

Zeitschrift:	Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber:	Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band:	1 (1962)
Heft:	1
Artikel:	Man and motor don't mix : segregate them efficiently! = Vermischt Mensch und Motor nicht : trennt sie wirkungsvoll! = Ne mélangez pas l'homme et le moteur : séparez-les efficacement!
Autor:	Ritter, Paul
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-131342

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: 08.07.2025

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

Man and motor don't mix Segregate them efficiently!

From an English leaflet
by Paul Ritter, Arch. A.R.I.B.A.



Radburn Planning:

From a ring-road round a "superblock" cul-de-sacs act as service roads, directly to the back of each dwelling. A garage can be provided for each dwelling, simply, cheaply, attractively and conveniently in this way. Within the superblock there is a separate path system and walks link all the dwellings with the shops, school, library etc. and also the bus stops.

Where ring-roads have to be crossed in a large scheme the paths should go under, or over, so that segregation of traffic remains 100%.

The example shown was the first instance of a completed scheme in Great Britain which deliberately achieved a safe journey to the school in the centre in 1960.

Coventry City Architect and Planning Officer, A. G. Ling, B.A., A.R.I.B.A., M.T.P.I.,
Architect in Charge, Derek Lyddon, B.A. (ARCH.),
A.R.I.B.A., DIP. T.P.

Pedestrian traffic and motor traffic are incompatible:

Motor

big, heavy, hard,
fast, strong, great
momentum,
IMPACT DANGER,
reluctant to stop and start,
mechanical rhythm,
noxious exhausts, noisy,
space-time scale vast,
moves on predetermined
lines

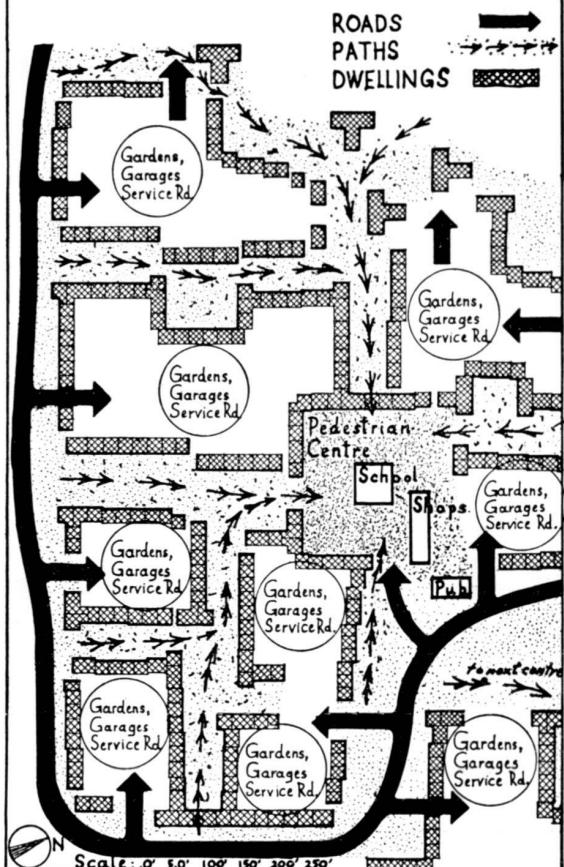
Man

small, light, soft,
slow, weak, slight
momentum,
IMPACT SAFE,
stops and starts easily,
space-time scale intimate,
organic rhythm,
ecologically harmonious,
quiet, meanders
spontaneously

It is the virtue of the Radburn plan segregation that both, as motorists and as pedestrians we can be more relaxed, efficient, joyous and safe. The cars and buses meet their passengers at handy, rationally placed points. Yet there is in Britain, as yet, no Radburn that works in all its simplicity as a Radburn should. Willenhall, Wood I, Coventry, gives a foretaste.

It is tragic that most of the estates, where application might have been so very, very easy, have been built. But what remains — and in the redevelopment of our centres — whether spectacular and Barbican-like or piece-meal, an overall approach of separation is the only sensible way of planning for a future which will be highly motorised on the one hand and which will cry out, because of this, for spaces to walk in with pleasure and in relaxation and where the air is sweet and fresh.

Coventry. DIAGRAM OF WILLENHALL WOOD I.



Vermischt Mensch und Motor nicht!
Trennt sie wirkungsvoll!
Macht den gemischten Verkehr ungesetzlich!

Aus einem englischen Flugblatt von Paul Ritter, Arch. A. R. I. B. A.

Die Radburn-Planung:

Von einer Ringstrasse rund um einen «Superblock» führen Sackgassen als Zubringerstrassen direkt hinter jedes Wohnhaus. Daran kann sich einfach, billig, attraktiv und angenehm eine Garage für jedes Wohnhaus anschliessen. Ein besonderes System von Fusswegen durch das Quartier verbindet alle Wohnhäuser mit den Läden, Schulen, Bibliotheken usw. und auch mit den Bus-Haltestellen.

Wo die Ringstrassen gekreuzt werden müssen, sollen die Fusswege über- oder unterführt werden, so dass der Fussgänger- und Motorfahrzeugverkehr hundertprozentig getrennt bleiben.

Das gezeigte Beispiel war das erste 1960 fertiggestellte Muster einer Siedlung in Grossbritannien, welches einen sichern Weg zur Schule im Zentrum gewährleistet.

