Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 60 (1985)

Heft: 4

Artikel: Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren

Autor: Hotz, Peter

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-105367

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

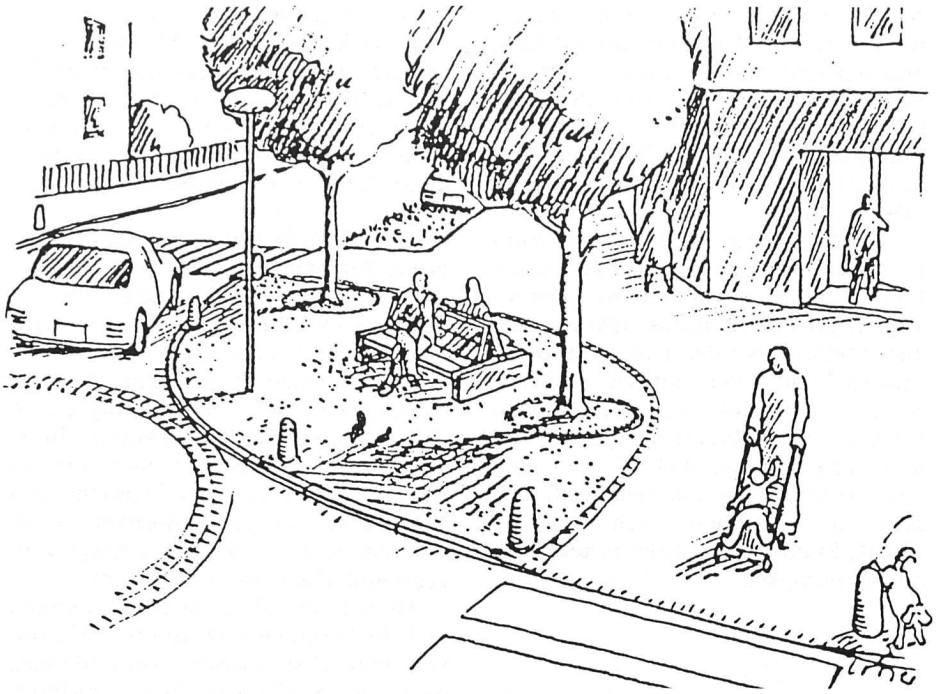
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.02.2026

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

Peter Hotz, Verkehrsplaner

Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren



Was will Verkehrsberuhigung?

Verkehrsberuhigung versucht die Quartiere von fremdem Verkehr zu befreien und strebt einen Ausgleich zwischen allen Benützern des Strassenraumes in den Quartieren an. Ihr Beitrag zur Hebung der städtebaulichen Qualität ist nicht unwesentlich. Mehr Sicherheit und bessere Entfaltungsmöglichkeiten für die schwachen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger und Velos) sowie Verbesserung von Umweltqualität und Wohnlichkeit sind die angestrebten Ziele.

Die Autofahrer sind die weitaus stärksten, schnellsten und am wenigsten gefährdeten Benützer der Quartierstrassen. Sie müssen somit bei diesem Ausgleich einige ihrer Kräfte und Qualitäten abstreifen, wenn sie die Hauptachsen des Verkehrs verlassen und das Quartier «betreten».

Das hat vor allem mit Sicherheit, aber auch mit Gleichberechtigung zu tun.

Geschwindigkeit und Unfallschwere

In weiten Teilen eines Quartierstrassennetzes werden zu hohe Geschwindigkeiten festgestellt. Zudem tritt immer wieder Durchgangsverkehr auf. Beides führt zu einer erhöhten Gefährdung, insbesondere von Fussgängern und Velofahrern.

Unfallschwere und Unfallfolgen hängen sehr direkt von der Aufprallgeschwindigkeit ab.

Untersuchungen von Fussgängerunfällen ergaben, dass etwa 30% der Unfälle bei Verkehrsknoten geschehen und 70% auf den Strecken dazwischen, obwohl etwa 60% aller Querungen bei Knotenpunkten stattfinden.

