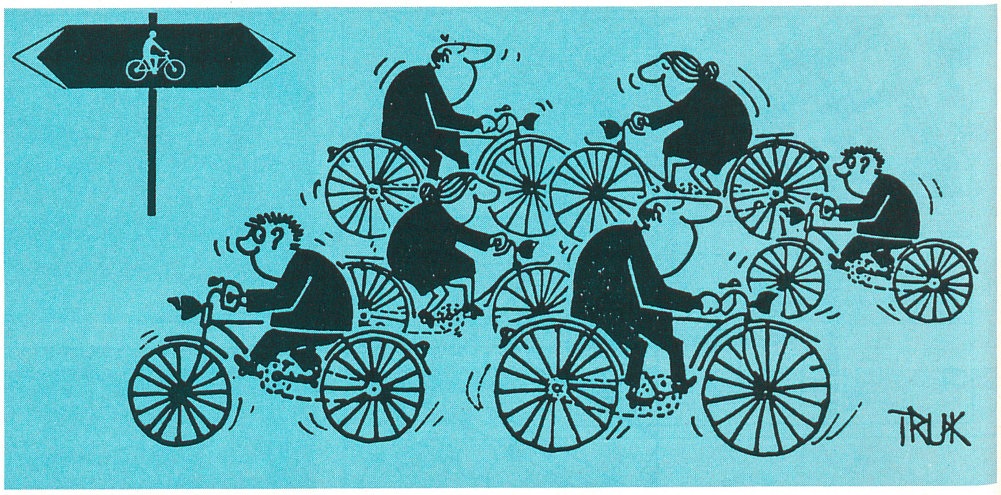
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

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



Den Wohnraum vor den Autos schützen

Hanspeter Guggenbühl, Rüschlikon

Motorisierung, Zersiedelung und Strassenbau brachten in den letzten Jahrzehnten den städtischen Wohngebieten mehr Autoverkehr und die Bewohner um ihre Ruhe. Heute möchten die Planer und Politiker die lärmigen Autos, die sie mit grosszügiger Verkehrserschliessung hereinholten, wieder aus den Wohnquartieren ausquartieren. «Verkehrsberuhigung» heisst das neue Schlagwort. Was es damit auf sich hat, weshalb entsprechende Massnahmen schwer zu realisieren und die Wirkungen noch bescheiden sind, zeigt der folgende Bericht.

Um die wachsende Zahl von Autos besser und flüssiger verkehren zu lassen, baute man immer mehr Strassen. Doch allmählich entdeckten vor allem die Stadtbewohner, dass die auf den Strassen anrollenden Autos – besonders jene der andern – ihre Kehrseite haben: Sie lärmen, stinken, gefährden Fussgänger und Velofahrer. In Zürich beispielsweise sind über 10% der Bevölkerung einem Verkehrslärm von über 70 Dezibel ausgesetzt, einem Lärm also, der doppelt so laut ist wie der als zumutbar anerkannte Grenzwert. Auch die Abgaskonzentrationen haben die zulässige Giftschwelle in mehreren Städten längst überschritten.

Anfangs der siebziger Jahre häuften sich die Proteste gegen die zunehmenden Verkehrsimmissionen. Der Strassenbau kam unter Beschuss. Auch in den Planerstuben wich der Traum von der «verkehrsgerechteren Stadt» allmählich dem Bekenntnis zum «stadtgerechten Verkehr».

«Kanalisierung» als Ziel

Wohl wurden und werden auch nach 1970 in den Schweizer Städten Strassen weiter aus- oder neugebaut, doch nennen die Planer diese Strassen nun nicht mehr einfach «Strassen», sondern «Entlastungsstrassen». Stadtautobahnen wurden in der Planersprache zu «Sammelschienen» oder «Verkehrsabflusskanälen». Die «Kanalisierungstheorie» rückte ins Zentrum verkehrsplanerischer Argumentation. Demnach soll der weiträumige Verkehr – auch Durchgangsverkehr genannt – auf wenige geeignete Achsen konzentriert werden. Die Wohnquartiere würden damit entlastet, weil die Quartierstrassen nur noch den reinen Zubringerverkehr tragen müssten.