Coventry City Architect and Planning Officer, A. G. Ling, B. A., A. R. I. B. A., M. T. P. I., Architect in Charge, Derek Lyddon, B. A. (Arch.) A. R. I. B. A. Dip. T. P.

Fussgängerverkehr und Motorfahrzeugverkehr sind unvereinbar:

Motor

gross, schwer, hart
 schnell, stark, grosse
 Triebkraft
 beim Zusammentreffen
 gefährlich

Mensch

klein, leicht, weich
 langsam, schwach, kleine
 Triebkraft
 beim Zusammentreffen
 harmlos

Motor

grosses Beharrungsvermögen beim Anhalten und Anfahren
 Maschinen-Rhythmus
 giftiger Auspuff, lärmig
 Bewegungsmöglichkeit zeitlich und räumlich ungeheuerlich
 bewegt sich auf vorgezeichneter Bahn

Mensch

bewegt sich leicht und hält leicht an
 organischer Rhythmus
 harmonisch, ruhig
 Bewegungsmöglichkeit zeitlich und räumlich klein und vertraut
 bewegt sich spontan, schlendert

Es ist das Verdienst der Radburn-Planung, dass wir als Motorisierte und als Fussgänger entspannter, leistungsfähiger, fröhlicher und sicherer sein können. Autos und Autobusse bringen ihre Passagiere an praktische, rationell angeordnete Punkte. Aber noch ist in Grossbritannien kein «Radburn», der in all seiner Einfachheit so funktioniert, wie ein «Radburn» sollte. Willenhall Wood I, Coventry, gibt einen Vorgeschnack. Es ist tragisch, dass so viele Siedlungen schon gebaut wurden, bei denen die Anwendung (dieses Radburn-Prinzips) so leicht gewesen wäre. Aber was bleibt, auch für die Sanierung unserer Zentren, sei sie spektakulär vorwärtsdrängend oder Stück um Stück zögern, eine allgemeine Inangriffnahme der Verkehrs-trennung ist der einzige vernünftige Weg einer Planung für die Zukunft, welche aufs höchste motorisiert sein und deswegen nach Räumen rufen wird, in welchen man mit Vergnügen und Entspannung spazieren kann und wo die Luft köstlich und frisch ist.

**Ne mélangez pas l'homme et le moteur!
 Séparez-les efficacement!
 Rendez la circulation mixte illégale!**

Extrait d'une feuille volante anglaise par Paul Ritter, Arch. A. R. I. B. A.

Le Plan Radburn:

D'une rue de ceinture autour d'un «superblock», des ruelles en culs-de-sac, servant de rues de services, mènent directement derrière chaque maison d'habitation. Un garage peut être annexé à chaque maison d'une manière simple, économique, attractive et agréable. Un système particulier de chemins relie les maisons d'habitation avec les magasins, les écoles, les bibliothèques etc. et aussi avec les arrêts d'autobus. Là où les chemins doivent croiser les rues de ceinture, un passage supérieur ou inférieur pour piétons doit être construit. De cette manière, la séparation absolue du trafic des piétons et celui des véhicules à moteur est assurée.

Cet exemple fut le premier modèle, achevé en 1960 en Grande-Bretagne, d'une colonie d'habitations qui garantit aux écoliers un chemin sûr pour aller à l'école qui est située au centre.

Coventry City Architect and Planning Officer, A. G. Ling, B.A., A.R.I.B.A., M.T.P.I., Architect in Charge, Derek Lyddon, B.A. (Arch.) A.R.I.A. Dip. T.P.

Le trafic des piétons et le trafic des véhicules à moteur sont totalement disparates:

Moteur:

grand, lourd, dur
 rapide, fort, grande force motrice
 collision dangereuse
 grande force d'inertie
 à l'arrêt et au démarrage

Etre humain:

petit, léger, délicat
 lent, faible, petite force de locomotion
 collision inoffensive
 se met en mouvement et s'arrête facilement

Moteur:

rythme machinal
 échappements toxiques, bruyant
 possibilités de mouvement énorme en ce qui concerne le temps et l'espace
 circule sur une voie préétablie

Etre humain:

rythme organique
 harmonieux, silencieux
 possibilités de mouvement:
 petites et familiaires,
 en ce qui concerne le temps et l'espace
 se déplace spontanément, flâne

Grâce au projet Radburn, nous pouvons être, aussi bien en tant que motorisés qu'en tant que piétons, détendus, plus productifs, plus gais, plus sûrs et tranquilles. Automobiles et autobus transportent leurs passagers à des endroits disposés d'une manière pratique et rationnelle. Cependant, en Grande-Bretagne, il n'existe encore aucun «Radburn» qui, dans toute sa simplicité, fonctionne comme il le devrait. Willenhall Wood I, Coventry, ne donne qu'un avant-goût de ce que pourrait devenir un «Radburn».

Il est déplorable, voir même tragique, que tant de colonies d'habitations, où l'application de ce principe aurait pourtant été si facilement réalisable, aient déjà été construites, sans en tenir compte. Mais aussi pour l'assainissement de nos agglomérations, qu'il avance d'une allure spectaculaire ou lentement, d'une manière hésitante, une mise en œuvre générale de la séparation du trafic constitue la seule voie raisonnable d'une planification pour un avenir dans lequel la motorisation atteindra son apogée et où les citadins demanderont des espaces dans lesquels ils pourront se promener et se délasser, et où l'air sera pur et frais.