Es ist deshalb ein wichtiges Anliegen der Verkehrsberuhigung, die Fahrgeschwindigkeiten flächendeckend, also auch zwischen den Knoten, auf ein quartierverträgliches Mass hinunterzubringen.

Geschwindigkeit und Verkehrslärm

Verkehrsmenge und Fahrgeschwindigkeit sind für den Verkehrslärm weitgehend bestimmend. Messungen in Wohnquartieren und Vorher-/Nachher-Untersuchungen bei Verkehrsberuhigungsmassnahmen bestätigen eine deutliche Abnahme des Lärms bei geringerer Geschwindigkeit.

Beispiel: Die Lärmdämpfung bei einer Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h beträgt etwa 5 dB (A) und entspricht somit einer Reduktion des Lärms um 40%.

Quartierstrassen dienen nicht nur dem Verkehr

Eine Untersuchung über die Benützung von Quartierstrassen hat zu folgenden Resultaten geführt:

- Gehen, miteinander sprechen, warten, spielen usw. machen bis zu 97% aller Aufenthaltszeiten auf diesen Strassen aus.
- Nur etwa 3% der Aufenhaltszeiten betreffen das Autofahren.

Diese Fakten belegen eindrücklich, dass die Gestaltung vieler Quartierstrassen gewisser ausgleichender Korrekturen bedarf. Die Strasse wird als öffentlicher Raum aufgefasst, der eine Vielzahl von Funktionen erfüllt. Eine Verkehrsberuhigung versucht zwischen diesen Funktionen (Fahren, Gehen, Verweilen, Begegnen) zu vermitteln.

Verkehrsberuhigung als Gesamtkonzept

Die prinzipielle Verkehrsberuhigung: Unter prinzipieller Verkehrsberuhigung werden nicht nur die Verbesserungen im Quartier, auf Haupt- und Quartierstrassen verstanden, sondern die allgemeine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und der nichtmotorisierten Verkehrsarten (Fussgänger und Velos).

Quartierstrassen und Hauptstrassen: Die Verkehrsberuhigung gliedert die innerörtlichen Strassennetze grundsätzlich in Hauptstrassen und Quartierstrassen.

Die Hauptstrassen bilden ein weitmaschiges Netz von Hauptachsen, dazwischen liegen grosse Bereiche von feinmaschigen Quartierstrassennetzen.

Die Verkehrsberuhigung hat zum Ziel, den motorisierten Verkehr möglichst direkt auf die Hauptstrassen zu lenken und die Quartierstrassennetze in zusammenhängende verkehrsberuhigte «Kammern» zu fassen und entsprechend der Nutzungsvielfalt innerhalb dieser Kammern zu gestalten.

Die Hauptstrassen: Die Hauptstrassen müssen diejenigen Verbindungs- und Durchleitungsfunktionen erfüllen, die aus den verkehrsberuhigten Quartieren abgedrängt werden. Dabei darf man nicht vergessen, dass sich auch entlang der Hauptstrassen Wohnhäuser oder zentrale Zonen mit Ladenlokalen und dichten Fussgängerströmen befinden. Eine Hauptstrasse innerorts und eine Hauptstrasse ausserorts hat somit einen sehr unterschiedlichen Charakter.

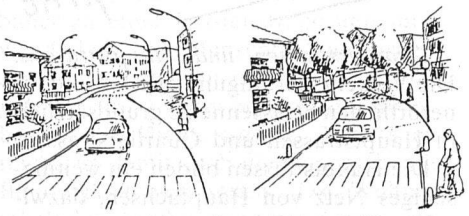
Die Strassengestaltung beeinflusst den Autofahrer

Die *Zugänge* zu den verkehrsberuhigten Bereichen müssen sehr klar sichtbar gemacht werden. Das Verlassen der Hauptstrassen wird durch Gestaltungselemente wie Gehwegüberfahrt (bei Er-

