

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 5: Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr

Artikel: Siena : Regelung des Verkehrs im Stadtzentrum
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45836>

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: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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, Theaterraufführungen, 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 Journa-

listen 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 Voranzeichen und andere Erklärungen der getroffenen Maßnahmen angebracht wurden. Dies geschah durch Beschreibungen der neuen Verkehrsordnung oder durch grafische Skizzen, 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 substanzielles 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.

Zukunftsansichten

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, daß 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

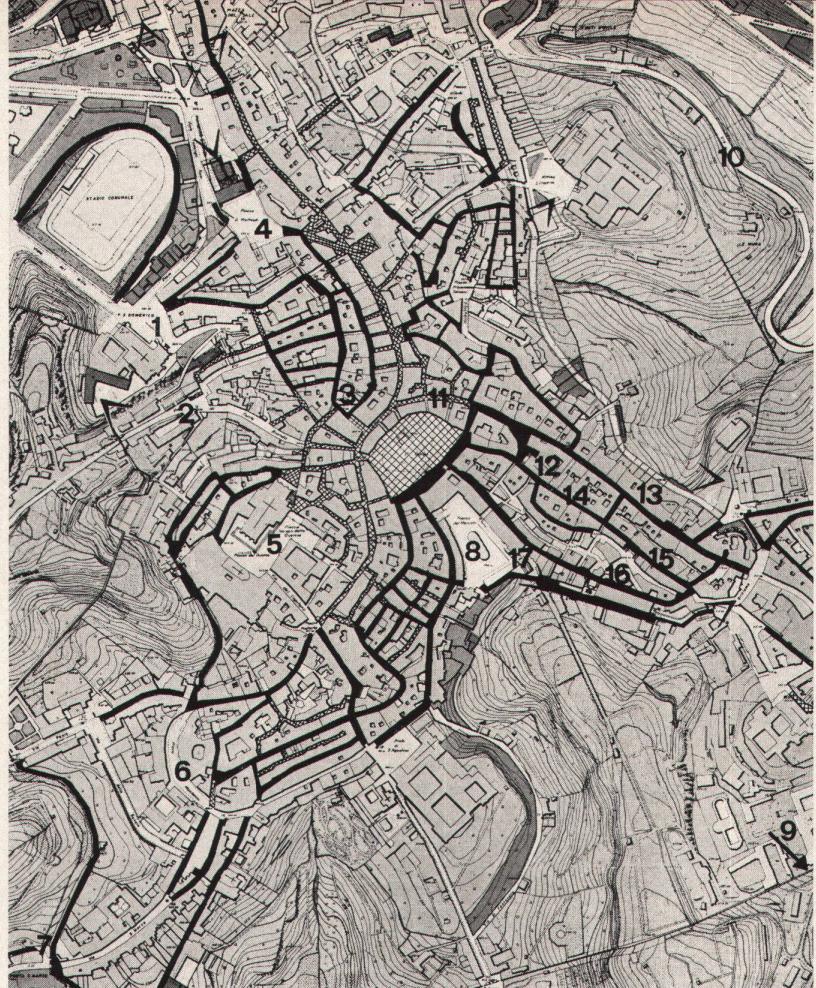
Auszüge aus den Dokumenten der Stadtverwaltung

Im Stadtzentrum von Siena war der Verkehr derart stockend geworden, daß sich zu manchen Tagesstunden an den wichtigsten Kreuzungen lange Autoschlangen 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-





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, Bäckerkinden

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 Einbahnstraßen 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 Einbahn;

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 ge-

7 Porta San Marco

8 Mercato

9 Porta Romana

10 Via San Martino

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

kommen 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 ersten 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 Benutzer befriedigt werden können. Die Parkscheibe wird nicht mehr verwendet.