

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2005)

**Heft:** 2

**Artikel:** Auge versus Ohr - Ohr versus Auge

**Autor:** Steiner, Rolf

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957265>

### **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:** 23.01.2026

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

<sup>1</sup> Wörtlich übersetzt heisst «Agenda21»: «Was im 21. Jahrhundert zu tun ist.» Sie beinhaltet ein langfristiges Handlungsprogramm mit dem Ziel, eine nachhaltige (zukunftsbeständige) Entwicklung der menschlichen Gesellschaft in einem Lebensraum zu schaffen, der auch künftigen Generationen ein menschenwürdiges Leben ermöglicht.» Dabei wurden die Schritte zu einer ökonomischen, ökologisch nachhaltigen und sozial gerechten Welt formuliert.» Einzelziele, die aus unterschiedlichen Interessenlagen angestrebt werden, müssen im Gesamtzusammenhang der Gemeindeentwicklung gesehen werden müssen. (Rio, 1992)

legungen mit einfließen. Entsprechend anspruchsvoll und schwierig gestaltet sich die Erstellung eines Naherholungskonzeptes.

### Partizipative Planung erforderlich

In die Planung müssen frühzeitig die verschiedenen Interessengruppen eingebunden werden. Dazu zählen Behörden, politische Parteien, private Institutionen und vor allem die Bevölkerung der betroffenen Quartiere. Schrittweise sind alle erforderlichen Informationen über bestehende Naherholungsmöglichkeiten und -bedürfnisse zu sammeln. Der Ist-Zustand ist zu bewerten, Interessenkonflikte sind zu bereinigen und Handlungsempfehlungen zu erarbeiten. Die Planung muss auch offen sein für künftige Entwicklungen im Freizeitverhalten. Im Vordergrund steht die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Quartiere. Doch dürfen in einem Gesamtkonzept gewisse Anlagen auch spezielle regionale Attraktionspunkte aufweisen und den Individualtourismus bereichern.

Die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse hat schrittweise zu erfolgen und das Konzept ist periodisch an neue Gegebenheiten anzupassen.

### Bedeutung der Naherholung erkennen

Eine Grundvoraussetzung für eine gute Naherholungsplanung ist die Einsicht der verantwortlichen Stellen in die Bedeutung der Naherholung

für die Gesundheit und das Wohlergehen der Bevölkerung sowie für die Attraktivität eines Wohngebietes. Sie erfordert ein ganzheitlich vernetztes Denken und muss sich auch gegenüber Individualinteressen behaupten können. Innerhalb der Verwaltung ist eine gute Kooperation erforderlich.

### Zum Leitfaden für ein umweltverträgliches Naherholungskonzept

Der Leitfaden für ein umweltverträgliches Naherholungskonzept zeigt in vierundfünfzig systematisch aufgebauten Darstellungen stichwortartig die vielfältigen Aspekte, welche bei der Naherholungsplanung zu berücksichtigen sind. Kommentare ergänzen die Darstellungen. Der Leitfaden enthält Kapitel zur Zielsetzung, zur Planungsphase, zur Realisierung, einen ergänzenden Exkurs über mögliche Massnahmen sowie anschauliche Illustrationen aus der Bundesstadt. Er ist in zwei Versionen erhältlich:

- Die Power-Point-Version eignet sich eher für Gruppenarbeiten. In ihr sind die Kommentare zu den einzelnen Darstellungen nur im Hintergrund vorhanden.
- Die Web-Site-Version eignet sich besser für das individuelle Studium. Sie veranschaulicht besser den Gesamtaufbau des Leitfadens und ermöglicht einen rascheren Zugang zu den Einzelthemen. Sie enthält eine Seite mit Internet-Links. ■

► Rolf Steiner,  
lic. phil. nat., Geograf,  
Verkehrsplaner SVI,  
Büro verkehrsteiner Bern

## Auge versus Ohr – Ohr versus Auge

### Sinn und Wahrnehmung des Strassenraumes und Umgang mit Lärm

Zwei Podiumsdiskussionen im Architekturforum Bern beschäftigten sich im November 2004 mit dem Spannungsfeld Wahrnehmung – Strassenraumgestaltung und Lärm. Organisiert wurden sie von der FSU Sektion Mittelland durch Christine Gross und Rolf Steiner (Bern). Am ersten Abend unter dem Titel «Auge versus Ohr; Strassenraum – Sinn und Wahrnehmung», diskutierten eine Ethikerin, ein Vertreter des Blinden- und Sehbehindertenverbandes, der CEO einer Warenhausgruppe, sowie der Direktor eines Automobilverbandes über Sinn und Wahrnehmung des Strassenraums.