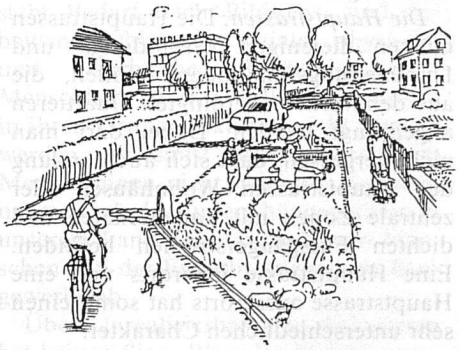
schliessungsstrassen), Belagswechsel, verengte Fahrbahn, Unterbrechen der gradlinigen Strassenflucht (zum Beispiel durch Bäume) sichtbar und spürbar gemacht.

Entsprechend den lokalen Gegebenheiten innerhalb der verkehrsberuhigten Quartiere kann die Möglichkeit des Kreuzens auf Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen lokal eingeschränkt werden. Durch platzähnliche Gestaltung von Knotenpunkten in den Quartieren wird versucht, möglichst allen Benützern gerecht zu werden. Lange gerade Strassenfluchten können durch Versetzen der Parkierung, Bäume oder Einbauten gebrochen werden.

Sowohl auf das Verhalten der Autofahrer wie auch der Fussgänger hat die Gestaltung des Strassenraums einen wesentlich grösseren Einfluss, als lange Zeit angenommen wurde. Die ausnützbare Strassenbreite, die optisch wirksame Strassenbreite und die Art der Strassenführung in die Raumtiefe (gerade bzw. geschwungene, parallele Linien oder eine Abfolge von quartierspezifischen Räumen) beeinflussen den Grad der Aufmerksamkeit des Fahrers und seine Geschwindigkeit:



Wenn sich die tatsächlichen Funktionen des Quartiers in der Gestaltung des Strassenraums ausdrücken, fügt sich der Fahrstil wesentlich besser in die Eigenheiten des Quartiers ein.



Ein Strassenraum, der den Fussgängern mehr gibt als lediglich Trottoirstreifen und einige Fahrbahnübergänge, führt zu einer Belebung des öffentlichen Raums und ganz klar zu einer Verbesserung der Wohnqualität.

Harte und weiche Massnahmen

Generell sind weiche Massnahmen (Gehwegüberfahrt, Einengung, Platzgestaltung) den harten Massnahmen (Sperren, Verbote) vorzuziehen. Weiche Massnahmen verursachen keine Mehrwege und verbessern bei guter Gestaltung das Erscheinungsbild der Quartiere. Allerdings ist in Fällen mit sehr starkem Verkehrsdruck nicht mehr ohne Sperren oder Verbote auszukommen.

Daneben gibt es Fälle, wo sich Sperren oder Verbote als rasche und billige Lösungen anbieten, ohne dass dadurch lange Umwegfahrten erzwungen werden.

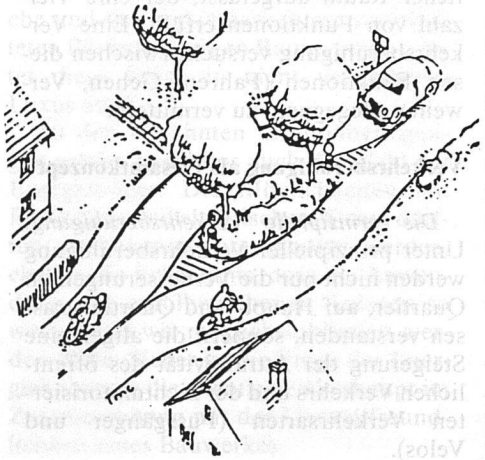
Die Wirkungsweise der Gesamtheit dieser Massnahmen lässt sich am ehesten mit einem dichten Schwamm vergleichen. Der Schwamm kann von allen Seiten Wasser aufnehmen und das Wasser legt in seinem Innern keine Umwege zurück, seine Fliessgeschwindigkeit ist jedoch gering. Wollte man Wasser durch den Schwamm hindurch befördern, so stellt er diesem Ansinnen beträchtlichen Widerstand entgegen, obwohl er überall durchlässig ist, also keine «Absperrungen» und «Einbahnwege» kennt.

