

Einfluss von EBS auf die Verkehrsberuhigung von Quartieren und Kernstädten



SVI-Tagung

Andreas Bühlmann (Kanton Luzern) & Kristina Kössler

9. September 2026

Inhaltsverzeichnis

1. Forschungsarbeit & Projektteam
2. Ausgangslage, Ziel und Begriffe
3. Vorgehen
4. Erkenntnisse Beispielanalyse
5. Typisierung
6. Evaluationsmethoden
7. Fazit
8. Ausblick und weiterer Forschungsbedarf

1 Projektteam Forschungsarbeit

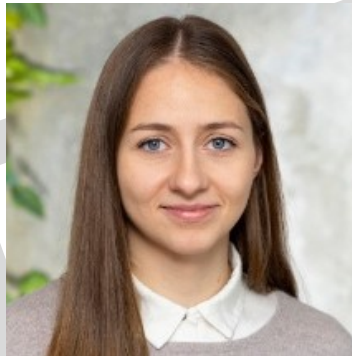
Projektteam



Andreas Bühlmann
Projektleitung
Kanton Luzern (seit
Sept 2025, vorher
EBP Schweiz AG)



Bence Tasnády
Stv. Projektleitung
EBP Schweiz AG



Kristina Kössler
Sachbearbeitung
EBP Schweiz AG



Ellen Fulton
Sachbearbeitung
EBP Schweiz AG

Begleitgruppe:

Guido Gisler (Präsident)
Svenja Bütschi
Sabine Degener
Cindy Freudenthaler
René Huber
Sebastian Imhof
David Oppliger
Lukas Ostermayr
Stefan Pfiffner
Laura Ringel
Sonja Tomic

2 Ausgangslage, Ziel und Begriffe

Ausgangslage

Einbahnstrassensysteme bieten Potential für:

- Verkehrsberuhigung
- Flächenumverteilung
- Aufwertung des Strassensraums
- Förderung nachhaltiger Mobilität

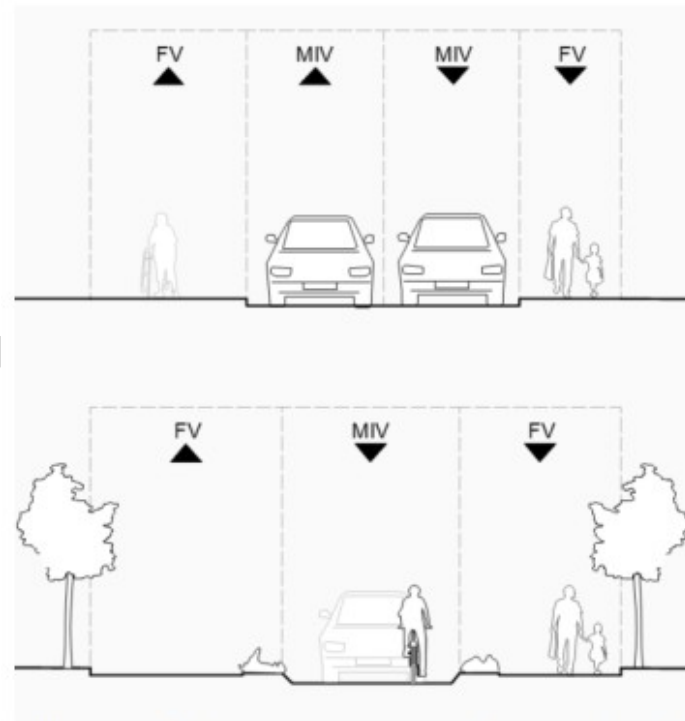


Abbildung 60: Flächenumwidmung am Beispiel auf der Baslerstrasse in Schaan (oben vorher, unten nachher)



Ziel der Forschungsarbeit

- Systematisierung: Begriffe, Bezeichnungen, Arten von EBS, Wirkungen, Herausforderungen
- Konkrete Ausprägungen anhand von Praxisbeispielen darstellen.
- Handlungsanweisung für Ermittlung (verkehrlichen) Wirkungen formulieren
- Praxistaugliches Handbuch

