Flankieren

Autor(en): **Häfliger, Ruedi**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **128 (2002)**

Heft 49-50: **Koexistenz im Verkehr**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-80515

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ruedi Häfliger

Flankieren

Damit eine Umfahrungsstrasse ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung leisten kann, sind flankierende Massnahmen schon in der Planungsphase zu entwickeln. Was aber flankierende Massnahmen sind, wie sie rechtskräftig beschlossen werden und ob sie Bestandteil eines Projektkredites sein können, sind Fragen, die es im Einzelfall zu klären gilt.

Die Idee für eine Umfahrungsstrasse wird oft während Jahrzehnten diskutiert. Üblicherweise soll sie den Ort vom Durchgangsverkehr entlasten und eine zügige Verbindung auf der entsprechenden Route schaffen. Viele Umfahrungen sind so gebaut worden – mit unterschiedlichem Erfolg. Verzichtet man im zu entlastenden Gebiet auf flankierende Massnahmen, ist meist schon nach wenigen Jahren von einer Verkehrsabnahme nichts mehr zu spüren. Auf eine Erfolgskontrolle[1], insbesondere auf eine Wirkungskontrolle, wird häufig verzichtet. Oft analysiert man schon die Ausgangslage nicht genügend, und/oder die Ziele sind nicht klar genug definiert. Gerade an diesem Punkt jedoch kann die Qualität einer Planung abgelesen werden. Dazugehörige Fragen sind: Von welchem Verkehr soll der Ort entlastet werden? Was soll die Entlastung bewirken? Wie kann sie langfristig gesichert werden? Aber auch: Welche Funktionen muss die Entlastungsstrasse übernehmen? Wie wird sich der Ort entwickeln entlang dieser neuen Strasse? Es ist für Planende eigentlich eine Selbstverständlichkeit, dass diese Fragen geklärt werden, bevor die eigentliche Projektierung gestartet wird. Allerdings bleibt dies oft Wunsch, weil die Priorität in der politischen Diskussion gering ist und auch die Meinung vorherrscht, man könne diese Aufgaben später immer noch an die lokalen Behörden delegieren. Einen Ausweg können Verkehrskonzepte anbieten, die mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt und mit der lokalen Bevölkerung diskutiert werden. Fehlt eine diesbezügliche Planung, werden flankierende Massnahmen manchmal im Rahmen des Bewilligungsverfahrens, d.h. auf dem Rechtsweg, erzwungen.

