

Wohn(liche) Strassen : Privatverkehr in die Schranken! [Dossier]

Autor(en): **Michel, Urs / Rellstab, Ursula / Bachmann, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **76 (1981)**

Heft 3-de

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174929>

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.

Zum Thema



Solange der Verkehrskrebs zu Stadt und Land nicht wirklich bei der Wurzel gefasst werden kann, bleibt nur die Suche nach einem halbwegs erträglichen Nebeneinander von Mensch und Auto. Der Privatverkehr muss in seine Grenzen verwiesen werden, der Mensch vermehrt zu seinem Recht auf Gesundheit, Sicherheit, Ruhe und freien Lebensraum kommen. Zwei Wege zeichnen sich dabei für Wohnquartiere ab:

● Den Verkehr anders organisieren

Wir können den Verkehr verlangsamen, das Durchfahren ganz oder teilweise verbieten, den Verkehr umleiten, nur noch Anlieferer oder Besucher zulassen, Einbahnstrassen, Stopstrassen und Sackgassen einrichten – mit Verkehrstafeln. Damit lassen sich unsere Siedlungen beruhigen, aber schöner werden sie dadurch nicht. Abgesehen davon: Tafeln allein nützen in der Regel wenig. Es bedarf flankierender Massnahmen.

● Die Strassen neu gestalten

Wir können die Einfahrt in die Quartierstrasse verengen und erschweren, das Trottoir durchziehen oder verbreitern, die Strasse voll oder teilweise aufpflastern, Bodenschwellen einbauen, die Fahrbahn durch horizontale Versätze, Wehrsteine, Pflanzen, Sitzbänke, Spielgärten usw. unterbrechen, die Parkplätze einschränken oder unter den Boden verlegen, in einem Neubaugebiet aber die Strasse von Anfang an menschenfreundlich und verkehrshemmend gestalten.

Wichtig bei allen Massnahmen ist jedoch, dass behutsam vorgegangen und dem besonderen Charakter der Strasse und ihrer Häuser, vor allem aber den Bedürfnissen der Bewohner Rechnung getragen wird. Denn sie bilden eine Einheit. Worauf es dabei ankommt, wie man vorgehen kann und welche Erfahrungen man wo gemacht hat, davon erzählen die folgenden Seiten.

Erschweren, verlangsamen, neuorganisieren:

Privatverkehr in die Schranken!

Das starke Aufkommen des Individualverkehrs ist eine Seuche für Stadt und Land: Entstanden aus der unglücklichen Trennung von Wohnen und Arbeiten, aus dem anfänglichen Ungenügen der öffentlichen Verkehrsmittel, dem Anstieg der Bodenpreise in der Stadt sowie der damit zusammenhängenden Verdrängung von Wohnraum hat er sich so entwickelt, dass beständig neue Strassen notwendig werden. Strassen, die – langfristig gesehen – selber wieder neuen Verkehr hervorrufen. Verkehrsberuhigung tut daher dringend not.

Igssypikon war bis in die fünfziger Jahre ein Bauerndorf, etwa zehn Kilometer ausserhalb der Stadt. Das Auto verschaffte aber immer mehr Leuten die Möglichkeit, in der Stadt zu arbeiten und «im Grünen» zu wohnen. Damit wuchs die Erreichbarkeit und *Attraktivität des Stadtzentrums* samt der angrenzenden Wohnquartiere, wodurch die dortigen Bodenpreise in die Höhe schnellten. Der Verdrängungsprozess hatte begonnen. Anstelle von Wohnungen und Werkstätten machten sich in der Innenstadt Büros und umsatzstarke Läden breit. Je mehr Leute ihren Wohnsitz aufs Land verlegten, desto grösser wurde der Verkehr sowohl innerstädtisch wie auch auf den Ortsverbindungsstrassen. Die Grundstückpreise in Igssypikon waren auch nicht stabil geblieben, so dass viele in der Stadt Beschäftigte sich an noch weiter entfernten Orten niederliessen und nun täglich am Morgen- und Abendstossverkehr teilnahmen, der sich auch in Igssypikon zu stauen begann. Daher wurde die Hauptstrasse durch das Dorf ausgebaut. Und zwar so, dass man annehmen konnte, der Verkehrsmisere ein für allemal Herr geworden zu sein: An unübersichtlichen Stellen wurden insgesamt drei Höfe abgebrochen, um die beidseits mit Trottoirs ausgerüstete Strasse begradigen zu können. Von den Vorgärten und -plätzen blieb nicht viel übrig.