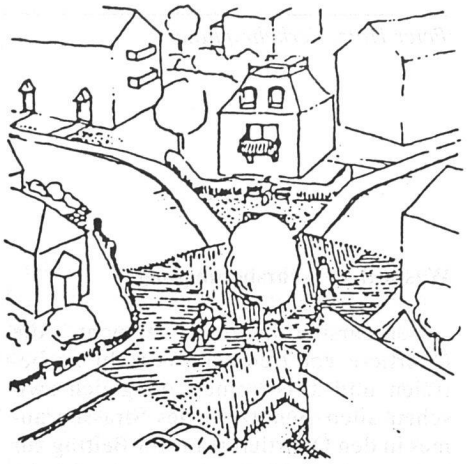
Ähnlich verhält es sich mit unseren verkehrsberuhigten Quartieren. Sie sollen möglichst direkte Verbindungen nach aussen erlauben; für eine nicht erwünschte Durchquerung der Quartiere sollen sich jedoch die «Widerstände» derart summieren, dass sie unattraktiv wird.

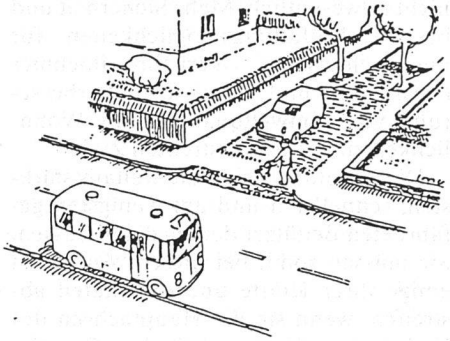
Das erwünschte Resultat ist ein Minimum an gefahrenen Autokilometern innerhalb der verkehrsberuhigten Kammer, ohne den Zugang für die Bewohner und andere Nutzer des Quartiers wesentlich einzuschränken.

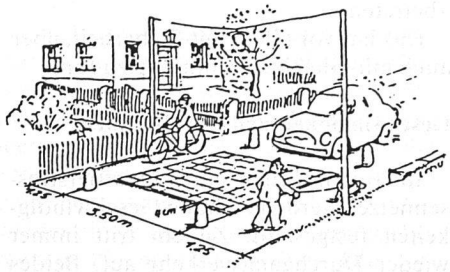
Dass von diesen Grundsätzen gelegentlich abgewichen werden muss, ergibt sich aus der Vielfalt der Verkehrsprobleme, die allgemeingültige Dogmen nicht kennen.

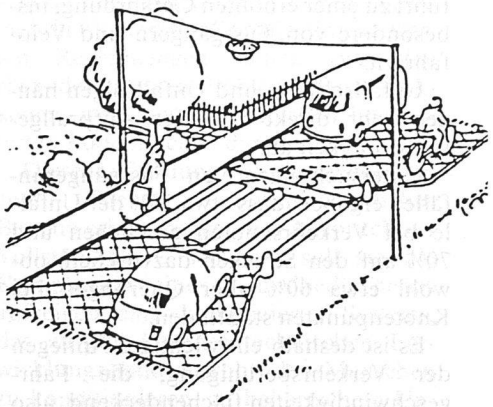
Einige Bausteine zur Verkehrsberuhigung:











Pendler

Nach Zahlen des Bundesamtes für Raumplanung bewegt sich der berufliche Pendlerverkehr per Auto in der Schweiz in Grössenordnungen, die bereits jenseits unserer Vorstellungswelt sind: er soll insgesamt täglich Fahrten verursachen, die der 30fachen Distanz zum Mond entsprechen und dabei gegen 2 Millionen Liter Benzin verbrauchen (und entsprechend Luftverschmutzung verursachen)...