Siena : Regelung des Verkehrs im Stadtzentrum

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 5: **Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr**

PDF erstellt am: **30.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-45836

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

von den Einwohnern nicht mehr aufgesucht würden oder daß ein solches Vorhaben geradewegs zu einer Erlahmung des Interesses der Einwohner am Centro Storico führe.

Unmittelbar nach der Schließung dieser Zonen für den Verkehr plante die Stadtverwaltung deshalb zusammen mit einem Einwohnerkomitee, Anlässe kulturellen Charakters (Konzerte, Theateraufführungen, Ausstellungen usw.) zu organisieren, um das Interesse der Einwohner an diesen Zonen und besonders am Corso Vannucci, dem traditionellen Treffpunkt, wachzuhalten.

Die Geschäftsleute wurden angehalten, die Vorplätze auf der Straße mit Ausstellungen und Tischen zu belegen, um den Wiedergewinn dieser Zonen für den Fußgänger zu unterstreichen.

Der große Zustrom der Einwohner und das gleichbleibende Ertagsniveau der Geschäftshäuser und Hotels bestätigte die Gültigkeit der getroffenen Maßnahmen.

Reaktion der Einwohner auf die neue Situation

Vor der Verwirklichung dieser verschiedenen Phasen der Neustrukturierung des Verkehrs organisierte die Stadtverwaltung in den verschiedenen interessierten Quartieren zahlreiche Versammlungen. Solche Versammlungen fanden auch nach der Verwirklichung statt, um nützliche Anregungen für nachträgliche Verbesserungen entgegenzunehmen.

Die Einwohner hatten ebenfalls Gelegenheit, auf besonderen Registern, die beim Eingang des Palazzo Comunale auflagen, ihre Meinung bekanntzugeben. Die Presse wurde von der Stadtverwaltung frühzeitig herangezogen: die Journalisten verfolgten fortlaufend die vorbereitenden Studien, die Verwirklichung der verschiedenen Phasen, alle Arbeiten, die mit der Eröffnung neuer oder der Verbesserung bestehender Straßen verknüpft waren, ferner auch das Anbringen neuer Straßenmarkierungen. Dadurch konnten sie die Einwohner vollständig über die Motive informieren, die die Stadtverwaltung bewogen hatten, das Problem der Neustrukturierung des Verkehrs in Angriff zu nehmen; die Einwohnerschaft erhielt ebenfalls Einsicht in die zugrunde liegenden Kriterien und in die Werke, die im Entstehen begriffen waren. Die Stadtverwaltung blieb auch über die Presse mit den Einwohnern in Kontakt, indem sie auf die Fragen antwortete, die im Verlaufe der Zeit gestellt wurden.

Die Planungskommission, der auch auswärtige Spezialisten angehörten, erreichte, einige Einwohnergruppen für das Problem zu sensibilisieren.

Schließlich sorgte die Stadtverwaltung dafür, daß verschiedene Voranzeigen und andere Erklärungen der getroffenen Maßnahmen angebracht wurden. Dies geschah durch Beschreibungen der neuen Verkehrsordnung oder durch graphische Skizzen, die die neuen Verkehrswege für den privaten und öffentlichen Verkehr angaben. Diese Skizzen in verkleinertem Maßstabe wurden möglichst allen Einwohnern zugänglich gemacht.

Die Reaktion der Einwohnerschaft auf die getroffenen Maßnahmen war im großen und ganzen gut in dem Sinne, daß keine substanziellen Oppositionen zu verzeichnen waren; es bildete sich im Gegenteil eine öffentliche Meinung zugunsten der Neustrukturierung des Verkehrs. Diese zustimmenden Ansichten vermehrten sich im Laufe der Zeit. Schwieriger gestaltete sich die Diskussion mit den verschiedenen Berufsgruppen, so zum Beispiel mit den Hoteliers, den Geschäftsleuten, Medizinern, Taxiunternehmen usw., die nicht den Plan kritisierten, sondern für ihre eigene Berufstätigkeit besondere Erleichterungen in bezug auf Parkplätze in der Blau- und Fußgängerzone oder in bezug auf die Verwendung der Vorzugsfahrspuren verlangten. Mit allen Berufsgruppen konnte jedoch eine befriedigende Lösung gefunden werden, ohne den ausgearbeiteten Plan zu gefährden.