So darf es nicht weitergehen

Wie soll die Entwicklung Igssypikons wie jene der ganzen Region weitergehen? Muss der Verkehr weiter zunehmen, weil einerseits immer mehr Stadtbewohner durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen aus der Stadt verdrängt werden und weil andererseits immer mehr Arbeitskräfte aus wirtschaftlich schwächeren Gebieten angezogen und in der Stadt Arbeit, aber keine Wohnung finden? Müssen immer mehr Eltern um der *Sicherheit* ihrer Kinder willen und um ihnen ein Minimum an *Bewegungsfreiheit* zu gewähren, städtische Wohn-

quartiere verlassen, die durch parkierte Autos und parkplatzsuchende Autofahrer in Beschlag genommen worden sind? Müssen sie selbst zu Pendlern werden, zusätzlichen Verkehr erzeugen und zusätzliche Bewohner zum Ausziehen zwingen?

Die Antwort des *Verkehrs-Clubs der Schweiz* (VCS) lautet: Nein, so muss und darf die Entwicklung nicht weitergehen. *Verkehrsberuhigung* als Grundsatz einer neuen Verkehrspolitik bietet zwar keine hinreichende Voraussetzung, die dargestellte Entwicklung aufzuhalten. Sie muss aber als eine von mehreren notwendigen Voraussetzungen betrachtet werden, um aus dem Teufelskreis Auto – Geschäft – (Spekulation) – Verdrängung – Verkehr – Auto usw. herauszukommen (andere ebenso notwendige Voraussetzungen, wie zum Beispiel ein reformiertes Bodenrecht, müssen im Rahmen dieser Überlegungen unberücksichtigt bleiben).

Eine Verkehrspolitik mit dem Ziel, nicht nur die Auswirkungen des Verkehrs auf den Menschen und seine Umwelt wieder erträglich zu machen, sondern den motorisierten Verkehr insgesamt so gering wie möglich zu halten, muss über ein ganzes Arsenal von *Mitteln und Massnahmen* verfügen: angefangen beim Fahrverbotssignal bis zur Pflicht, Parkhäuser in regionale Richtpläne aufzunehmen. Über die Mittel und Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung auf der Ebene der einzelnen Strasse ist in letzter Zeit erfreulicherweise immer häufiger anhand von realisierten Beispielen berichtet worden.

