

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Band: 36 (1979)
Heft: 10

Artikel: Neue Massstäbe für den Quartierverein : das Wohnstrassenkonzept
Autor: Dietiker, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782187>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 31.10.2024

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

Neue Massstäbe für den Quartierverkehr

Das Wohnstrassenkonzept

Von Jürg Dietiker, Verkehrsplaner der Metron, Brugg-Windisch

Der Strassenbau ist in den letzten Jahren zur Zielscheibe heftiger Kritik, ja er ist zu einem Politikum geworden. Von dieser Entwicklung zeugt nicht zuletzt die grosse Zahl von Stimmen, die unüberhörbar ihre Forderungen nach einem «menschengerechten Strassenbau» stellen.

Im Vordergrund steht dabei das Bestreben, die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität in den Quartieren so zu fördern, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer, Autos, Kinder) nebeneinander existieren können, ohne dass der Schwächere dauernd gefährdet ist.

Soweit die Zielsetzung. Doch was heisst das nun praktisch?

Obwohl dieses Problem heute auf allen politischen Ebenen intensiv diskutiert wird, sind konkrete schweizerische Beispiele noch sehr selten.

Dies ist der Grund für den folgenden Versuch, praktische Massnahmen aufzuzeigen, die die Realisierung von «Wohnstrassennetzen» auch in unseren ländlichen und kleinstädtischen Verhältnissen ermöglichen.

Neue Massstäbe für den Quartierverkehr: das Wohnstrassenkonzept

In den vergangenen Jahren wurde der Verkehr meist isoliert als Problem für sich betrachtet. Das Verkehrsaufkommen war eine gegebene Grösse, für die man unabhängig von weiteren Gesichtspunkten Raum zur Verfügung zu stellen hatte.

Strasse war Strasse, ob sie nun Durchgangsverkehr zu übernehmen hatte oder nur ein Wohnquartier erschloss. Fahrbahnbreiten und Kurvenradien wurden aus dem fahrdynamischen Verhalten der Autos abgeleitet. Um für die Fussgänger die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und damit der Fahrverkehr nicht übermässig behindert wurde, trennte man die Verkehrsarten und baute auch an jeder Quartierstrasse Trottoirs. Um dem zunehmenden Ansturm zu genügen, wurden Strassen und Plätze immer stärker den Bedürfnissen des schnellfahrenden Verkehrs angepasst.

Als Folge davon wurden viele Wohnquartiere unfreundlich und öde. Die Strasse, ursprünglich ein wichtiger Ort für das Quartierleben, ist oft zu einer

toten Fläche zwischen den Häuserzeilen geworden.

In den letzten Jahren hat nun ein Umdenkungsprozess eingesetzt. Man versucht immer mehr, für den Quartierverkehr neue Massstäbe zu finden. Man wird sich wieder bewusst, dass Quartierstrassen nicht nur Verkehrswege sind, sondern dass sie als Ort der Begegnung und der Kommunikation eine wichtige Aufgabe zu übernehmen haben. Man weiss auch, dass Verkehrssicherheit im Wohnquartier mit technischen Hilfsmitteln kaum gewährleistet werden kann, sondern dass die einfachste, billigste und wirksamste Mass-

nahme die Reduktion der Fahrgeschwindigkeit ist.

Ohne Umdenken geht es nicht

Die Anforderungen, die an eine Quartierserschliessung zu stellen sind, lassen sich etwa so formulieren:

«Die Erschliessung der Wohnquartiere ist so zu gestalten, dass die verschiedenen Bedürfnisse des Quartiers möglichst gut erfüllt werden können. Die Strassen haben dabei nicht nur technische Aufgaben zu erfüllen, sondern sie stellen als Teil des öffentlichen Raumes einen wesentlichen Kristallisationspunkt für das öffentliche Leben im Quartier dar.»

«Das heisst nun aber nicht, dass das Auto verdrängt werden soll, es soll lediglich seine Geschwindigkeit durch geeignete konzeptionelle und bauliche Massnahmen an die Quartierbedürfnisse angepasst werden.»