Zukunftsaussichten

Die hügelige Gestalt der Stadt Perugia mit ihrem interessantesten Punkt auf der Anhöhe des Hügels (Centro Storico) und die Eigenart des städtischen Straßensystems, das von engen und gewundenen Straßen gekennzeichnet ist und somit lange Verkehrswege zur Folge hat, tragen dazu bei, das traditionelle öffentliche Verkehrsmittel, das heißt den Autobus, inadäquat und kostspielig erscheinen zu lassen.

Man ist der Ansicht, daß das angemessenste Mittel für diese Verhältnisse in mechanisierten Fußgängerpassagen besteht (Lift, Rolltreppe oder -teppich).

Dies würde es erlauben, schnell und ohne Unterbruch auf besonderen unter- und oberirdischen Verbindungswegen zum Centro Storico zu gelangen. Die Verwaltung orientierte sich über diese Wahl. Man ist daran, in dieser Richtung Projekte auszuarbeiten. Das Modell, von dem man jetzt ausgeht, ist dasjenige mit mechanisierten Fußgängerverbindungen, die vom Hauptverkehrsring und den Parkplätzen ausgehen und sich gegen das Zentrum zu bewegen.

Siena: Regelung des Verkehrs im Stadtzentrum

Auszüge aus den Dokumenten der Stadtverwaltung

Im Stadtzentrum von Siena war der Verkehr derart stockend geworden, daß sich zu manchen Tagesstunden an den wichtigsten Kreuzungen lange Autoschlagen bildeten, die oft mehrmals halten mußten und jedenfalls äußerst langsam vorwärts kamen. Dies beruhte auf der strukturellen Eigenart der Straßen im Stadtzentrum und auf der Anzahl der zirkulierenden Autos, die ständig zunahm und bereits ein Ausmaß erreicht hatte, das in den genannten Straßen eine genügend flüssige Verkehrsregelung verunmöglichte.

Die mißlichen Verhältnisse wurden durch die engen und trottoirlosen Straßen noch verschlimmert; denn so beanspruchten die Fußgänger fast die ganze Straßenbreite, wodurch die Zirkulation auch gefährlich wurde. Große Hindernisse bildeten diese Verkehrsverhältnisse ferner für alle öffentlichen oder in öffentlichem Interesse stehenden Verkehrsmittel (städtische Autobusse, Taxis, Feuerwehr, Ambulanz usw.).

Um all diesem entgegenzuwirken und die damit verbundenen hygienischen, sanitären, touristischen Probleme usw. (Abgase, Lärm, Staub, verunmöglichte ruhige Stadtbesichtigung) lösen zu können, hat die Stadt 1966 ein neues Projekt für die Verkehrsordnung im Stadtzentrum ausgear-

1



1
Piazza del Campo in Siena nach Einführung der Fußgängerzone



2



3

2
Via Bianchi di Sopra nach Einführung der Fußgängerzone
3
Plan des historischen Zentrums mit Darstellung der Verkehrsregelung;
Schraffur: Fußgängerzone; schwarz: Einbahnverkehr

Photos: Leonardo Bezzola, Bätterkinden

1 San Domenico
2 Fontebranda
3 Piazza Indipendenza
4 Piazza Matteotti
5 Dom
6 Piano dei Mantellini
7 Porta San Marco
8 Mercato
9 Porta Romana
10 Via Peruzzi
11 Via Bianchi di Sotto
12 Logge del Papa
13 Via Pantaneto
14 Via del Porrione
15 Via San Martino
16 Via di Salicotto
17 Via dei Malcontenti

beitet, das hauptsächlich auf zwei Kriterien beruht:

1 Schaffung einer zentralen Fußgängerzone
2 Ausschaltung des Verkehrs im Zentrum

Um das erste Kriterium zu verwirklichen, wurden in den auf dem Plan bezeichneten Gebieten, die die Fußgängerzone bilden, Fahrverbote erlassen.

Für die Verwirklichung des zweiten Kriteriums, das heißt um den Verkehr im Zentrum auszuschalten, wurden weitere Fahrverbote aufgestellt.

