

Autofreie Schweizer Altstädte

Untersuchung der signalisierten Verkehrsregime in Schweizer Altstädten und deren Hintergründe

Diplomand

Raffael Fischer

Einleitung: In der Schweiz gibt es viele Städte, die aus mittelalterlichen Siedlungen oder Städten hervorgegangen sind. Die Altstadt bildet auch heute noch in vielen Städten das eigentliche Stadtzentrum. Mit dem Aufkommen von Einkaufszentren ab den 1970er Jahren, und aktuell mit dem Online-Handel, verlieren Altstädte jedoch immer mehr ihre ursprüngliche Funktion als Einkaufsort. Die einst belebten Orte büssen damit an Bedeutung und Attraktivität ein. Viele Städte reagieren auf diese Tatsache. Eine Massnahme, welche Altstädte wieder attraktiver werden lässt, sind autofreie oder autoarme Verkehrsregime. Dadurch kann der Fussverkehr in den Fokus gerückt und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Vorgehen: Anhand des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder in der Schweiz (ISOS) und der Gemeindekategorisierung des Bundesamtes für Raumentwicklung wurden 122 Städte in der Schweiz ausgewählt, welche hinsichtlich ihres signalisierten Verkehrsregimes im Bereich der Altstadt untersucht wurden. Für alle diese Städte wurde ein Steckbrief ausgearbeitet, welcher verschiedene Kennwerte wie Einwohnerzahl, räumliche Bedeutung, Erschliessungsgüte mit dem ÖV usw. beinhaltet. Anhand dieses Steckbriefes wurde anschliessend untersucht, ob gewisse Charakteristiken einen Einfluss auf das signalisierte Verkehrsregime haben. Um besser zu verstehen, wie Städte zu dem Verkehrsregime gekommen sind, welches aktuell verfügt ist, wurde eine detaillierte Untersuchung durchgeführt. Dies geschah für Altstätten, Baden, Bremgarten, Eglisau, Laufen und Sempach. Anhand von vertieften Recherchen und Interviews mit Personen vor Ort (Bauverwaltung, Politik) wurde untersucht, wie die Geschichten der Städte sind und wie die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung verlief. Mit einem Vergleichsraster wurden diese sechs Städte städtebauliche und verkehrlich verglichen und Erkenntnisse abgeleitet. Anhand dieser Erkenntnisse konnten anschliessend Empfehlungen und Schlussfolgerungen abgeleitet werden, was Erfolgsfaktoren für eine autofreie Altstadt sein können.

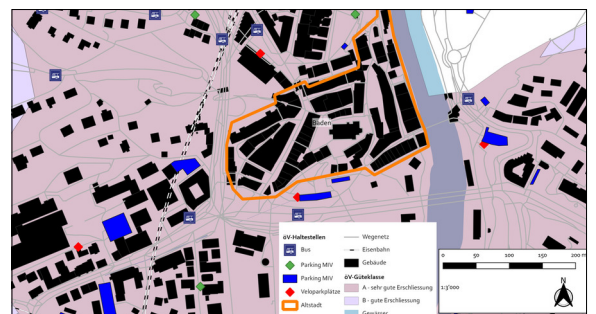
Ergebnis: Von den untersuchten 122 Altstädte in der Schweiz wurde in rund 60 % der eine Begegnungszone, eine Fussgängerzone oder Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr signalisiert. In der Analyse hat sich gezeigt, dass in den Städten, in welcher der Fokus nicht beim motorisierten Individualverkehr liegt, tendenziell bessere Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr vorhanden sind. Auch sind eher Städte mit einer grossen Bevölkerungszahl und einer Zentrumsfunktion so gestaltet. Die detaillierte Analyse der sechs Städte zeigt, dass

es verschiedene Wege gibt, um die Altstadt verkehrsfrei oder verkehrsberuhigt zu gestalten. Weiter konnte festgestellt werden, dass in zwei unterschiedlichen Städten zwar das gleiche Verkehrsregime verordnet sein kann, dass es jedoch ganz anders gelebt wird. Wichtige Eckpunkte einer autofreien Altstadt sind beispielsweise eine gute Parkraumplanung, das Bewirtschaften von Parkplätzen sowie die Zusammenarbeit der Behörden und der ansässigen Bevölkerung.

Die Luzerner Altstadt ist als Fussgängerzone signalisiert, trotzdem können bei Bedarf motorisierte Fahrzeuge einfahren.
Eigene Darstellung



Die Erschliessungsanalyse von Baden zeigt, dass die autofreie Altstadt mit allen Verkehrsarten gut erreichbar ist.
Eigene Darstellung mit Material von ARE und OpenStreetMap



Die Gassen in Laufen sind durch Fahrzeuge dominiert. Trotz Begegnungszone ist das flächige zu Fuss gehen unattraktiv.
Eigene Darstellung



Referenten

Prof. Gunnar Heipp,
Prof. Dr. Tanja Herdt

Korreferent

Marc Schneiter,
Schneiter
Verkehrsplanung AG,
Ennenda/Zürich

Themengebiet

Raumentwicklung und
Landschaftsarchitektur