Terminkalender

8. November 1979: Fünfte Informationstagung über Lufthygienefragen: Emissionen aus Industrie und Gewerbe, Coop-Bildungszentrum in Muttenz, organisiert durch die Schweizerische Gesellschaft der Lufthygieniker.

Das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung an der ETH Zürich führt im Wintersemester ein Kolloquium «Ökologie in der Raumplanung» durch. Die Vorträge finden im ETH-Hauptgebäude statt und beginnen jeweils an den folgenden Tagen um 17.15 Uhr:

1. November 1979	Ökologische Forderungen als Bestimmungsgrössen der Raumplanung	Dr. Heinz Ellenberg, Professor, Systematisch-Geobotanisches Institut der Universität Göttingen
15. November 1979	Die Belastbarkeit des Raumes	Dr. Walter Danz, Leiter des Alpeninstituts für Umweltforschung und Entwicklungsplanung, München
29. November 1979	Umweltverträglichkeitsprüfung in der räumlichen Planung	Dr. Giselher Kaule, Professor, Institut für Landschaftsplanung, Universität Stuttgart
13. Dezember 1979	Zielkonflikte zwischen Ökologie und Ökonomie	Dr. Bernhard Bittig, Vizedirektor, Bundesamt für Forstwesen, Bern
10. Januar 1980	Konzepte und Vorgehen der ökologischen Planung	Dr. Hans Kiemstedt, Professor, Institut für Landschaftspflege und Naturschutz der Technischen Universität Hannover
24. Januar 1980	Ökologie in der Orts- und Regionalplanung	Dr. Frank Klötzli, Professor, Geobotanisches Institut ETH (Stiftung Rübel), Zürich
7. Februar 1980	Ökologische Forschung (MAB-Forschung in der Schweiz)	Dr. Bruno Messerli, Professor, Geographisches Institut der Universität Bern
21. Februar 1980	Ist der ländliche Raum ein ökologischer Ausgleichsraum?	Dr. Willy Schmid, Professor, ORL-Institut ETH, Zürich

Diese Bemerkungen werden kaum bestritten werden, sie entsprechen etwa dem, was man sich unter Quartierserschliessung heute vorstellt. Und trotzdem tut man sich schwer, diese Vorstellungen in die Praxis umzusetzen. Dafür verantwortlich sind verschiedene Gründe:

- Es ist sehr schwer, von den institutionalisierten Empfehlungen der Strassenbau-Normen wegzukommen.
- Die neue Wohnstrassen-Norm der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner gibt wohl konzeptionelle, aber keine praktischen Gestaltungshinweise.
- Die ausländischen Beispiele, vor allem aus Holland, können nicht einfach auf unsere schweizerischen Verhältnisse übertragen werden.
- Realisierte schweizerische Beispiele als «Anschauungsunterricht» sind selten.
- Die allgemein bekannten Vorschläge betreffen fast ausschliesslich städtische Sanierungsquartiere mit dichter Bebauung, Vorschläge für ländliche und kleinstädtische Wohnquartiere sowie Neubaugebiete fehlen.

In Anbetracht aller dieser Hindernisse müssen wir deshalb als erstes unsere Planungs- und Projektierungsgrundlagen kritisch sichten. Gleichzeitig geht es auch darum, die vorhandenen Beispiele für unsere ländlichen und kleinstädtischen Verhältnisse anwendbar zu machen.

In den folgenden Kapiteln werden dazu konkrete Vorschläge aufgezeigt.

Wo sind Wohnstrassen möglich?

Ob das Wohnstrassenkonzept für ein Quartier geeignet ist und die gesteckten Zielsetzungen erfüllen kann, ist von den folgenden Voraussetzungen abhängig:

- **Quartiergrösse:** Das Quartier soll abgrenzbar sein und pro Anschluss an das übergeordnete Strassennetz nicht mehr als etwa 300–400 Einwohner umfassen.
- **Nutzung:** Hauptsächlich Wohnen. Ein gewisser Gewerbeanteil ist jedoch zulässig.
- **Bevölkerungsstruktur:** Durchmischtes Quartier, Familien mit Kindern sollen nach Möglichkeit vorhanden sein.
- **Verkehrssituation:** Die Führung und Lenkung des Verkehrs sollte ohne grosse zusätzliche Investitionen möglich sein.
- **Parkierung:** Das Parkierungsproblem sollte ohne grosse Investitionen innerhalb des Quartiers im bisher-

gen Rahmen lösbar sein.