Supergrätzl Favoriten



Kreuzung vor Pilotphase



Diagonalfilter Pilotphase



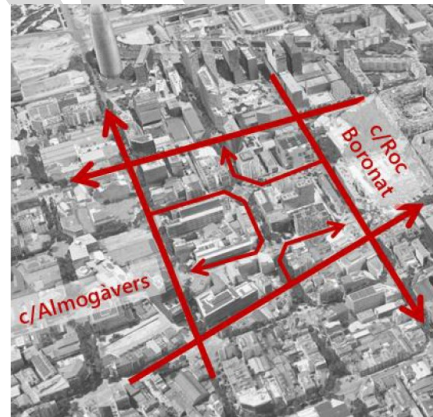
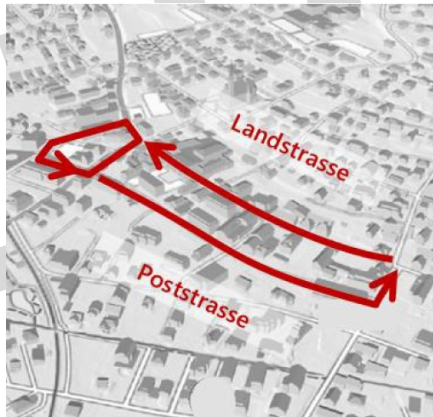
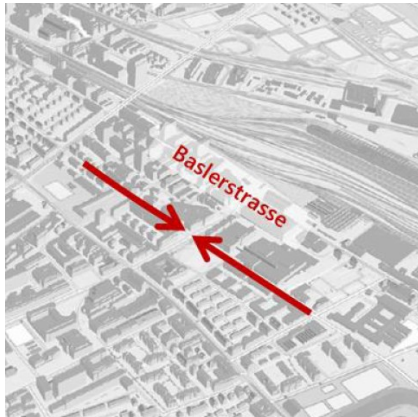
Diagonalfilter adaptiert

© Stadt Wien / C. Fürthner

Begriff Einbahnstrassensystem (EBS)

Definition im Rahmen der Forschungsarbeit:

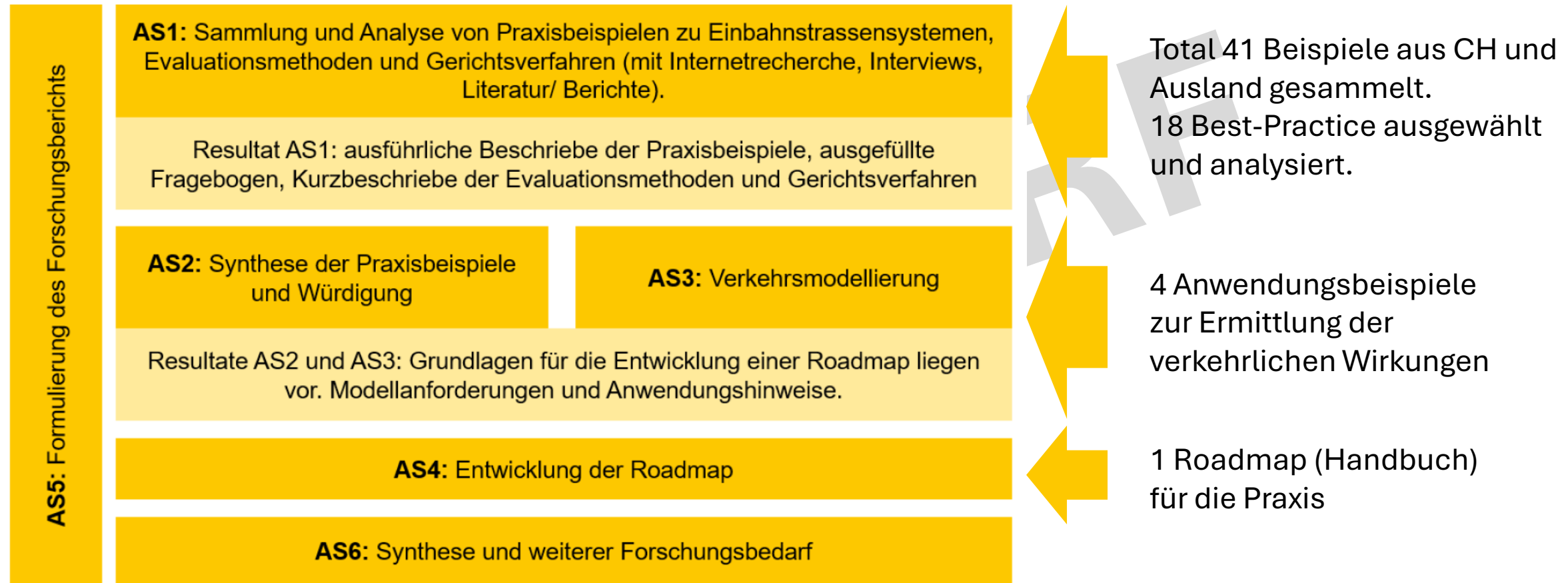
«Einbahnstrassensystem ist ein Verkehrsführungskonzept, bei dem der motorisierte Individualverkehr in einem System aus mehreren zu einem Gesamtsystem kombinierten Einbahnstrassen geführt wird.»