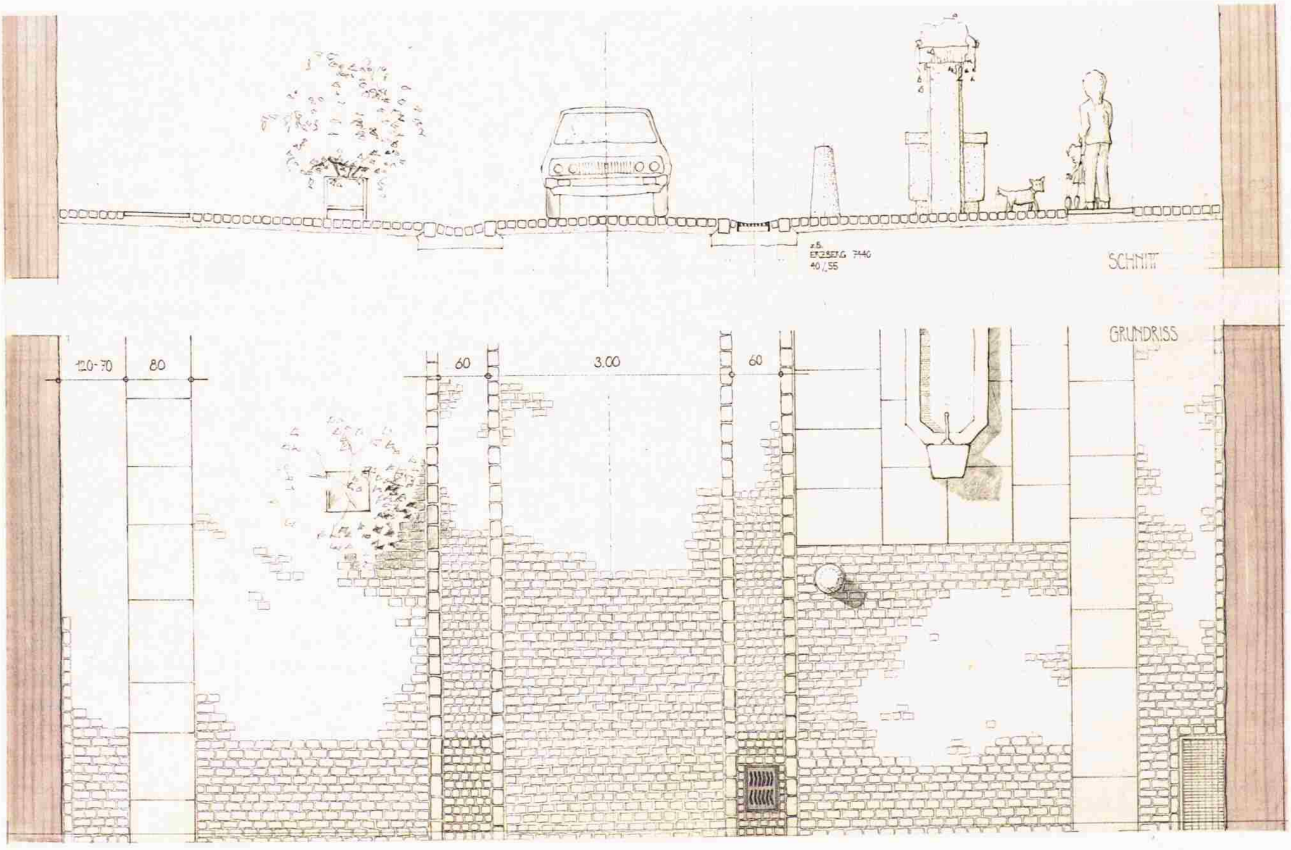
Mögliche Massnahmen

Der Begriff «flankierende Massnahmen» (fM) lässt sich nicht exakt definieren. Gemäss den neuen VSS-Normen (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute)[2] sind die fM als Bestandteil des definitiven Projektes zu verstehen und z.B. in die Beurteilung von Varianten einzubeziehen. Im Folgenden soll auf fM eingegangen werden, die auf das bestehende Verkehrsnetz Anwendung finden. Nicht behandelt werden begleitende Massnahmen zur Verbesserung (z. B. der Umweltverträglichkeit) des Projektes selber.

Am häufigsten wird der Begriff flankierende Massnahmen für zusätzliche Massnahmen zu einem Strassenbauprojekt im Sinne von Rückbau/Kapazitätsabbau der entlasteten Strecken verwendet. Aber auch ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs im selben Korridor zur Wahrung des Modal Split (Bsp. Umfahrung Laufen BL und Zwingen BE) oder die Folgemassnahmen nach der Eröffnung neuer Nationalstrassenabschnitte (Bsp. N 4 / N 20: Umfahrung von Zufikon AG, Umfahrung von Lieli AG und Rückbau der Ortsdurchfahrt Berikon AG).

Welche Probleme soll eine Umfahrung lösen? Die Beantwortung dieser Frage bedingt eine eingehende Analyse und eine Diskussion über den Handlungsbedarf. Im Rahmen der Planung ist neben den Umfahrungslösungen auch die Lösungsalternative «Nullplus» zu prüfen. Will heissen: Vielerorts kann mit Massnahmen zur Verbesserung der Koexistenz auf der bestehen-

1
Flankierende Massnahmen im Städtchen Sursee LU. Blick vom Obertor in die Altstadt nach der Umgestaltung des Strassenraumes. Das Skulpturenpaar markiert an Stelle des abgebrochenen Obertors den Eingang zur Altstadt (Bild: Metron)



2
Grundriss und Schnitt Wiedlisbach BE. Die Gemeinde hat sich für das Konzept «Erschweren» entschieden. Trotz Gegenverkehr (und sogar Buslinienführung) wurde eine lediglich 3 Meter breite Fahrbahn ausgeschieden, mit seitlichen Rinnen für sich kreuzende Fahrzeuge (Plan: Metron)

3
Flankierende Massnahmen in Wiedlisbach BE. Eingangsbereich zum Städtchen. Die alten Gehsteige waren lediglich einen Meter schmal und wurden durch ortsgerecht gestaltete und dimensionierte Seitenbereiche ersetzt (Bild: Metron)

den Ortsdurchfahrt das Ziel auch erreicht werden. Gute Beispiele dazu (Corminboeuf FR, La Tour-de-Trême FR, Wabern BE u.a.) sind im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung auf ihre Nachhaltigkeit untersucht und dokumentiert worden.[3] Es kann auch passieren, dass Massnahmen zur Verbesserung der Koexistenz im Sinne von fM vor der Umfahrung selber gebaut werden und dadurch der Bau der Umfahrung selber um Jahre hinausgeschoben werden kann.