- **Verkehrsverdrängung:** Durch die Verkehrsberuhigungsmassnahmen dürfen nicht andere Quartiere zusätzlich belastet werden.
- **Verkehrsaufkommen:** Das Verkehrsaufkommen darf pro Anschluss an das übergeordnete Strassennetz 120 PW pro Spitzenstunde nicht überschreiten.
- **Streckenlänge:** Die Fahrstrecke auf Wohnstrassen soll für den Automobilisten 500 m nicht überschreiten.
- **Problembewusstsein:** Die Bewohner sollten wenn möglich bereits auf die Fragen des Verkehrs, der Frei- und Spielflächen sensibilisiert sein.
- **Organisationen der Quartierbewohner:** Es wäre nützlich, wenn ein Quartierverein oder Gruppierungen initiativer Bewohner vorhanden wären.

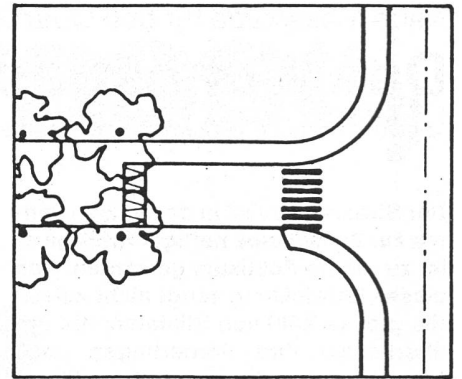
Diese Voraussetzungen sind in jedem Falle abzuklären, damit entschieden werden kann, ob ein Wohnstrassennetz verwirklicht werden kann.

Bausteine des Wohnstrassen-Netzes

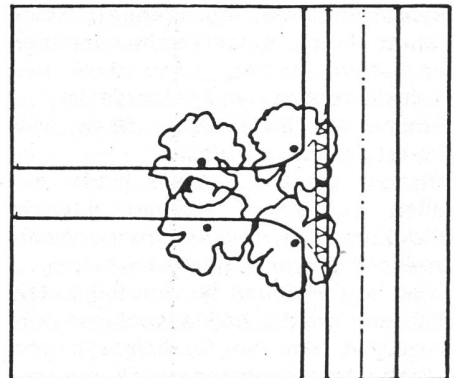
- **Anschlussbereich:** Der Übergang vom Wohnstrassenquartier in die übergeordnete Strasse ist je nach Funktion der Anschlussstrasse unterschiedlich zu gestalten. Bei stärker befahrenen Strassen ist dieser Bereich so anzulegen, dass der Verkehrsfluss nicht behindert wird.
- **Quartierplatz:** In jeder Strasse oder in jedem Quartierteil ist ein Bereich im Sinne eines *Quartierplatzes* auszuscheiden. Diese Massnahme entspricht den Bedürfnissen der Menschen, sich einwandfrei *orientieren* und sich mit dem eigenen Wohnbereich *identifizieren* zu können. Sie entspricht dem Anliegen, in einer ästhetisch ansprechenden und anregenden Umgebung zu leben, die eine hohe *Erlebnisqualität* zu vermitteln vermag.
- **Trennbereich:** Um Durchgangsverkehr auf den Wohnstrassen zu vermeiden, sind Trennbereiche vorzusehen, die jedoch im Notfall und für die öffentlichen Dienste eine Durchfahrt zulassen.

