

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 4 (1991)
Heft: 5

Artikel: Verkehrssteine : eine betonierte Notlösung
Autor: Pfluger, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119415>

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: 14.01.2026

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



Selbstverständlich hat niemand Freude an ihm. Die Automobilisten nicht, weil er dort steht, wo sie gerne parkieren möchten. Die Fussgänger nicht, weil er sich ihnen auf dem Trottoir in den Weg stellt. Und die Stadtplaner nicht, weil er immer nur eine Notlösung darstellt: Der Betonquader, allem zum Trotz seit etwa 20 Jahren fester Bestandteil unseres urbanen Raums.

Für Augenmenschen ist der Betonquader in all seinen Formen nichts anderes als ein klobiges, unansehnliches Ding, ein eigentlicher Lückenbüsser. Und erst noch eine indirekte Erfindung des Automobils, des Individualverkehrs – ähnlich wie etwa Fussgängerstreifen, Pannendienst oder Autobahn. Nur ist der Betonquader, so schwerfällig und unbeweglich er auch sei, dennoch Teil des öffentlichen Verkehrs. Er ist es, der die Auswüchse des Individualver-

kehrs wenigstens im kleinen Massstab eindämmen soll: Wo er steht, kann kein Auto stehen. Das allein ist sein Zweck.

Es gibt Dinge, die gehören zu jeder Stadt: Hydranten und Strassenlampen, Papierkörbe, Parkbänke, Verkehrsschilder, Brunnen, Briefkästen und Telefonkabinen. Der Betonquader ist ein relativ neues Kind dieser Familie. Im Gegensatz zu seiner weitverbreiteten Verwandtschaft besitzt er keine positiven Merkmale. Er

Eine b

kann zwar sein Aussehen und seine Form beliebig ändern, er kann aber nichts ermöglichen. Im Gegenteil: Das Verhindern ist seine Funktion. Dient der Brunnen zum Trinken, die Kabine zum Telefonieren und der Papierkorb für den Abfall, ist der Betonquader einzig dazu da, dass andere nicht dort sind, wo er ist.

Panetone oder Mohrenkopf

Das Arsenal der sogenannten «verkehrsberuhigenden» Quadersteine ist zwar nicht sehr gross, im Strassenbild aber schwer überschaubar. In der Stadt Zürich ist für die Auswahl und das Aufstellen die «Arbeitsgruppe Fussgängeranlagen» zuständig, an der verschiedene Ämter beteiligt sind. Diese Arbeitsgruppe hat 1982 ein «Inventar Steinquader» zusammengestellt, in dem die gebräuchlichen Prellsteine oder Proller – wie sie in Fachkreisen auch genannt werden – aufgelistet sind. Unterschieden werden drei Grundtypen: der (oft in der Altstadt zu findende) Typ aus Sandstein mit rundem Kopf, ein zylinderförmiger Stein sowie ein konischer, aus Beton gefertigter Stein mit verschiedenen Oberflächen. Während der eine an einen enormen Mohrenkopf denken lässt, wäre für ein zweites Modell der Vergleich mit einem Panetone sicher nicht unpassend.

Von Amtes wegen wollte man kein Sammelsurium, sondern die Beschränkung auf einige Grundtypen. Der Eindruck, es stünden dennoch zahlreiche, untereinander kaum kommunizierende Formen herum, wird von einem andern Gegenstand suggeriert, der mit dem Betonquader sehr eng verwandt scheint, es in Wirklichkeit aber nicht ist: dem sogenannten Blumenkasten – von dem es wiederum diverse Versionen gibt.

oniierte Notlösung

Warum keine Blumen?

Warum ist eigentlich nicht der Blumenkasten die bunte Lösung anstelle des grauen Geklotzes? Der Blumenkasten bringt Grün in die Stadt, wirkt viel lebendiger und sieht schöner aus. Das ist aber nur die eine Seite der Medaille. Das Gartenbauamt sieht auch die Nachteile. Erstens sind Blumenkästen sehr arbeitsintensiv und dementsprechend teuer im Unterhalt. Zweitens laden sie nur zu oft zur Selbstbedienung ein. Und drittens leiden die Pflanzen unter Schmutz und unsorgfältiger Behandlung. Ein Beispiel mehr dafür, wie es um das öffentliche Inventar bestellt ist: niemand, der wirklich daran interessiert ist. Wo die Betonquader stehen, handelt es sich fast immer um Randzonen, um blinde Flecken im öffentlichen Raum.

Schutz vor «ruhendem Verkehr»

In aktuellen Verkehrskonzepten haben der öffentliche Verkehr, die Fussgänger und Velofahrer Priorität. Eine der Aufgaben, die sich den zuständigen Ämtern stellen, ist demnach der Schutz der Fussgänger namentlich vor dem sogenannten «ruhenden Verkehr», der keine Ecke in Ruhe lässt: Die Jagd nach Parkplätzen treibt die Automobilisten überallhin, vor

allem auf Trottoirs und breite Asphaltflächen, die sich im Restraum zwischen Gebäuden und Strassen bilden.

Ein Zeichen der Resignation

Versuchten die Behörden vor Jahren noch, dem Ansturm mit der Polizei Herr zu werden, so mussten sie bald einmal resignieren und die falschen Parkplätze unerschaffbar machen. Die Betonquader als Indikatoren für die Mentalität der mobilen Gesellschaft. Vielleicht erinnern sie nicht zu Unrecht an Grenzsteine. Sie sind die letzte, gröbste Lösung.

Grundsätzlich gibt es provisorische und definitive. Als Provisorium gelten die Betonquader, die nur auf den Asphalt gestellt werden und damit verschiebbar bleiben. Definitiv sind jene Steine, die unverrückbar an einem bestimmten Platz (und auch unter Wahrung gewisser ästhetischer Normen) eingesetzt werden. Betonwürfel sind eine Sofortmassnahme – und bleiben dennoch oft für Jahre; aus dem Provisorium wird eine Dauerlösung.

Der gängige Typ «Polizei» mit den Standardmassen 70×40×50 Zentimeter ist schnell aufgestellt und mit rund 130 Franken nicht sehr teuer. (Immerhin kostet ein definitiv eingepflasterter Stein eines

andern Typs, bis er fertig aufgestellt ist, alles in allem um 1000 Franken.) Mit seinen 330 Kilo Gewicht ist der «Polizei»-Stein aber durchaus nicht absolut verschiebungssicher: Die Parkplatzsucht kennt oft keine Gewichtslimits. Dabei ist nicht immer Absicht im Spiel: Beim Rückwärtsfahren geraten die Quader gerne unter den überblickbaren Horizont des Autofahrers. Am Zürcher Limmatplatz mussten deshalb bestehende Steine aufgestockt werden.

Öffentliches Mobiliar: Konzeptlos

Nicht immer sind der Betonquader, der Eisenpfosten und der eingesetzte Stein eine Verlegenheitslösung. Die schlanken Steinpfosten etwa vor dem neuen Bahnhof Stadelhofen sind nur für diesen einen Platz entworfen worden. Kriterien für eine bewusster Gestaltung gäbe es also. Sicher gelten diese nicht nur an markanten Plätzen, sondern auch in «unwichtigen» Randzonen, wo das öffentliche Mobiliar konzeptlos herumsteht – mit der einzigen Funktion zu verhindern.

CHRISTIAN PFLUGER ■

Der Typ «Polizei» (grosses Bild links) und ein paar verfeinerte Abarten



BILD: HANS-PETER SIFERT