Diese Kanalisierungstheorie ist inzwischen in bemerkenswerter Einhelligkeit in den verkehrspolitischen Zielkatalog aller grossen Schweizer Städte aufgenommen worden: «Der Regierungsrat hat die Absicht, durch Massnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrskonzentration auf die geeignetsten Achsen soweit als möglich weitere Wohnquartiere von starkem Durchgangsverkehr zu befreien», heisst es beispielsweise im Bericht «Basel 75, Hauptziele eines Stadtkantons». Die stadtbernische Verkehrsplanung hat bereits 1972 das Ziel abgesteckt, den Privatverkehr auf wenigen speziell ausgebauten Strassen zu bündeln, um damit grössere nicht vom Durchgangsverkehr berührte Quartierzonen zu schaffen. Luzern will laut städtebaulichem Leitbild 1976 «den Verkehr möglichst weitgehend auf wenigen Hauptachsen bündeln, um in grossen definierten Gebieten eine Verkehrsberuhigung zu erzielen». Ähnlich lauten die Formulierungen in den Programmen der übrigen Grossstädte.

Entlastungsstrassen entlasten nicht

Die gewünschte Konzentration des Verkehrs auf geeignete Achsen versuchten die Planer lange Zeit allein mit dem Bau eben dieser Achsen zu erreichen: Autobahnumfahrungen entstanden – zum Beispiel um Lausanne, Bern, Winterthur und Chur. Stadtautobahnen wurden erstellt – in Zürich wuchs das Expressstrassen-Ypsilon, in Basel und Lugano der innerstädtische Teil der N2. Bestehende Hauptstrassen wurden (und werden) überall ausgebaut oder erhielten zusätzliche Fahrspuren.

Doch der Bau von sogenannten Entlastungsstrassen allein brachte längerfristig die Lösung nicht. Im Gegenteil: Statt den bestehenden Verkehr aus den Quartierstrassen «abzusaugen», lockten sie Neuverkehr an. So hat beispielsweise die Sihlhochstrasse als Teil des Zürcher Expressstrassen-Ypsilons zwei Jahre nach ihrer Eröffnung die bestehenden parallel verlaufenden Strassen lediglich um durchschnittlich 17% entlastet. Gleichzeitig wuchs aber der Gesamtverkehr im Querschnitt zwischen linkem Zürichseeufer und Albiskette um 22%, was weit über der durchschnittlichen Verkehrszunahme liegt. Das heisst: Die Sihlhochstrasse hat mehr Neuverkehr geschaffen als bestehenden Verkehr verlagert. Bis heute ist selbst die bescheidene Entlastung der ersten beiden Jahre durch den Mehrverkehr kompensiert worden. Und dieser Mehrverkehr belastet natürlich andere Stadtquartiere zusätzlich.

Verkehr abwehren

Solche Erfahrungen brachten in der Öffentlichkeit den Bau von Strassen, selbst wenn diese als Entlastungsstrassen konzipiert und angepriesen wurden, zusätzlich unter Beschuss. Unter dem Druck der Bevölkerung haben deshalb Planer und Behörden angefangen, das Übel auch auf der andern Seite anzupacken: Die Durchfahrt durch die nicht als Hauptachsen vorgesehenen Strassen sollte durch bauliche oder verkehrspolizeiliche Massnahmen (Sperriegel, Schwellen, Zellensysteme, Abbiegeverbote, entsprechende Lichtsignalsteuerung usw.) erschwert, unattraktiv gemacht oder verhindert werden. Die Einrichtung und Signalisation von Wohnstrassen soll zudem den verbleibenden Verkehr verlangsamen und auf diese Art ebenfalls beschränken. All diese

Massnahmen fallen heute unter den Oberbegriff «Verkehrsberuhigung».
Pläne und Konzepte in dieser Richtung gibt es schon einige, realisiert hat man erst wenig. Wohl besitzen die meisten Grossstädte in der Schweiz autofreie Zonen in der City oder Altstadt, doch wurden diese Zonen zur Aufwertung des Stadtzentrums oder zur Attraktivierung des Einkaufs geschaffen. Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Interesse des Wohnschutzes sind hierzulande aber erst selten im grossen Stil verwirklicht worden. Hinderungsgründe sind verkehrsplanerische Schwierigkeiten sowie politische, wirtschaftliche und juristische Widerstände.