Die Dimensionierung der Wohnstrassen

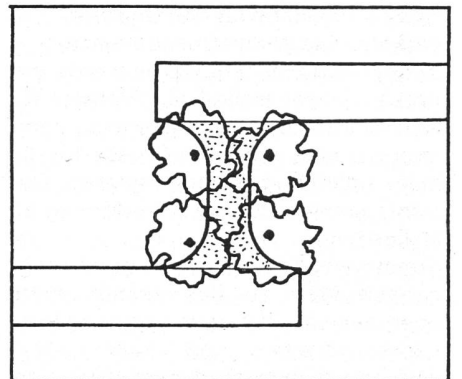
Bei der Festlegung der Strassenabmessungen sind je nach Art des Verkehrsaufkommens und der Begegnungshäufigkeit verschiedener Fahrzeuge die folgenden verkehrstechnischen Mindestmasse einzuhalten:



Anschluss an eine Hauptstrasse: Damit der Verkehrsfluss auf der Hauptstrasse nicht beeinträchtigt wird, kann die Wohnstrasse erst in einem gewissen Abstand beginnen.



Anschluss an eine Sammelstrasse: Die Wohnstrasse schliesst mit einer Trottoirüberfahrt direkt an die Sammelstrasse an.



Trennbereich zwischen zwei Wohnstrassen:

Für die öffentlichen Dienste und für Notfälle ist die Durchfahrt möglich. Der normale Verkehr wird durch die optische Gestaltung von der Durchfahrt abgehalten.

- LW/LW 5,50 m
- LW/PW 4,75 m
- PW/PW 4,00 m

Man darf jedoch nicht vergessen, dass bei allzu schmalen Strassen die Gestaltungsmöglichkeiten stark eingeschränkt sind. Das Ziel, den Strassen-

raum gestalterisch im Quartier zu integrieren und für weitere Bedürfnisse nutzbar zu machen, ist mit Strassen unter fünf Metern schwierig zu verwirklichen. Deshalb soll bei neuen Strassen dieses Mass nach Möglichkeit nicht unterschritten werden.

Das Wohnstrassenkonzept im «Brüel»

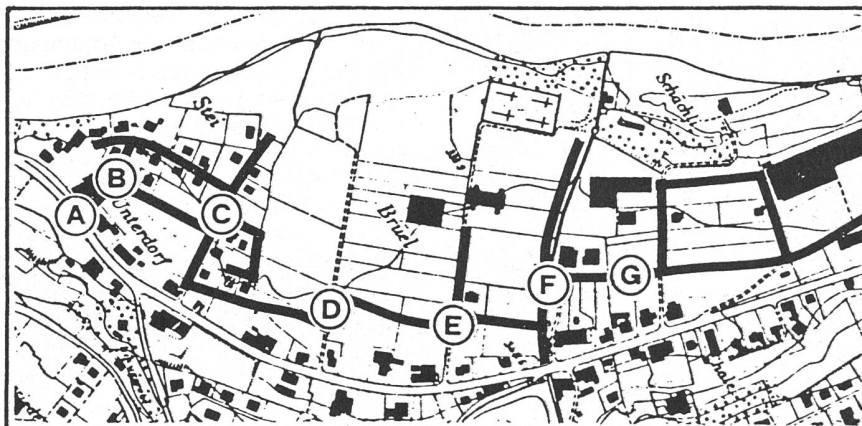
An einem konkreten Beispiel wollen wir nun zeigen, wie die bis dahin vorgestellten Grundlagen in die Praxis umgesetzt werden können.

Das «Brüel» ist ein Baugebiet in einer ländlichen Gemeinde mit unterschiedlichen Nutzungen von der Einfamilienhaus- bis zur Industriezone. Um die heute bestehende mangelhafte Erschliessung zu verbessern und die Überbauung der noch unerschlossenen Grundstücke zu ermöglichen, soll ein Erschliessungsplan ausgearbeitet werden.

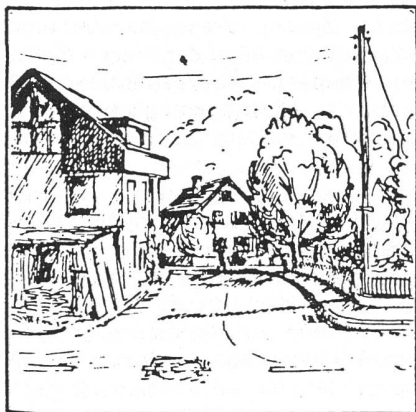
Beschreibung der einzelnen Teilbereiche

Die Abklärung der verschiedenen Voraussetzungen zeigt, dass der Realisierung eines Wohnstrassennetzes nichts im Wege stehen würde.