Signal 4.08	Signal 4.08.1
	

3 Vorgehen

Vorgehen



4 Erkenntnisse Beispielanalyse

Praxisbeispiele

Im Überblick

41 Beispiele aus In- und Ausland sowie aus Testbetriebe und Planungen zusammengetragen und **18 Praxisbeispiele analysiert.**

→ Wenig Beispiele von kürzlich realisierten EBS in Schweizer Kernstädten und Quartieren.

→ Im über- und untergeordneten Netz existieren Einbahnstrassen, welche auffällig häufig in den 60er bis 80er Jahren realisiert wurden, dazu fehlen jedoch oft Dokumente und Grundlagen.

EBS Praxisbeispiel		
I = Interviewbasierte Angaben B= Berichtbasierte Angaben		
Umsetzungen	I	Zürich , Baslerstrasse
	B	Schaan , Zentrum
	I	La Chaux-de-Fonds , Rue de Docteur Coullery
	I	La Chaux-de-Fonds , stadtweit
	I	Berlin , Kiezblock Komponistenviertel
	B	Gent , stadtweit (Circulatie Plan)
	I	Neuchâtel , Rue des Beaux-Arts
	I	Wien , Quartier Favoriten (Supergrätzl)
	B	Barcelona , Superblock Poblenou
Testbetriebe	B	Stans , Zentrum
	B	Pfäffikon , Zentrum
	B	Hamburg , Quartier Ottensen
Aufhebung in Planung	B	Davos , gemeindeweit
	B	Wetzikon , Zentrum
	B	Winterthur , Zentrum
	I	Zug , Zentrum
Erstellung in Planung	B	Rapperswil-Jona , Zentrum
	B	Brüssel , Quartier Saint-Gilles (Circulatie Plan)

Praxisbeispiele

Analyse

1820 | Einfluss von Einbahnstrassensystemen auf die Verkehrsberuhigung von Quartieren und Kernstädten

1820 | Einfluss von Einbahnstrassensystemen auf die Verkehrsberuhigung von Quartieren und Kernstädten

4.1.4 Berlin, Kiezblock Komponistenviertel

Interviewpartner: Merlin Pitz, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung IV – Mobilität

Eignung: Das Beispiel des Kiezblocks Pankow in Berlin eignet sich für diese Analyse, weil mehrere Einbahnstrassenabschnitte systematisch angeordnet wurden.

Beispielbeschreibung: Im Komponistenviertel Pankow wurde ein Kiezblock mithilfe eines repetitiv angeordneten EBS, bestehend aus mehreren gegenläufigen Einbahnstrassen, im Jahr 2022 geplant und im Mai 2023 umgesetzt. Die Bevölkerung wurde dabei mittels Informationsveranstaltungen sowie Beteiligungsprojekten in das Vorhaben einbezogen und informiert. Als Herausforderungen stellten sich fast ausschließlich die in den ersten Wochen nach der Umsetzung entstandenen Rückstaussituationen (während der Hauptverkehrszeiten MSP/ASP) auf der Smetanastrasse heraus. Auch gibt es vereinzelt negative Rückmeldungen von Gewerbetrieben, die nach Einführung des Kiezblocks über Umsatzeinbußen klagen. Ein Geschäft wurde zwischenzeitlich geschlossen (unter Berufung auf die Kiezblockmassnahme).