### Mischverkehr oder Mistverkehr?

Rasch zeigen sich erste Spannungsfelder: Eine vor dem Bahnhof Thun zum Schutze der Fussgänger vorgesehene Begegnungszone wird vom Sehbehinderten als «der reine Horror» empfunden: «Die BFU propagiert Begegnungszonen, aber vergisst diejenigen, die den Vortritt nicht mit Blickkontakt abmachen können.» Dies führte zu einer Beschwerde des Blinden- und Sehbehindertenverbandes gegen diesen «Mistverkehr». Fazit des Podiums zum Thema Mischverkehr: Trennen, wo dies aufgrund des (zu hohen) Ver-



kehrsaufkommens sinnvoll ist. Mischen wo gegenseitige Toleranz möglich ist und gefördert werden kann. Wichtig ist dabei, nebst gestalterischen Überlegungen auch die Minimalanforderungen von Seh- und Gehbehinderten zu berücksichtigen. Dabei ist ein weiterer Zielkonflikt zu lösen: Gehbehinderte und Rollstuhlabhängige hätten es am liebsten flach, auf der anderen Seite benötigen Sehbehinderte genügend taktile Führung.

Wichtig ist auch, dem Mischverkehr genügend Fläche und Raum bereitzustellen. Insbesondere Sehbehinderte werden durch schnell und nahe vorbeifahrende Velos stark verunsichert, da sie diese weder rechtzeitig sehen noch hören können. Aus Fussgängersicht komfortable und städtebaulich attraktive Lösungen wie der neue Zentralplatz in Biel (Abb. 3) können somit für Sehbehinderte zum «Angst-Ort» werden. Durch Fahrzeuge drohende Gefahren können nicht mehr genau lokalisiert werden. Abhilfe schaffen könnten möglicherweise «sicherere» Routen am Rande der Begegnungszone mit klar geregelten Fussgängerstreifen.

### Dein Auto stört mich

Ein weiteres Spannungsfeld ortet das Podium nicht nur zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, sondern im eigenen Kopf! Die Ethikerin empfindet die Hauptverkehrsachse (Morgartenring in Basel), die sie täglich per Velo überqueren muss und wo sie regelmässig 20 – 30 Autos durchfahren sieht, bevor sie Gelegenheit erhält, die Strasse zu queren als «Horror». Als positives Beispiel erwähnt sie die deutschen Autobahnen, wo man mit dem Auto schneller fahren kann und so rascher ans Ziel kommt. Deutlicher lässt sich der innere Zwiespalt nicht illustrieren: Per Velo oder zu Fuss unterwegs, stören uns die Autos der anderen, selbst hinter dem Steuer schätzt man das ungehinderte Vorwärtskommen! Die Antwort des CEO der Warenhausgruppe auf die Frage nach besonders schönen und besonders schlechten Erlebnissen im Strassenraum zeigt auf, dass Verursacher und Betroffener oft die gleichen sind: Die Fahrt im Auto ins weisse Hochland (Simmental) am Morgen mit wenig Verkehr wird als sehr angenehm empfunden, auf der anderen Seite die Rückkehr am Abend im Stau als sehr unangenehm und ärgerlich.

### Strassenraum – nur Mittel zum (Verkehrs-) zweck?

Die Frage nach dem Hauptzweck der Strasse und des Strassenraumes zeigt ein weiteres Spannungsfeld: Ist die Strasse nur Mittel zum Zweck und so auszugestalten, dass möglichst rasch möglichst viele Leute an ihr Ziel (ins Einkaufszentrum oder Warenhaus im Stadtzentrum) gelangen



können, wie dies der CEO sieht? Oder ist die Strasse auch eigenständiger Ort der Begegnung?

Die Frage, wie weit eine Nutzung dominieren darf, führt schliesslich zur Erkenntnis, dass in Orts- und Quartierzentren die Aspekte Verkehrsnutzung und Erreichbarkeit im Gleichgewicht sein müssen mit einer hohen Begegnungs- und Aufenthaltsqualität. Schliesslich gehen auch Auto fahrende die letzten Meter zu Fuss und schätzen attraktive Ladvorgelände. Womit wir wieder beim Thema Begegnungszone wären! Sogar der Vertreter der Automobillobby gibt hier ein engagiertes Statement für eine – im Berner Nordquartier sehr umstrittene – Begegnungszone am Breitenrainplatz ab.

### Kampf der «privaten Verschmutzung» des öffentlichen Raumes

In der Diskussion mit dem Publikum kommt eine neue Thematik auf: Die «private Verschmutzung» des öffentlichen Raumes. Während sich die Stadtplanung bemüht, Strassen und Plätze frei zu halten oder zu entrümpeln, werden Lauben, Vorplätze und Gassen ständig wieder mit schrillum Werbemobiliar, Aktionsständen etc. überstellt (Abb. 5). Der CEO erläutert wieso: Man arbeite an einem schöneren «Möbel», aber der Haupteingang beim Bahnhof sei halt der Frequenzträger, der täglich von 30 – 40000 Personen frequentiert wird.

Leidtragende sind unter anderem auch hier wieder die Sehbehinderten; ihr Vertreter bringt es auf den Punkt: Er mache sich unterdessen nichts mehr daraus, wenn er auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz irgendwo in einen Kleiderständer laufe und dadurch Kleider heruntergerissen werden. Er empfindet es als Schizophrenie, dass man während Jahren gegen den Widerstand des Denkmalschutzes für Sehbehindertenmarkierungen auf Treppenstufen kämpfen müsse. Auf der anderen Seite dürfen in den gleichen geschützten Altstädten im Interesse des Kommerzes die





hässlichsten Hindernisse aufgestellt werden. Aber auch der Sehbehinderte findet es grundsätzlich gut, *«wenn die Geschäfte rentieren und kulturell etwas läuft»*.