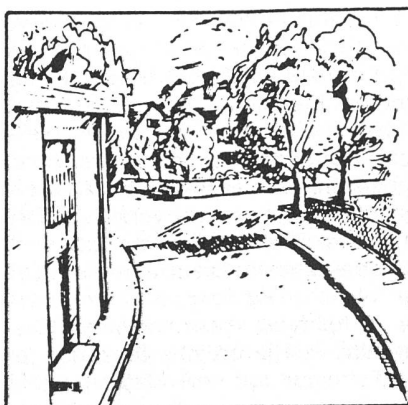
Der systematische Aufbau des Wohnstrassennetzes mit Hilfe der vorgeschlagenen Bausteine führt schliesslich zum folgenden Resultat:



Teilbereiche des Wohnstrassennetzes.



A: Der Anschlussbereich ist so zu gestalten, dass von der Landstrasse her eine reibungslose Zufahrt gewährleistet ist. (Gut ausgebaute Strasseneinmündung bis zum Übergangsbereich B.)



B: Der Beginn des Wohnstrassenbereiches ist durch die Niveauänderung (Trottoirniveau durchgezogen) und die Baumgruppe optisch klar markiert. Für den Autofahrer wird ersichtlich, dass er nun in eine Wohnstrasse einfährt.



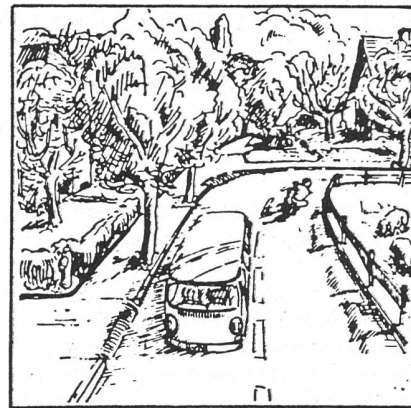
C: Diese Strasseneinmündung ist gestalterisch als «Quartierplätzchen» anzulegen. Durch Belagsänderungen kann gleichzeitig der Einmündungsbereich gut sichtbar gemacht werden.



D: Trennbereich zwischen zwei Wohnstrassen. Die Durchfahrt ist möglich, aber nicht attraktiv.



E: Um den Übergang des Fussweges zum Schulhaus sicher zu machen, wird der Kreuzungsbereich mit der Wohnstrasse durch gestalterische Massnahmen und durch einen Fahrbahnversatz markiert.



F: Anschluss der Wohnstrasse an die Industrieerschliessungsstrasse. Das Trottoir ist durchgezogen, der Fussgänger erhält Priorität.



G: Industrierschliessungsstrasse, mit verbreiterem Trottoir, das die Anlage einer Baumallee ermöglicht.

Gestaltungselemente einer Wohnstrasse

Bis hierher haben wir uns vor allem mit den planerischen Vorarbeiten für die Realisierung eines Wohnstrassennetzes beschäftigt. Welche Hilfsmittel stehen uns nun für Detailgestaltung der einzelnen Strassen zur Verfügung?

Bei allen Strassenbauten wurden schon immer verschiedene Elemente verwendet, mit denen bei geeigneter und phantasievoller Anwendung Wohnstrassen gestaltet werden können:

- verschiedene Strassenbeläge
- Beleuchtungskandelaber
- Hydranten
- Bäume und Sträucher
- Brunnen

- Entwässerungsrinnen
 - Sitzbänke
 - Markierung der Parkfelder
 - Garagenvorplätze
 - Containerabstellplätze
 - Strassenpfosten, Wehrsteine
 - Niveauänderungen mit Anrampung
- Die folgende Sisse soll zeigen, wie man zum Beispiel den Übergangsbereich in die Wohnstrassen mit diesen traditionellen Hilfsmitteln gestalten kann:



Gestaltung des Übergangsbereiches mit Hilfe von traditionellen Hilfsmitteln.

