Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 11 (1998)

Heft: 11

Artikel: Tausend Kreisel und kein Ende : ist der Kreisel das A und O in der Verkehrsplanung

Autor: Allenspach, Christoph

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-120915

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: 14.07.2025

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

EMSCHER PARK: Das Ruhrgebiet, eine von der Industrie geschundene Gegend, soll repariert werden und als Landschaftspark wieder auferstehen. In der sanierten Landschaft sollen sich neue Unternehmen ansiedeln und neue Arbeitsplätze schaffen. Raumgreifend. Hinter dieser Idee steckt die Internationale Bauausstellung, die IBA Emscher Park, ein gross angelegtes sozialdemokratisches Projekt der Modernisierung. Was können wir für die Schweiz lernen? Die grossen Transformationen der Gesellschaft finden anderswo statt. Unsere Industriebrachen sind Vorgärten verglichen mit Emscher Park und industriellem Gartenreich.

HB SÜDWEST WIRD EUROGATE: Nach drei aufeinander folgenden Wettbewerben für den Bahnhof-Neubau in Zürich gewinnt das Projekt von Ralph Baenziger, der den HB Südwest realisieren soll. Nach chaotischer Zeit kündigt die HB City Immobilien Baenziger und stellt 1992 die Projektierungsarbeiten ein. 1994: Eine Nachfolgegesellschaft wird gebildet und Baenziger ist wieder mit dabei. 1996: Das Baugesuch wird eingereicht und mit vielen Auflagen bewilligt; der Name wird von HB Südwest auf Eurogate geändert, zwischendurch erhitzt Stadträtin Ursula Koch die Gemüter: Sie will in einem ihrer letzten Auftritte als Vorsteherin des Hochbaudepartements statt des grossen Klotzes die Glastürme von Theo Hotz.

CORBUSIERS COMIC: 21 Folgen lang konnten Hochparterres Leserinnen und Leser die ers-

Tausend Kreisel und kein Ende

Mit dem Auto hatte es Hochparterre nie einfach. Mehr noch als die Maschine selbst war die Verkehrspolitik Thema. Strassenbau als Städtebau zum Beispiel. Die Verkehrsplaner haben den Kreisel als Hit angepriesen und 1000 Stück davon gebaut. Welches Fazit kann man ziehen?

Auf Bulles Strassennetz stehen 40 Kreisel. Der Greyerzer Hauptort mit seinen knapp 10 000 Einwohnern und dem dichten Pendlerverkehr ist ein Mekka des Kreiselns geworden. Die Umfahrungsstrasse wirkt wie ein ausgesteckter Slalom, wo die Fahrer von Kreisrund zu Kreisrund kurven und die Mittelinsel möglichst knapp anschneiden, um keinen Schwung zu verlieren. Viele lassen es gleich bleiben und suchen den Weg durch die Altstadt, da dort inzwischen ein rascheres Durchkommen ist.

Verkehrsstau mit Kreiseln

In der Freiburger Innenstadt wird morgens, mittags und frühabends das immergleiche Schauspiel mit den immergleichen Schauspielern geboten: Verkehrsstau heisst das Stück. Gespielt wird es seit langem, seit einigen Jahren aber mit einem neuen Bühnenbild. Zwei Kreisel ersetzten die Rot-Grün-Ampeln und damit sollte alles anders werden. Seither kämpfen Autofahrer und Fussgänger auf einer deregulierten Verkehrsbühne um den engen Platz. Sieger sind stets jene Massen von Schülerinnen und Schülern, die zwischen dem Blech durchschlendern. Die ewigen Verlierer hinter dem Steuer lassen es mit einem gequälten Lächeln oder einem Fluch über sich ergehen, und dann und wann lässt einer seinem Frust mit einem geharnischten Leserbrief in der Lokalzeitung freien Lauf. Die grünen Planer seien Schuld und die gute alte Ampel müsse wieder her, so der verzweifelte Aufschrei.

In St-Aubin, um ein zufälliges Beispiel auf dem Lande zu nennen, ziert ein Doppelkreisel das Dorfzentrum. Er verflüssigt den Verkehr auf der Durchfahrtsstrasse – so es überhaupt Verkehr zu verflüssigen gibt. Denn auf dieser unbedeutenden Verkehrsachse fahren neben den Einheimischen vor allem Touristen Richtung Neuenburgersee. Die grossen Ströme der Camions wälzen sich auf der parallelen Hauptstrasse zwischen Murten und Payerne durch die Dörfer und seit kurzem fahren sie auch über die A1. In St-Aubin dominieren die Kreisel weniger den Verkehr als das Dorf. Sie machen sich unübersehbar breit. Was früher der Kirchturm war, sind heute die Verkehrsanlagen.

Umsturz in der Verkehrsplanung?