Verlangsamen und erschweren

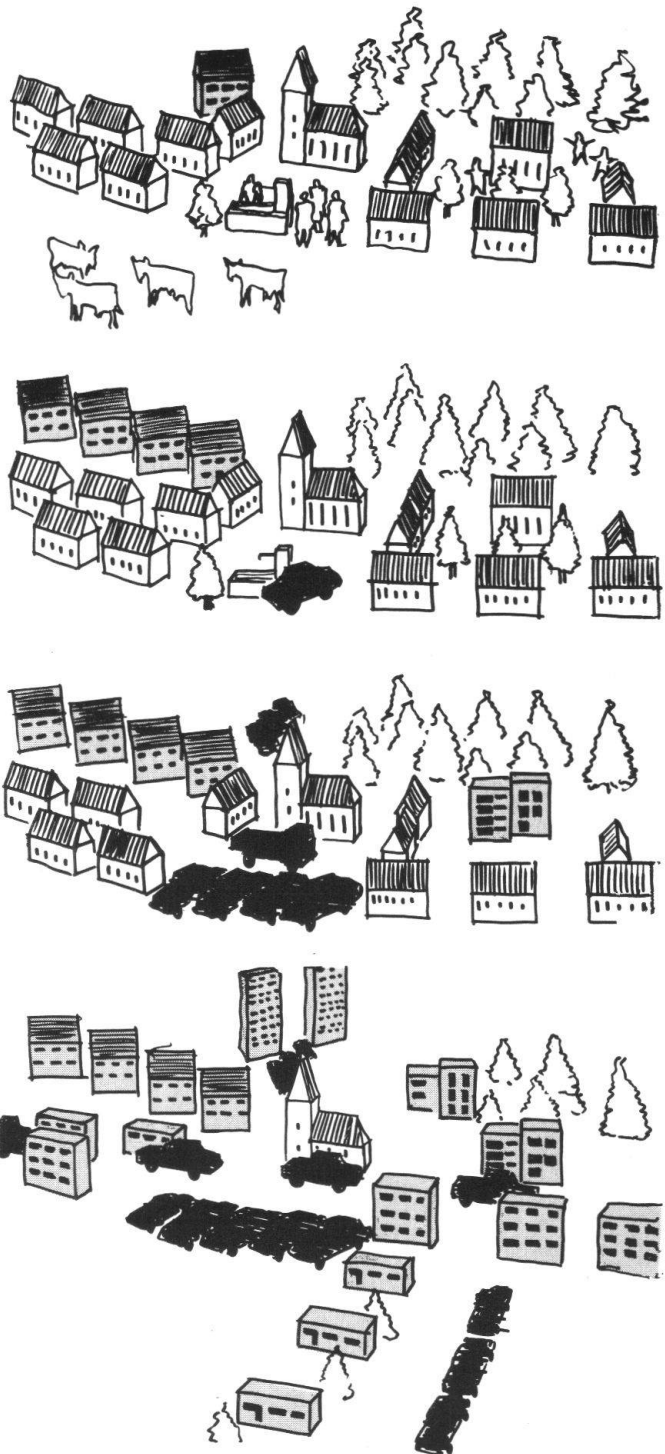
Verkehrsberuhigung im Quartier bedeutet einerseits in vielen Fällen das Unterbinden oder zumindest *Erschweren des Durchgangsverkehrs*, andererseits in jedem Falle das *Verlangsamen des übrigen Verkehrs* auf ein Mass, das für die nichtmotorisierten Strassenbenützer ein Optimum an Sicherheit und Gleichberechtigung ermöglicht. Die gleichen Mittel wie in einer Wohnstrasse können über ein

Quartier verteilt dort zur Umgestaltung des Strassenraums oder zur Umorganisation des Erschliessungssystems eingesetzt werden, wo ihre Wirkung optimal ist (zum Beispiel an den Einfahrten auf Kreuzungen). Wo durch eine *Neuorganisation der Parkierung* die Ursache des Übels behoben werden könnte, muss leider vorläufig mit behelfsmässigen Massnahmen (wie Aufhebung oder Umwandlung von Kurz- in Dauerparkplätze) der Schutz der Bewohner angestrebt werden, solange in der Schweiz (im Gegensatz zur Bundesrepublik Deutschland) unter Berufung auf den Grundsatz der Rechtsgleichheit eine eigentliche *Bevorzugung der Anwohner* (Anwohnerprivileg) verunmöglicht wird. Ziel der Massnahmen ist die Schaffung von verkehrsarmen und -beruhigten «Zellen», die aber vom Siedlungsorganismus nicht isoliert werden dürfen. Damit sollen die Strassen neben ihrer Erschliessungsfunktion auch wieder dem Aufenthalt und der Begegnung dienen können, wie dies früher der Fall war.

