

Zeitschrift: Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage
Herausgeber: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
Band: 46 (2007)
Heft: 2: Unterwegs = En route

Vorwort: Unterwegs = En route
Autor: Schubert, Bernd

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: 04.05.2026

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

Unterwegs En route

Neunzig Prozent der Schweizer Bevölkerung sind täglich mindestens einmal «unterwegs». Zu Fuss, mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Vergnügen.

Knapp 50 Prozent aller Wegetappen entfallen dabei auf den Fuss- und Fahrradverkehr, beim Einkaufs- und Ausbildungsverkehr sind es sogar über 50 Prozent. Das ist gesund, Platz sparend, verträglich für Mensch und Umwelt, im verkehrsplanerischen Sinne leistungsfähig.

Doch wir fahren auch Auto, alle zusammen in der Schweiz täglich 130 Millionen Kilometer, das wären 3250-mal um die Erde. Im Jahr sind das 48 Milliarden Kilometer. Ein Mensch mit 80 Jahren hat in seinem Leben statistisch gesehen knapp zwei Jahre im Auto zugebracht, viele natürlich wesentlich mehr. Trotzdem stehen unsere Autos die meiste Zeit still, durchschnittlich 23 Stunden am Tag, eine Stunde fahren sie. Also – salopp gesagt – könnten wir auch von einem «Stehzeug» sprechen.

Für unsere Mobilität brauchen wir Infrastrukturen, die Schweiz investiert hierfür jährlich mehrere Milliarden Franken. Als Landschaftsarchitekten sind wir damit immer wieder gefordert, Gestaltungspotenziale im Zusammenhang mit Verkehrsanlagen zu erkennen, sie auszuschöpfen und dazu beizutragen, dass das «Unterwegssein» schön, angenehm, angstfrei und attraktiv ist. anthos 2/07 greift Projekte des Fuss-, Schienen- und Strassenverkehrs auf.

Der Fussverkehr stellt hohe Qualitätsanforderungen an die Linienführung und Gestaltung, was in einem Grundsatzartikel dargelegt wird. Wichtige Orte sind Umsteigepunkte, wie die Bahnhofsvorplätze, erläutert an den Beispielen Altstetten und Rüslikon. Mit Überdeckungen von Bahneinschnitten (wie bei Genf) oder «Einhausungen» von Stadtautobahnen (München) können neue öffentliche Freiräume geschaffen werden. (Auch in Zürich-Schwamendingen wird sich – hoffentlich bald – diese Chance bieten.) Wahrnehmungsanalysen der Zugreisenden sollen zu linearen, translokalen Gestaltungen führen (Ruhrgebiet). Die landschaftliche Eingliederung von Strassen ist ebenso ein Thema wie Detailfragen zu Parkierung, Rastplätzen und Lärmschutz.

Ein spezielles Thema ist die Renaissance der Stadtbahnen in den europäischen Städten. Am konsequentesten und spektakulärsten geschieht dies wohl in Frankreich, wo mit neuen Tramstrecken gleichzeitig eine Stadtreparatur, die Neugestaltung des gesamten öffentlichen Raumes entlang der Bahntrassen angestrebt wird.

Dies ist wohl auch eine Kernaussage dieses Heftes: Die Sanierung oder Neuschaffung von Verkehrsanlagen ist nicht allein eine verkehrsplanerische Aufgabe, sondern sie eröffnet uns die Chance zu einer integralen landschaftlichen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Um- oder Neugestaltung.

Bernd Schubert

Quatre-vingt-dix pour cent de la population suisse est «en route» au moins une fois par jour. A pied, à vélo, en voiture ou avec les transports publics, sur le chemin de l'école, du travail, pour faire des achats, pour le plaisir.

Environ la moitié des déplacements se font à pied ou à vélo, cette proportion étant même plus élevée pour les trajets liés aux achats et la formation. Cela est bon pour la santé, permet d'économiser de l'espace, de respecter les êtres humains et l'environnement, et a un effet performant au sens de la planification des infrastructures.

Mais on se déplace aussi en voiture, et tous ensemble, en Suisse, nous parcourons quotidiennement 130 millions de kilomètres, soit 3250 fois le tour de la terre. Cela représente 48 milliards de kilomètres par année. A l'âge de 80 ans, un être humain a passé théoriquement presque deux ans de sa vie en voiture, et beaucoup de personnes y passent évidemment encore plus de temps que ça. Malgré cela, nos voitures sont pour la plupart inutilisées en moyenne 23 heures par jour.

Pour notre mobilité, nous avons besoin d'infrastructures, et la Suisse y investit chaque année plusieurs milliards de francs. En tant qu'architectes-paysagistes, nous sommes par conséquent au défi de reconnaître les potentiels d'aménagement liés à ces infrastructures, de les mettre en valeur et de contribuer à rendre les déplacements agréables, sûrs et attractifs. Ce cahier d'anthos présente des projets de cheminements pour piétons, de trafic sur rails et des projets de routes.

Un article de fond démontre que les déplacements piétons demandent une haute qualité du tracé et de son aménagement. Les points de transbordement comme les places de gare constituent des lieux cruciaux, nous présentons ici les exemples d'Altstetten et de Rüslikon. Les couvertures de chemins de fer (comme près de Genève) ou d'autoroute en ville (voir l'exemple de Munich) permettent la création de nouveaux espaces libres publics (Zürich-Schwamendingen devrait bientôt profiter aussi de cette chance, nous l'espérons). L'analyse de la perception des voyageurs en train doit permettre des aménagements linéaires «translocaux» (comme dans la Ruhr en Allemagne). Le cahier discute de l'intégration paysagère des routes ainsi que des questions de détails pour l'aménagement de parkings, d'aires de repos et de constructions de protection contre le bruit.

Sujet particulier, la renaissance des trams dans les villes européennes occupe une place de choix dans ce cahier. De manière conséquente et spectaculaire, cette renaissance a lieu surtout en France, où les nouvelles lignes de tram permettent la «rénovation» de la ville et un réaménagement de l'ensemble de l'espace public le long des tracés des lignes.

Ceci est peut-être le constat central de ce cahier: l'assainissement ou la création d'infrastructures de transport n'incombe pas seulement aux ingénieurs civils, et représente également une chance pour notre profession de réaliser des aménagements ou réaménagements globaux, qui tiennent compte des critères paysagers et urbanistiques.

Bernd Schubert