Die Freiburger Kantonsingenieure gehörten zu den ersten, die in den achtziger Jahren in der Schweiz Kreisel geplant haben. Die Welle mit dem kreisrunden Kreuzungspunkt schwappte aus Frankreich und England herüber.

In europäischen und amerikanischen Grossstädten war der Kreisel bereits im 19. Jahrhundert, Jahrzehnte vor der Erfindung des Autos, für die Verkehrslenkung und die Stadtraumplanung bekannt. Die Kreuzungen rund um die Champs-Élysées in Paris sind Beispiele dafür.

Jetzt begann in Stadt und Land ein wahrer Boom. Ingenieure glaubten, für Kreuzungen, die ihnen schon immer Kopfzerbrechen bereitet hatten, die Lösung gefunden zu haben: Flüssiger Verkehr und mehr Rücksicht unter den Verkehrsteilnehmern, kleinere Gefahr wegen gedrosselten Tempos, weniger Lärm und weniger Abgase. Der Kreisvortritt sollte Autofahrer dazu bringen, ihr Verhalten ohne dirigistische Massnahmen zu verbessern. Die ungeliebten Verkehrsampeln, teuer in der Anschaffung und im Unterhalt, konnten verschrottet werden. Ein Umsturz auf der Strasse bahnte sich an.

Der Lausanner ETH-Professor Philippe Bovy vom Institut des Transports et de Planification, der 1991 ein schweizerisches Kreiselhandbuch herausgab, sah damit sogar das Ende der rein verkehrstechnischen Planung nahen. «Mit dem Kreisel wird zusätzlich eine Aufwertung des Ortsbildes angestrebt. Die Anforderungen des Verkehrs sollen erfüllt werden, ohne die Belange des öffentlichen Raumes und seiner Umgebung zu vernachlässigen», heisst es im Rezeptbuch, das 1997 erneut aufgelegt wurde. Einige Orte könnten «dank des Kreisverkehrs eine Identität erhalten». Bovy empfiehlt ‹Kleinkreisel› mit Aussendurchmesser zwischen 22 und 35 Metern, «da diese Art dem beschränkten Verkehrsraum in der Schweiz am ehesten gerecht wird».

Immer noch ein gutes Mittel?

Der Staat Freiburg hat inzwischen sein kantonales Strassennetz mit 90 Kreiseln versehen, die Gemeinden haben noch eifriger gebaut. In der Schweiz sollen es schätzungsweise 1000 Kreisel sein, wie die Schweizerische Depeschenagentur kürzlich meldete. Am meisten gibt es in der Westschweiz, doch die Deutschschweiz holt auf.

Haben sich die hohen Erwartungen in der Praxis erfüllt? Jean-Bernard Tissot, Chef für Projektierung im Baudepartement des Kantons Freiburg und damit erfahrener Kreiselbauer, meint: «Nach einigen Fehlern, die am Anfang gemacht wurden, ist heute die Bilanz durchaus positiv.» Der Ingenieur weist auf die geringere Zahl von Unfällen in den Kreuzungen hin, vor allem der schweren Unfälle. Laut Statistik sind es verglichen mit den achtziger Jahren nur noch halb so viel.

Auch die Umweltbilanz beurteilt Tissot vorsichtig optimistisch. Dank der Kreisel seien Abgase und Lärm etwas zurückgegangen. Das führt er auf den flüssigeren Verkehr zurück – einmal abgesehen von den neuralgischen Punkten in den Zentren, wie er einräumt. «Wo viele Fussgänger sind, greifen solche Massnahmen nicht mehr», haben er und seine Kollegen erkannt. Als Gemeinderat von Bulle kennt er das lokale Problem. Die Stadt will jetzt mit zusätzlichen Massnahmen den Verkehr im Zentrum verkleinern. Nicht zur Diskussion steht dagegen die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Bulle besitzt keinen einzigen städtischen Bus.

Fortschritte dank Gestaltung?

Inzwischen haben aber die kreiselgewohnten Autofahrer wieder angefangen zu drängeln. Statt Fairness gilt oft wieder das Recht des Stärkeren. «Freiburger fahren oft schneller als Ortsfremde, die weniger an den Kreiselverkehr gewöhnt sind», weiss Jean-Bernard Tissot aus Erfahrungen hinter dem Steuer und auf dem Fahrrad. Damit die

ten 38 Prozent aus Le Corbusiers Leben verfolgen. Gezeichnet hat sie Sambal Oelek, angeleitet von Benedikt Loderer. Der Verlag Hochparterre fasst die Serie zusammen und gibt sie als ersten Comic der Kunstgeschichtsschreibung heraus. 1998 folgt der zweite Comic: Die Abenteuer des farbenschmeckenden Detektivs Paul Cork. Er wird anlässlich des zehnjährigen Jubiläum präsentiert und wer noch keinen hat, kann ihn bestellen unter 01 / 444 28 88.