Abbildung 15: Verkehrsordnung im Kiezblock Komponistenviertel (stadtraum, 2023)



Abbildung 16: Links: Kreuzung Smetanastrasse / Meyerbeerstrasse (Komponistenviertel, Berlin)(Google Maps, 2023). Rechts: EBS Kiezblock Komponistenviertel

43

Umsetzungen

Testbetriebe

Aufhebung in Planung

Erstellung in Planung

EBS Praxisbeispiel

I = Interviewbasierte Angaben

B = Berichtbasierte Angaben

I	Zürich, Baslerstrasse
B	Schaan, Zentrum
I	La Chaux-de-Fonds, Rue de Docteur Coullery
I	La Chaux-de-Fonds, stadtweit
I	Berlin, Kiezblock Komponistenviertel
B	Gent, stadtweit (Circulatie Plan)
I	Neuchâtel, Rue des Beaux-Arts
I	Wien, Quartier Favoriten (Supergrätzl)
B	Barcelona, Superblock Poblenou
B	Stans, Zentrum
B	Pfäffikon, Zentrum
B	Hamburg, Quartier Ottensen
B	Davos, gemeindeweit
B	Wetzikon, Zentrum
B	Winterthur, Zentrum
I	Zug, Zentrum
B	Rapperswil-Jona, Zentrum
B	Brüssel, Quartier Saint-Gilles (Circulatie Plan)

Praxisbeispiele

Auslöser

Stand	Praxisbeispiel	Auslöser							
		verkehrlich					stadträumlich		
		Attraktive, sichere und zusammenhängende Fussverkehrsflächen schaffen 	Attraktive, sichere und zusammenhängende Veloinfrastruktur schaffen 	Leistungsfähigkeit / Verkehrsfluss MIV erhöhen 	Reduktion Durchgangsverkehr MIV / Schleichverkehr 	Betriebsstabilität und Attraktivität ÖV erhöhen 	Hitze mindern 	Lärmbelastung reduzieren 	Freiräume schaffen und weitere Nutzungen öffentlicher Räume ermöglichen 
umgesetzt	Schaan, Zentrum			X					
Testbetrieb	Stans, Zentrum	X	X						X
Testbetrieb	Pfäffikon, Zentrum			X		X			
Planung	Rapperswil-Jona, Zentrum			X		X			
Planung Aufhebung	Davos, gemeindeweit	X	X		X				X
Planung Aufhebung	Wetzikon, Zentrum	X	X						X
Planung Aufhebung	Winterthur, Zentrum	X	X			X			
Planung Aufhebung	Zug, Zentrum	X	X						X
umgesetzt	Zürich, Baselstrasse		X						
umgesetzt	La Chaux-de-Fonds, Rue de	X	X			X	X		
umgesetzt	Neuchâtel, Rue des Beaux				X				

Praxisbeispiele

Erfolgsfaktoren und Stolpersteine

Prozessuale Erfolgsfaktoren:

- Frühzeitige (aktive und passive) Kommunikation und Einbezug der Bevölkerung
- «Durchhaltewillen» in Eingewöhnungsphase & Politischer Rückhalt
- Ausreichender Einsatz von gezielten Begleitmassnahmen
- Ausreichende Qualität und Ressourcen bei Pilotumgestaltungen
- Fundiertes Monitoring