Es kann auch zu wenig sein

Sehr oft hängt von der Wirkungsintensität der flankierenden Massnahmen ab, ob eine positive Gesamtbilanz gezogen werden kann. Zu viel, aber auch zu wenig Verkehr kann insbesondere den Geschäften in einem Ortszentrum schaden. Die Stadt Brugg AG zum Beispiel litt einst enorm unter dem Durchgangsverkehr, bis schliesslich eine Umfahrung dessen Auslagerung ermöglichte. Allerdings wurde die Altstadt in der Folge so radikal vom Individualverkehr befreit, dass die Geschäfte hohe Umsatzeinbussen in Kauf nehmen mussten.

Ein positives Beispiel hingegen ist Sursee LU. Trotz Entlastung durch eine Umfahrungsstrasse fahren immer noch täglich rund 8000 Autos durch die Altstadt. Damit werden zwar gewisse Immissionen in Kauf genommen, dafür ist der Standort für Geschäfte trotz der nahen Konkurrenz grösserer Einkaufszentren immer noch attraktiv. Als flankierende Massnahmen wurden flächendeckend verkehrsberuhigte Zonen geschaffen und im Städtchen Teilfahrverbote und Tempo 30 signalisiert (Bild 1). Die Hauptgasse ist völlig neu gestaltet und übt heute, auch mit dem noch verbliebenen Verkehr, eine grosse Anziehungskraft aus.

Ziel-/Quellverkehr weiterhin möglich

Ein weiteres Beispiel ist Wiedlisbach BE. Von den drei Varianten von fM zur Umfahrung wurde diejenige gewählt, die den Ziel-/Quellverkehr zum Städtchen zulässt, den übrigen Orts- und Durchgangsverkehr hingegen auf die Umfahrung leitet. Dazu wurde die Stadtdurchfahrt umgestaltet (Bilder 2 und 3), begleitet durch ein Massnahmenkonzept auf den Zufahrtsstrecken. Die erwünschte Entlastungswirkung ist weitgehend eingetreten. Einzig die Parkmöglichkeiten im Städtchen sind ein Politikum geblieben. Immerhin hat man bei der Umgestaltung vorausschauend darauf geachtet, dass verschiedenartige Parkregimes möglich sind.

Diese Diskussion ist bei jeder Entlastungsstrasse auch mit den Geschäftsbetreibern entlang der Ortsdurchfahrt zu führen. Ein Ziel der flankierenden Massnahmen im Sinne der Nachhaltigkeit muss sein, das lokale Gewerbe zu stärken gegenüber den Betrieben auf der grünen Wiese. Hier passen (grüne) Umweltpolitik und Gewerbepolitik einmal zusammen. Allerdings stimmt das nicht für alle Betriebe in gleichem Masse. Während restriktive Massnahmen beim Autoverkehr z. B. für Mode- oder Schmuckgeschäfte positiv zu werten sind, können dieselben Eingriffe für eine Bäckerei oder für eine Eisenwarenhandlung ein Problem darstellen.

Verfahrensfragen

Planerisch müssen flankierende Massnahmen stufengerecht mit dem Umfahrungsvorhaben entwickelt und in die Zweckmässigkeitsbeurteilung mit einbezogen werden. Untersuchungen beim Umfahrungsprojekt Win-