DESIGNERS' SATURDAY: 3000 Leute pilgern an den dritten Designers' Saturday nach Langenthal. Ein Tag der offenen Türe aller beteiligten Firmen, der alle zwei Jahre stattfindet. Ein Wettbewerb wird lanciert: der Design Preis Schweiz.

PLAKATWETTBEWERB: Der Willisauer Grafiker Niklaus Troxler gewinnt den Wettbewerb für die fünf Sujets, mit denen 1991 die 700 Jahre Eidgenossenschaft gefeiert werden sollen, die dann niemand so richtig feiern mag.

– 1991 –

KAFFEERAHMDECKELI: Sage mir, was du sammelst, und ich sage dir, was dein Geschmack ist. Ein mittlerweile ausgestorbener Volkssport erfährt seine Blüte: Die halbe Schweiz sammelt alte Kaffeerahmdeckeli und verstrickt sich in einen schwunghaften Handel mit den Motiven Blumen, Schmetterlinge, Schlösser, Lokomotiven. Hochparterre taucht in den Publikumsgeschmack ein und liefert eine Serie: Schweizer Architektur auf dem Deckeli.

Leute langsamer fahren, müsste man seiner Meinung nach mit gestalterischen Mitteln die Sicht stärker verdecken. Allerdings sind sich die Experten darin nicht einig. An internationalen Kongressen streiten sie sich, ob die Sicht verdeckt oder erleichtert werden solle oder ob doppelte Spuren bei der Einfahrt in die Kreisel sinnvoll seien. In der Schweiz ist die Doppelspur mehrheitsfähig, Deutsche lehnen sie in der Regel ab.

Am meisten Sorgen bereitet aber die kopflose Umsetzung von Rezepten, wie dies in freiburgischen Dörfern und Städten geschah. Von Identität und städtebaulicher Aufwertung, wie Prof. Bovy hoffte, kann dort keine Rede sein. Viele Dorfzentren wurden durch die «Kleinkreisel» richtig gesprengt. Jean-Bernard Tissot bleibt geduldig: «Die Gemeinden planen eben autonom und viele kümmern sich wenig um eine gute Planung. Doch wir machen sie darauf aufmerksam, dass sie besser fahren, wenn sie einen Planer beiziehen.» Die Planer würden sich um die bessere Integration und Gestaltung kümmern, ist er überzeugt.

Gerade um die Gestaltung der Kreisflächen entflammen aber immer wieder heftige Debatten. Blumen, Kunst oder gar nichts? Bekannt ist die Geschichte des bei Nacht und Nebel aufgestellten Kreiselbären des Housi Knecht in Bern (HP 4/ 94). Der Künstler wollte die vermeintliche planerische Wüste nach dem Volksgeschmack möblieren. Und die verletzte Volksseele schrie tatsächlich wochenlang auf, nachdem die Stadtverwaltung das Wappentier wieder weggeräumt hatte. Solche «Kunst» störe die Sicht und lenke lediglich die Autofahrer ab, meinten die Stadtplaner. **Christoph Allenspach**

Bild: Foto Rubin

1

2

3

Identität dank Kreisel und Galfetti?

Auf der Piazza Castello von Locarno wird an einem riesigen Kreisel mit einem äusseren Durchmesser von 134 Metern gebaut. Entworfen hat die Verkehrsanlage der Architekt Aurelio Galfetti. Seine Idee: In der Mitte des Kreisels senkt er das Terrain um zwei bis drei Meter ab und gestaltet mit Mauern, Bäumen und Trögen einen öffentlichen Platz. Fünf Unterführungen verbinden die Insel mit dem Festland, vor allem der Piazza Grande. In einer der Unterführungen können die Fussgänger die Reste der mittelalterlichen Hafenmauern bewundern. Die kritischen Fragen sind nicht ausgeblieben: Wer wird diesen lärmumbrandeten Platz überhaupt betreten wollen? Und: Wird der Riesenkreisel einen städtebaulichen Akzent setzen oder nur den kleinstädtischen Rahmen sprengen?

1 Der Kreisel ist so alt wie der Verkehr. Und zeitgemässe Formen gab es in Olten schon, als der Nierentisch en vogue war

2 Kreisel in Freiburgs Zentrum. Weiss gestrichene Glaskäfige locken die Fussgänger in die Unterführungen eines Grossverteilers. Gelbe Zebrastreifen waren trotzdem nötig

3 Kleinkreisel besetzen Freiburgs Ortseinfahrten. Trotz teurer Unterführung waren für die Sicherheit der Schüler Ampeln notwendig

4 Der dominante Kreisel im Ortszentrum von Tafers bei Freiburg hat die Dorfkirche (im Hintergrund) abgelöst

Bilder: Primula Bosshard + Yves Eigenmann

4