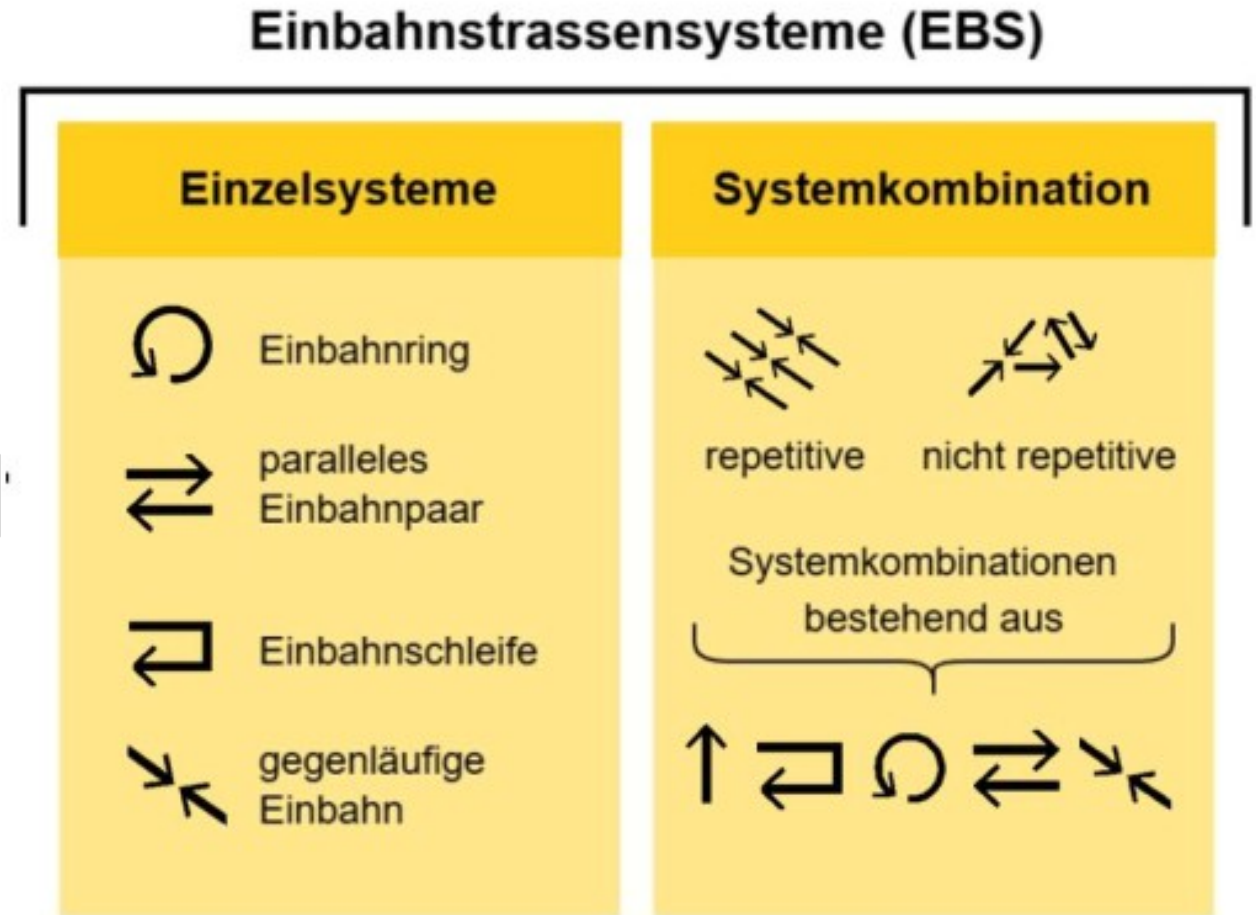
Strassenraumspezifische Erfolgsfaktoren:

- Intuitiv lesbarer Strassenraum und Verkehrsführung (inkl. im Querschnitt und hinsichtlich Klassierung)
- Sicherheitsrelevante Massnahmen und Projektierung
- Komplexitätsreduktion bei Knoten
- Leistungsfähigkeit Strassennetz und Verkehrsverlagerung sowie Erschliessungssituation prüfen
- Einfluss auf öffentlichen Betrieb prüfen

5 Typisierung

Typisierung

Untersuchung der Beispiele auf
Muster hinsichtlich
Charakteristiken und Auslöser.



Typisierung



Einbahnring

- Davos, gemeindeweit (vgl. Kapitel 4.3.1)
- Zug, Zentrum (vgl. Kapitel 4.3.1)
- Wetzikon, Zentrum (vgl. Kapitel 4.3.2)
- Schaan, Zentrum (vgl. Kapitel 4.1.2)