Die Einfahrt erfolgt wie bei Parzellenanschlüssen über die Trottoiranrampung. Die Wohnstrasse ist mit einem anderen Belag versehen. Zusammen mit der Baumgruppe signalisiert diese Massnahme dem einfahrenden Automobilisten, dass er hier in ein Quartier kommt, in dem er sehr vorsichtig fahren muss. Die Entwässerungsrinne in der Strassenmitte dient ihm als Leitlinie. Wenn er ihr folgt, ist ihm überall die Durchfahrt gewährleistet. (Dies deshalb, weil ja örtliche Einengungen der Fahrspur auf drei Meter möglich sind.)

Ist eine Wohnstrasse teuer?

Sind Wohnstrassen teurer als andere Strassen? Dies ist eine Frage, die nur beantwortet werden kann, wenn man die verschiedenen Aspekte gegeneinander abwägt:

- Gegenüber den traditionellen Erschliessungsstrassen kann auf das Trottoir verzichtet werden. Die dadurch möglichen Einsparungen an Baukosten und Landerwerb betragen rund 300–400 Franken pro Laufmeter Strasse.
- Wohnstrassen können zum Teil schmaler angelegt werden als die bisherigen Normbreiten. Zudem lassen sie sich besser an die speziellen örtlichen Verhältnisse anpassen. Auch dadurch ergeben sich Einsparungen.
- Demgegenüber stehen die Mehrkosten der Wohnstrassengestaltung mit Hilfe von Belagsänderungen, Bäumen usw.

Neben diesen direkt bezifferbaren Kosten ist aber auch der Nutzen einzubeziehen, der für die Quartierbewohner durch die Nutzungsmöglichkeit der Strasse für weitere Bedürfnisse entsteht.

Und wenn es gelingt, durch die verschiedenen Massnahmen die Verkehrssicherheit so zu verbessern, dass nur ein Kinderunfall weniger passiert, dass dann (neben dem Leid für die Betroffenen) Spital- und Rentenkosten von einigen hunderttausend Franken nicht anfallen, fällt die Kostenbilanz eindeutig zugunsten der Wohnstrasse aus.

Parkraum in Innenstädten: Nutzen in Franken eines Parkplatzes

Dr. Kurt Vonesch, Wirtschaftsberater, Planer BSP, Bern

Zwei städtische Untersuchungen

Der Verfasser hatte Gelegenheit, in zwei städtischen Ballungsräumen, Zürich und Bern, an der Erarbeitung von Grundlagen zur umfänglicheren Beurteilung des Bedarfs an Parkraum mitzuwirken. Der beratende Beitrag konzentrierte sich auf den Einfluss von Detailhandel und Dienstleistungsgewerbe auf privatmotorisierte Fahrten zur Innenstadt.

Galt das Anliegen des Zürcher Stadtplanungsamtes der Ausformung eines

generellen Konzepts der Parkraumplanung im Stadtzentrum, so zielte in Bern das Augenmerk der städtischen Wirtschaftsdirektion auf die Verflechtung zwischen Kernstadt und regionalen Aussengemeinden anhand nachzuweisender Kaufkraftströme. Für beide Problemfälle mussten vorerst Wege der empirischen Durchdringung gefunden werden, was weniger in der Umsetzung als in den gedanklichen Vorkehren aufwendig war. Der Verfasser hat beide Untersuchungen auch bei der prakti-

schen Durchführung in Zusammenarbeit mit den Auftraggebern betreut. Beidenorts wurde mit einfachen Mitteln und bescheidenen Kosten gewirkt.

Sind anderer Leute Berge schöner?

Warum die Migration, warum durchwandert man nicht die Nachbarschaft? In 24 Regionsgemeinden ausserhalb Berns hat es eben keine umfänglich pyramidalen Angebotsberge. Wohl besorgen 800 Detailläden auf 85 000 m² Nettoverkaufsfläche mit 43 % einen achtbaren Abstrich an der verfügbaren Kaufkraft ihrer Anwohner. Etwas Geld, um 4 %, bewegt sich nach aussen hin zur Fernzone. Doch gegen 580 Mio. Franken wandern und insbesondere fahren zur Kernstadt. Das sind 53 % «Kaufkraftexport» der dem Detailhandel zugeordneten Mittel privater Haushaltungen. «Bern grüsst die Agglomeration», vor allem grüssen 1940 städti-