Verkehrsplanerisch stellt sich das Problem, dass wirksame Beschränkungen des Durchgangsverkehrs durch Wohnquartiere oft auch die notwendige Erschliessung dieser Wohnquartiere beeinträchtigen. Wenn damit motorisierte Anwohner und Zufahrer zu Umwegen gezwungen werden, bringt das – ebenfalls unerwünschten – Mehrverkehr.

Sankt-Florians-Prinzip?
Vor allem aber führen Beschränkungen in den einen Strassen dazu, dass der Durchgangsverkehr in anderen – oft ebensowenig geeigneten – Strassen entsprechend grösser wird. Eine optimale Lösung für dieses Problem gibt es nicht, solange nicht alle ungeeigneten Strassen – und das wären aus der Sicht des kompromisslosen Wohnschutzes alle Strassen, an denen Leute wohnen – für den motorisierten Durchgangsverkehr gesperrt werden. Somit können all diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht mehr als ein Versuch sein, möglichst viele Vorteile für viele gegen möglichst wenige Nachteile für wenige einzuhandeln.
Gegen Verkehrsbeschränkungen, die Planer und immissionsgeplagte Städter unter dem Motto des Wohnschutzes einführen möchten, gibt es denn auch immer wieder Opposition, zumal wenn diese Einschränkungen sich auf ein grösseres Gebiet auswirken (eine kurze Wohnstrasse wird eher noch in Kauf genommen). Als sich etwa die Zürcher Stadtpolizei nach Jahren der «Offenen Planung» im Sommer 1980 beherzt entschloss, eine verkehrsreiche Strasse durch Wohnquartiere, die parallel zur neuen Expressstrasse über der Sihl verläuft, für den Durchgangsverkehr abzuriegeln, hagelte es 600 Einsprachen.
Der Widerstand kommt hier aus drei verschiedenen Richtungen: Das Gewerbe im Quartier fürchtet, die mit dem Auto anfahrenden Kunden zu verlieren, wenn ihr Geschäftsdomizil vom «pulsierenden Verkehr» abgeschnitten wird. Die Anwohner anderer Strassen reklamieren, der Verkehr werde nach dem Sankt-Florians-Prinzip zu ihnen abgeschoben. Diese Interessenkonflikte kann sich eine dritte Gruppe zunutze machen, die generell gegen Beschränkungen des Privatverkehrs ist. So gehört auch die lokale Sektion des TCS zu den Einsprechern. Wenn nicht dringende Gründe vorliegen, dürfe man den Verkehr nicht einschränken, begründet Pierre Schärer, Direktor des TCS-Zürich. Mit seiner Einsprache wolle der TCS der Tendenz entgegentreten, dass der Verkehr dort weggenommen wird, wo die Anwohner «am meisten Lärm machen», und darauf in anderen Strassen zusätzlich anfällt. Um einen Grundsatzentscheid in dieser Frage zu erwirken, will der TCS seine Einsprache bis ans Bundesgericht weiterziehen, erklärte Schärer weiter.