## Angstfreie Strassen, kommerziell nutzbare Begegnungszone und «e Boum für e Hung»

In der Schlussrunde besinnen Mann und Frau sich wieder auf die eigene Rolle:

Die Ethikerin postuliert, dass es für alle möglich sein muss, die Strassen angstfrei und sicher benutzen zu können, so wie es ihren Fähigkeiten entspricht. Der CEO des Warenhauses entwirft die Vision eines autofreien Innenhofs beim Warenhaus, wo anstelle parkierter Autos eine attraktive Begegnungszone mit kommerzieller Nutzung entstehen könnte, ergänzt durch eine neue Ladenpassage. Der Sehbehinderte schliesslich fordert die Architekten und Planer auf, die Bereiche für Motorfahrzeuge und Fussgänger sauber zu trennen und hat schliesslich noch folgende Bitte: *«bi mit em Hung ungerwägs, dä sött vo Zyt zu Zyt e Boum ha...»*.

## «Ohr versus Auge»

### Vom Umgang mit Hauptachsen und Lärm

Am zweiten Abend diskutieren eine Landschaftsplanerin, ein Architekt, ein Vertreter der Schweizerischen Liga gegen Lärm, ein Verkehrsplaner und ein Vertreter des stadtbernerischen Umweltschutzamtes über den schwierigen Umgang mit Hauptachsen und Lärm.

Die einleitend gezeigten Fotos von Lärmschutzwänden entlang von Hauptstrassen führen rasch einmal zur Erkenntnis, dass sich entlang dicht bebauter Strassen Lärmschutzwände nur selten verantworten lassen. Gute Beispiele integrierter oder gut angepasster Lärmschutzbauten gibt es zwar (Abb. 6, 7), aber ihre Kosten pro Quadratmeter sind ein Mehrfaches höher als diejenigen einfacher Massnahmen und somit kaum in grösserem Masse anwendbar.

### Dilemma Lärmschutzwand

An verschiedenen Beispielen kann die schwierige Gratwanderung zwischen erzielbarer Lärmreduktion bei dahinter liegenden Wohnhäusern und gerade noch verantwortbarem Mass an Zumauern des öffentlichen Raumes eindrücklich nachempfunden werden (Abb. 9 – 12). Schon bald ist man sich (fast) einig, dass die meisten Wände hässlich und somit aus ästhetischen Gründen aber auch im Interesse der sozialen Sicherheit grundsätzlich zu verurteilen sind.

Ein Videoclip mit positiven Statements einiger hinter den Wänden lebender Lärmschützlinge

führt zurück zum Dilemma: lärmgeplagte Anwohner haben nach Gesetz grundsätzlich Recht auf Schutz vor (Verkehrs-) Lärm. Der Einbau von Lärmschutzfenstern wird nur subventioniert, wenn der Schutz an der Quelle oder im Ausbreitungsbereich nicht möglich ist!

Schutz an der Quelle könnte aber auch heissen: weniger MIV (motorisierter Individualverkehr), oder tieferes Geschwindigkeitsniveau! Mit letzterem würde erst noch die Verkehrssicherheit markant verbessert! Auf diesen Hinweis des Verkehrsplaners wird nicht weiter eingegangen. Statt dessen zeigt der Stararchitekt am Beispiel überzeugender Lärmschutzanlagen entlang der Bahnlinie nach Genf, dass – zumindest bei der Bahn – intelligente Lösungen möglich und finanzierbar sind.

### Lärmschutzwände als Zeugen einer verfehlten Raumplanung!

Eigentlich hätten an eine Ausfallstrasse welche bereits in den 80er Jahren stark befahren war, gar nie neue Wohnblocks gebaut werden sollen (Abb. 8 – 12)! Somit sind eigentlich nicht die für den Bau der Lärmschutzbauten beigezogenen Landschaftsarchitekten zu verurteilen, sondern die Bauherren der Wohnblocks oder die für die Zonenplanung verantwortlichen Planer und Politiker. Aber das ist eine andere Geschichte und die ist ohnehin verjährt...

### Lärm zerstört die Adresse

Wer in einem Quartier mit hoher Wohnqualität lebt, wohnt an einer guten Adresse. Umgekehrt gilt auch! – Oder anders gesagt: Lärm zerstört die Adresse! Was tun, wenn die Häuser an der Hauptverkehrsachse stehen und aufgrund ihrer schlechten Wohnqualität nur noch von Leuten bewohnt werden die sich (noch) keine bessere Wohnlage leisten können (Abb. 13)? Halt eben doch Wände bauen oder zumindest Lärmschutzfenster! Oder eben intelligente Lärmschutzzwischenbauten mit einer weniger lärmsensiblen Nutzung. ■