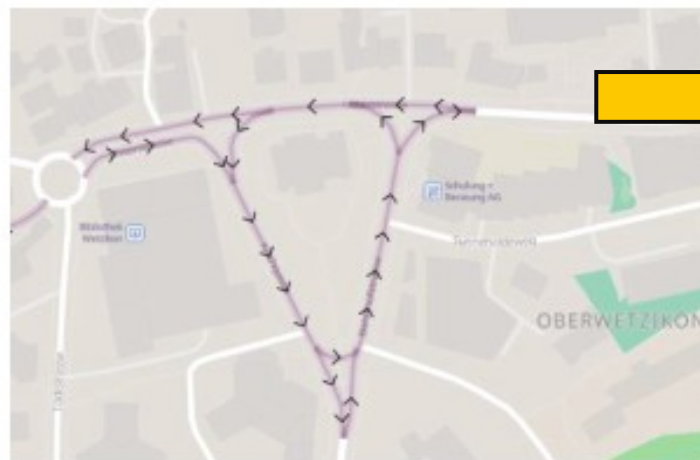
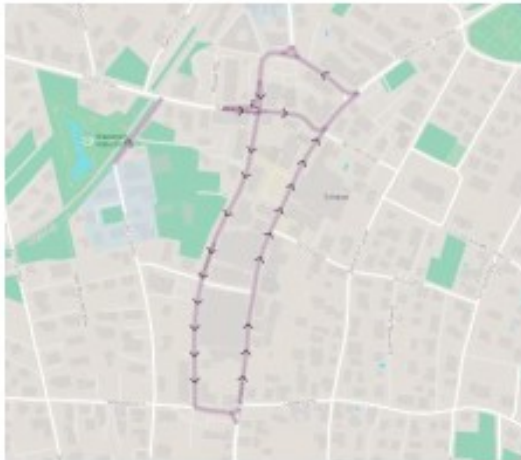


Abbildung 43: Links: Einbahnring Schaan, Rechts: Einbahnring Zug

Einbahnstrassensysteme (EBS)

Einzelssysteme	Systemkombination
Einbahnring paralleles Einbahnpaar Einbahnschleife gegenläufige Einbahn	repetitive nicht repetitive Systemkombinationen bestehend aus

Abbildung 42: Typisierung EBS

Typisierung



Paralleles Einbahnpaar

- Stans, Robert-Durrer- & Stansstaderstrasse (vgl. Kapitel 4.2.1)
- Sierre VS, Av. du Rothorn, Rue du Bourg, Av. du Château
- Buchs SG, Bahnhof- und Grünaustrasse
- Pfäffikon, Turm-/Bahnhof- & Kempttalstrasse (vgl. Kapitel 4.2.2)
- Winterthur, St.-Georgen- & Merkurstrasse (vgl. Kapitel 4.3.4)
- Zürich, Rieter- & Waffenplatzstrasse
- Zürich, Sihl- & Uraniastrasse

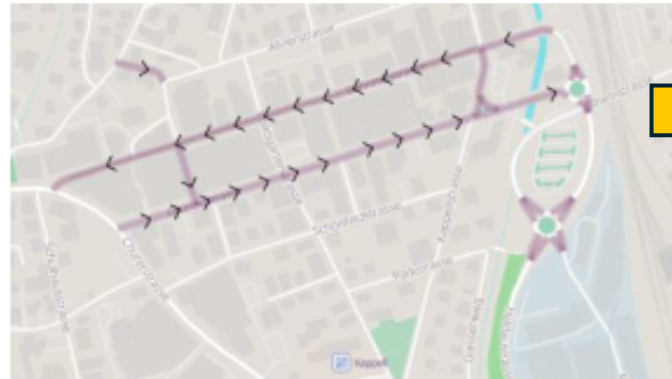


Abbildung 44: Links: Einbahnpaar, Pfäffikon, Rechts: Einbahnpaar Buchs

Einbahnstrassensysteme (EBS)



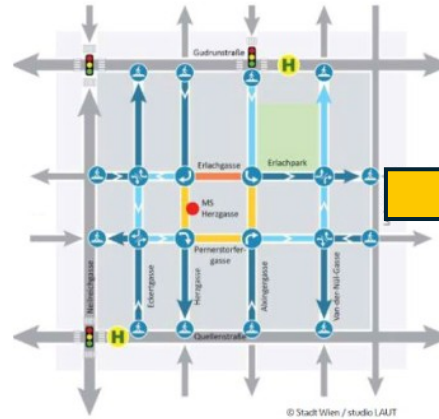
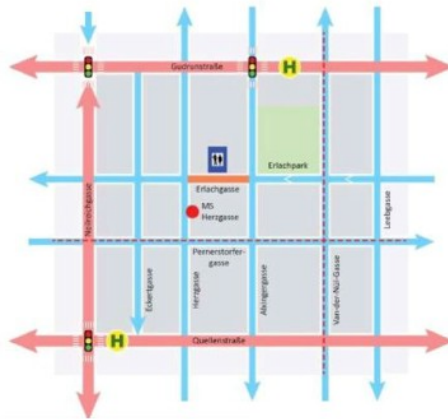
Abbildung 42: Typisierung EBS