Juristisch: Ermessensfrage
Rechtlich ist der Erlass von solchen Verkehrsbeschränkungen im Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Artikel 3) aus dem Jahr 1958 geregelt. Da damals das Thema «Verkehrsberuhigung» noch kein Thema war, lässt das Gesetz den ausführenden Behörden einen weiten Ermessensspielraum offen, in dem die verschiedenen Interessen gegeneinander abzuwägen sind.
So stellte der Bundesrat in einem Rekursentscheid betreffend Verkehrsbeschränkungen in der Winterthurer Altstadt fest: «Es gilt, für jeden einzelnen Fall zweckdienliche Massnahmen zu treffen und den Motorfahrzeugverkehr nötigenfalls geeigneten Beschränkungen zu unterwerfen. Es muss jeweils nach einem vernünftigen Ausgleich zwischen den Interessen der Anwohner (Privatpersonen und Geschäftsleute) und jenen der verschiedenen Kategorien von Strassenbenützern gesucht werden.»
In jedem einzelnen Fall können sich deshalb die Bürger über Beschwerden oder Einsprachen wehren. Selbst wenn die Einsprachen in letzter Instanz abgewiesen werden, führt deren aufschiebende Wirkung zu einer Verzögerung. Christian Kym, Jurist bei der Zürcher Stadtpolizei, rechnet, dass die Einspracheflut die Realisierung der geplanten Verkehrsberuhigung im Umfeld der Zürcher Sihlhochstrasse um vier bis fünf Jahre verzögern, wenn nicht verhindern wird.
Zürich ist nicht das einzige harte Pflaster für verkehrsbeschränkende Wohnschutz-Massnahmen: In St.Gallen sammelt zurzeit die City-Vereinigung Unterschriften gegen die im Herbst versuchsweise eingeführte Sperrung der Marktgasse. Bei dieser Verkehrsbeschränkung geht es allerdings weniger um Wohnschutz denn um die sukzessive Befreiung der St.Galler Altstadt als Geschäftszentrum vom Autoverkehr (Projekt «Lebendige Altstadt»). Auch in Winterthur gebe es gegen alle neuen Massnahmen Einsprachen, weiss Verkehrsingenieur Gustav Burgherr. Trotzdem gehört Winterthur zu den wenigen Städten, wo über eine verkehrsfreie Altstadt hinaus einige Verkehrsberuhigungsmassnahmen zugunsten von Wohngebieten realisiert werden konnten.

Verkehr vermeiden
Der zentrale Konflikt, dass jede Beschränkung des Durchgangsverkehrs in den einen Strassen zu einem Mehrverkehr auf den verbleibenden Strassen führt (wo meist ebenfalls Menschen wohnen), ist auch den Planern und Anhängern der Verkehrskanalisierung bewusst. Trotzdem sehen sie in der Konzentration des Verkehrs auf möglichst wenige Strassen das kleinere Übel.
Auf vom Verkehr ohnehin schon stark belasteten Durchgangsstrassen sei der Mehrverkehr kaum spürbar, während umgekehrt die vollkommene Entlastung vom Durchgangsverkehr in Quartierstrassen den Anwohnern eine beträchtliche Verbesserung der Wohnqualität bringe, begründet Hans Hasler, Verkehrsingenieur bei der Zürcher Stadtpolizei. Zudem könne man die Stadtbewohner durch Immissionsschutz (Lärmschutzwände oder -fenster), wirksamer schützen, wenn der Verkehr und damit die Schutzmassnahmen auf wenige Strassen begrenzt bleiben. Ähnlich argumentieren andere befragte Planer.
Die Verlagerung des bestehenden Verkehrs auf eine beschränkte Zahl von Strassen kann indes immer nur der zweite Schritt einer echten Verkehrsberuhigungs-Strategie sein. In erster Linie gilt es, den immissionsreichen Autoverkehr auf Stadtgebieten soweit wie möglich überhaupt zu vermindern. In einem Aufsatz «Verkehrsberuhigung: besser wohnen» schreibt dazu Professor Martin C. Rotach, Vorsteher des ETH-Instituts für Verkehrsplanung: «Im grossräumigen Bereich soll durch bessere Stadtplanung und Nutzungsdurchmischung jeder unnötige Verkehr vermieden werden; der notwendige Verkehr hingegen ist durch eine klare Funktionszuordnung, Koordination und Hierarchie der verschiedenen Verkehrsträger möglichst störungsfrei zu bewältigen.» Technische und polizeiliche Massnahmen würden dabei lediglich die Symptome der «Krankheit Verkehr», bekämpfen, schreibt Rotach weiter und fordert grundsätzliches Umdenken: «Verzichte auf gewisse persönliche Verkehrsfreiheiten werden unerlässlich sein, wenn wir die Städte und insbesondere die Wohnquartiere retten wollen.»