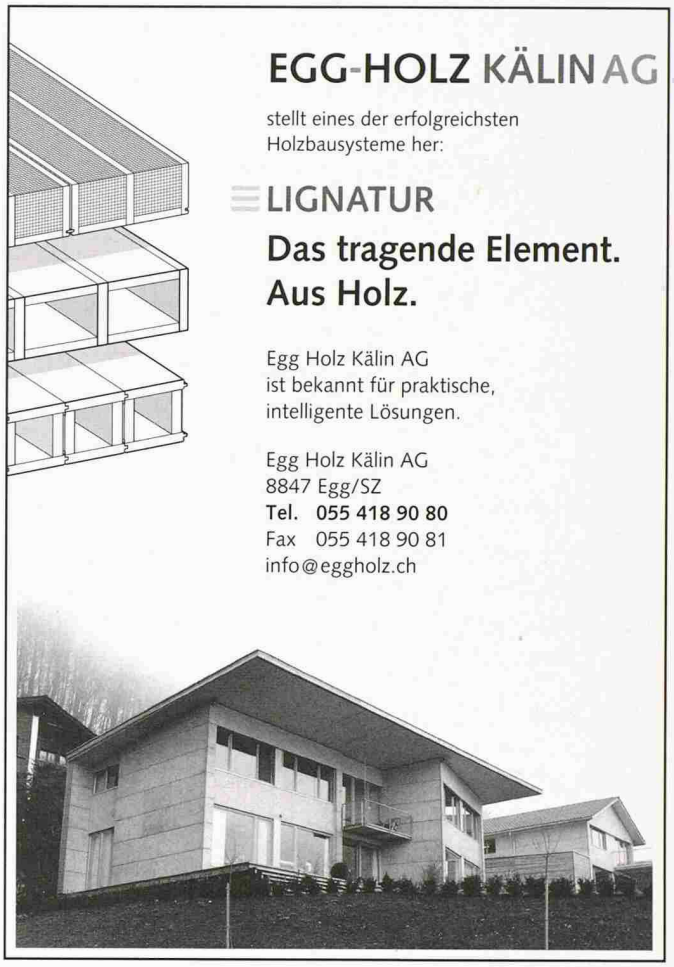
disch haben gezeigt, dass die fM wesentlich höhere Nutzwertanteile bringen als die Umfahrung selber – zu einem Bruchteil der Kosten.

Aus verkehrspolitischer Sicht gehören die fM zu einem Umfahrungsprojekt und somit in die Kreditvorlage. Formell ist das aber nicht immer möglich. Oft können nicht alle notwendigen Massnahmen, z. B. der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder Änderungen der Nutzungsordnung oder des Parkierungsreglementes in ein einziges Geschäft verpackt werden. Auf jeden Fall sollten die fM aber wenigstens gleichzeitig mit dem Projekt in die politische Entscheidungsfindung einbezogen werden. Oft kann nämlich trotzdem einiges nach dem Verursacherprinzip mit dem Kredit für eine Umfahrungsstrasse finanziert werden: Rückbaumassnahmen, Pförtneranlagen mit Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf Quartierstrassen oder auch ökologische Auflagen und Ersatzmassnahmen.

Zu flankierenden Massnahmen können auch Teilprojekte oder Massnahmen gehören, die nicht von der gleichen Behörde bewilligt oder verfügt werden. Dann ist darauf zu achten, dass mit den nötigen Querbezügen in den Auflageverfahren alle notwendigen Massnahmen aufeinander abgestimmt sind und dass die Verfahren koordiniert ablaufen.

Flankierende Massnahmen können das eigentliche Kernstück einer Umfahrung sein. Hier sind insbesondere die kommunalen Behörden gefordert, die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen. Ein wegweisendes Mitwirkungsverfahren wird im so genannten Berner Modell [4] vorgeschlagen. Es legt grossen Wert auf das frühzeitige Erkennen möglicher Konflikte. Diese und auch die Ansätze zu deren Lösung müssen mit den Direktbetroffenen diskutiert werden. Der partizipative Planungsprozess ist ein Hauptelement dieser Vorgehens- und Planungsphilosophie. Wichtig ist, dass Projekt und fM gleichzeitig geplant und entwickelt werden, da von den fM auch Rückschlüsse auf das Umfahrungsprojekt als Ganzes gezogen werden können. Ganz im Sinne von Gesamtverkehrskonzepten, wie sie jetzt gerade wieder für Agglomerationsprojekte aktuell sind.

Ruedi Häfliger, Verkehrsingenieur SVI, Geschäftsleiter bei Metron Verkehrsplanung AG,
5200 Brugg, ruedi.haefliger@metron.ch

Literatur

1 Metron AG, Quadra GmbH: Erfolgskontrolle von Umweltschutzmassnahmen bei Verkehrsvorhaben. SVI Forschungsvorhaben 48/99. Brugg 2002 (noch unveröffentlicht).
2 VSS-Normen: Projektbearbeitung. Vorprojekt, definitives Projekt. SN 640 028 und 640 029. Zürich 2002.
3 Berz Hafner + Partner AG, IKAÖ: Nachhaltigkeit und Koexistenz in der Strassenraumplanung. SVI Forschungsvorhaben 44/99. Bern 2001.
4 Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II (Hg.): Koexistenz statt Dominanz im Strassenverkehr. Das Berner Modell in Planung und Praxis.