Typisierung



Repetitive Kombination

- Berlin, quartierweit «Kiezblock Pankow» (vgl. Kapitel 4.1.4)
- Wien, quartierweit «Supergrätzl» (vgl. Kapitel 4.1.7)
- Barcelona, quartierweit «Superblock» (vgl. Kapitel 4.1.8)

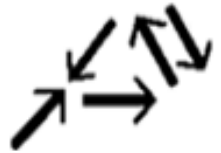


Einbahnstrassensysteme (EBS)

Einzelelemente	Systemkombination
Einbahnring paralleles Einbahnpaar Einbahnschleife gegenläufige Einbahn	repetitive nicht repetitive Systemkombinationen bestehend aus

Abbildung 42: Typisierung EBS

Typisierung



Nicht repetitive Kombination

- Gent, Stadtweit «Circulatieplan» (vgl. Kapitel 4.1.5)
- La Chaux-de-Fonds, Stadtweit (vgl. Kapitel 4.1.3)
- Hamburg, Quartierweit (vgl. Kapitel 4.2.3)

Einbahnstrassensysteme (EBS)

Einzeilsysteme	Systemkombination
Einbahnring paralleles Einbahnpaar Einbahnschleife gegenläufige Einbahn	repetitive nicht repetitive Systemkombinationen bestehend aus

Fig. 42: Typisierung EBS



Legende

- Parkhäuser
- Parkhauszufahrten
- Bestehende Fußgängerzonen oder Plätze
- Verkehrsversuch Ottensen
- Einbahnstraße
- Fußwege
- Pick-up Point (Halten sowie Ein- und Aussteigen)



6 Evaluations- methoden

Evaluationsmethoden

Im Überblick

- **Supergräzl (Wien):** GIS-Analyse mit Filterkriterien, z.B. nur bewohnte Flächen, Zerschneidung durch übergeordnete Strassen und Strassenbahnlinien, Kompaktheit des Blocks, Grünraumbedarf, Dichte > 250 P/ha (Frey et. al. 2020)
- **Super- und Miniblock (Schweiz):** GIS-Analyse mit Bedingungen, z.B. Innere und äussere Einbahnringlänge, Anzahl und Form der Strassenkanten, minimale Grundfläche der Gebäude sowie minimale Bevölkerungsdichte über 100 P/ha und Bebauungsdichte über 30%. (Eggimann, 2022a, 2022b)
- **Superblocks (Barcelona):** Zelle im Strassenraster mit ca. 400 m x 400 m Fläche, Bevölkerung von ca. 6'000, öffentliche Einrichtungen vorhanden (Rueda, 2019)
- **Superblocks (Bern):** Vorgehen mit Kriterien, z.B. verkehrliche Barrieren (Strassen, ÖV), Einwohnerdichte, Freiraumversorgung, Durchgangsverkehr, Konflikte mit bestehenden Projekten z.B. Fernwärme, BGK.
- **Kiezblöcke (Berlin):** Leitfaden und Steckbriefe für Ämter und Behörden. Bezirke sind in der Verantwortung auf Nebenstrassen. Verfahrensablauf für bottom-up (Anwohnerinitiative) oder top-down (Bezirksamt)

Evaluationsmethoden

Erkenntnisse

- Top-Down-Ansatz vs. Bottom-Up-Ansatz
- Grössere Strassen, Tram-/Bahnlinien ausserhalb der Blocks
- Hohe Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, bestenfall Mischnutzung (Wohnen und Gewerbe). Im Ausland ca. 200 – 400 P/ha, in CH bis 100 P/ha
- Fläche ca. 100 m x 100 m bis 400 m x 400 m
- Weitere Aspekte: ÖV-Zugang, Freiraum-, Grünraumbedarf, PW-Besitz, Einrichtungen wie Schulen etc.