Zusammen mit einigen bereits bestehenden Verboten teilen die obengenannten die Stadt für den Verkehr in drei getrennte, auf dem Plan ersichtliche Teile:

a) der nördliche Teil umfaßt hauptsächlich die Gebiete von San Domenico, Fontebranda, der Piazza Indipendenza, der Piazza G. Matteotti und della Lizza;

b) der südliche Teil umfaßt im wesentlichen das Quartier um den Dom, den Piano dei Mantellini, die Porta San Marco, den Markt und um die Porta Romana und Porta Pispini;

c) der zentrale Teil bildet als Kissen zwischen den beiden anderen die bereits genannte Fußgängerzone

Im nördlichen und südlichen Teil wurde der Verkehr vor allem über Einbahnen geführt, die wegen der möglichst weitgehenden Vermeidung von Kreuzungen einen hinreichend hohen Verkehrsfluß gewährleisten. Die beiden Stadtteile sind miteinander nur durch die Umfahrung außerhalb der Stadtmauern verbunden (Via Pescaia entlang des östlichen und Via B. Peruzzi entlang des westlichen Hanges). Damit wird am Rande des Zentrums eine Selektion des Verkehrs erreicht: auf der einen Seite mündet nur jener Verkehr ein, der auf ein bestimmtes Zirkulationsgebiet zielt, das sich im selben Teil befindet, während der Verkehr in Richtung auf die andere Seite ausgeschaltet bleibt.

Die Verkehrsregelung sieht drei verschiedene Systeme vor:

1 Ein Hauptsystem umfaßt den neuen eigentlichen Straßenring um die Stadt; der Verkehr entknotet sich vor allem entlang einiger Straßen der Umfahrung. Dieses System schließt auch die Hauptstraßen ein, die die Stadt strahlenartig nach außen verbinden;

2 ein sekundäres System umfaßt einige lokale Verkehrsringe im nördlichen und südlichen Teil. Diese Verkehrsringe sind in der Hauptsache Einbahnen;

3 ein engmaschiges System bilden schließlich alle anderen Straßen, die vor allem lokale Funktionen haben

Für den südlichen Teil ergibt sich eine wichtige Neuerung in der abfallenden Einbahnstraße auf dem Teil der Via Bianchi di Sotto zwischen der Via Rinaldini und den Logge del Papa (Einbahn Richtung Logge del Papa). Sie bezweckt, die Touristen, die bei der Porta Romana in die Stadt gekommen sind, in kein Labyrinth zu führen. Diese Touristen durchqueren nun die Via Pantaneto und gelangen zu den Logge del Papa. Von hier aus leiten sie Wegweiser über die Via del Porrione, Via S. Martino, Via di Salicotto und die Via dei Malcontenti zu den Parkplätzen auf der Piazza del Mercato.

Die verkehrsmäßige Trennung der Stadt in zwei Teile, die miteinander nicht direkt verbunden sind, hat eine beträchtliche Zahl von Parkplätzen nötig gemacht. Zu diesem Zwecke hat die Stadt versucht – und wird es immer mehr versuchen –, in möglichst effizienter Weise die geeigneten Gebiete auszunützen.

Die neue Regelung sieht ein besonderes Kriterium für die Parkordnung je nach Entfernung von der Fußgängerzone vor. Die freien Parkplätze ohne zeitliche Begrenzung sind in bezug auf diese Zone nicht zentral. Für einige bewachte Parkplätze gilt der zeitlich ansteigende Tarif, bei anderen ohne zeitliche Begrenzung ist der Tarif fest. Die ersteren sind hauptsächlich in der Nähe der wichtigsten öffentlichen Büros, der Spitäler usw. gelegen. In den an die Fußgängerzone und an die obengenannten Büros, Spitäler usw. angrenzenden Gebieten ist die Parkzeit auf maximal 45 Minuten beschränkt, um die Erledigung von Besorgungen, Einkäufen und kleinen Besuchen usw. zu ermöglichen und um anderseits eine hohe Rotation der Autos zu erreichen, damit möglichst viele Benützer befriedigt werden können. Die Parkscheibe wird nicht mehr verwendet. ●