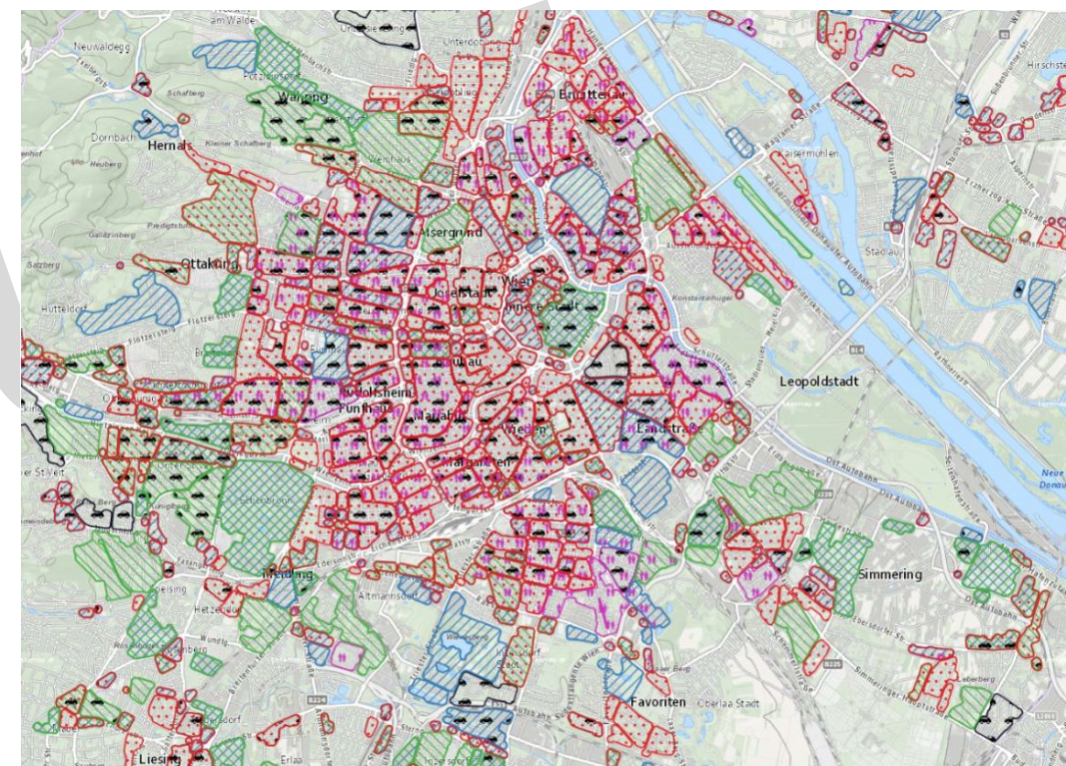


Abbildung 35: Superblock-Kandidaten mit Überlagerung aller Kennzahlen (Frey et al., 2020)

7 Fazit

Was nehmen wir mit?

- Dokumentationslücke bei bestehenden, älteren Einbahnstrassensystemen vorhanden.
- Nur wenige aktuelle Beispiele aus der Schweiz zu EBS.
- Früher war Fokus auf Hauptachsen und MIV-Leistungsfähigkeit. Neuere Konzepte haben Verkehrsberuhigung und Siedlungsqualität zum Ziel.
- Evaluationsmethoden basieren häufig auf top-down-Ansätzen mit GIS-Analysen. Nur selten auf Anwohnerinitiativen.
- Entsprechend unterschiedlich sind die Arten und Auslöser von EBS.
- Erfolgsfaktoren und Stolpersteine können den Prozess oder die Ausgestaltung von EBS betreffen.

→ Mehr dazu im Handbuch

8

Weiterer Forschungsbedarf

Weiterer Forschungsbedarf

- Wirkungskontrolle nach Umsetzung zum Füllen der Dokumentationslücke.
- Grundlagen und Analysen im Bereich Verkehrssicherheit sind veraltet.
- Einfache Modellierungs-ansätze, welche auch Effekte auf Modal Split zeigen, fehlen.