Möglichst kurze Verbindungswege

Verkehrsberuhigung in Stadt und Dorf muss zusätzlich diejenigen Bereiche umfassen, die zwar wegen übermässiger Immissionen heute schon teilweise entvölkert sind, deren verbliebene Bewohner aber erst recht Anspruch auf eine Verbesserung ihres Wohnumfeldes haben, auch im Interesse der Stadt oder des Dorfes als Ganzes. Gemeint sind diejenigen unter den heute stark befahrenen Strassen, welche ihre übergeordnete Bedeutung seit jeher nicht nur als Verkehrsadern, sondern als *Arterien des Siedlungsorganismus* überhaupt hatten. An ihnen konzentrieren sich öffentliche Gebäude, Läden und Dienstleistungsbetriebe. Das Zusammenleben ausserhalb der Wohnung leidet nicht nur unter unwohnlichen Quartierstrassen, sondern auch dort, wo Durchgangsstrassen zu unüberwindlichen Verkehrskanälen werden. Ebenso wie der Schutz der Vorgärten im Quartier ist der *Schutz des bestehenden Nutzungsgefüges* von Versorgungs-, Begegnungseinrichtungen und Wohnen eine wesentliche Aufgabe des Heimatschutzes, die zum Teil auch mit Hilfe der Verkehrsberuhigung gelöst werden kann. Welche Möglichkeiten stehen dazu offen?

Zuerst muss der unbrauchbar gewordene planerische Grundsatz der Trennung der verschiedenen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Versorgung, Erholen) abgeschafft und durch den Grundsatz einer zweckmässigen Zuordnung mit möglichst kurzen Verbindungswegen ersetzt werden. In diesem Sinne kann der Stimmbürger (so wie im Kanton Zürich) Einfluss nehmen auf die kommunale Richtplanung.



Vom Bauerndorf zur Agglomerationsgemeinde: Wo vor dreissig Jahren die Kühe weideten, haben sich heute Strassen und Neubauten – oft in Blockform – breitgemacht. Die Planung als korrigierendes Mittel kommt in solchen Fällen zu spät. Dass die Entwicklung der ehemals ländlichen Gemeinden zudem das Klima in der Stadt verschlechtert, wird oft übersehen (Illustration Michel).

Beschränkungen des motorisierten Individualverkehrs zur Verminderung der schädlichen Auswirkungen (Unfälle, Lärm, Luftverpestung, Schäden an Kulturdenkmälern) zum Beispiel in Form von generell tieferen Geschwindigkeitslimiten für gan-

ze Siedlungen oder für bestimmte Gefahrenbereiche (Schulen usw.) wie auch in Form von autofreien Erholungsgebieten sind längst überfällig.

Keine weiteren Verkehrsflächen

Der Verzicht auf die Erweiterung von Verkehrsflächen für den privaten Motorfahrzeugverkehr ist eine Forderung, die sich in vielen Fällen hundertprozentig mit den Erfordernissen des *Ortsbild- und Landschaftsschutzes* deckt. Wo hingegen eine Ortsumfahrung im Interesse des Ortsbild- oder Wohnschutzes liegt, muss die bisherige Durchgangsstrasse entsprechend redimensioniert werden. Wo ein Parkhaus gebaut wird, sind entsprechend Parkplätze auf der Strasse aufzuheben. Wo durch Wohnschutzmassnahmen Verkehr aus einem Quartier verdrängt wird, dürfen nicht neue Verkehrskanäle ausgebaut werden, sonst wird statt einer Verkehrsberuhigung lediglich eine *Verkehrsverlagerung* zu Lasten anderer Bewohner erreicht. Erst recht illusorisch ist die Annahme, durch den Ausbau von Verkehrskanälen werde der Verkehr zwischen diesen Kanälen von selbst abnehmen. Die Erfahrung zeigt, dass neue Verkehrsflächen höchstens kurzfristig eine Entlastung bringen, längerfristig aber zusätzlichen Verkehr erzeugen oder anziehen.

Das Umsteigen von motorisierten auf das nicht motorisierte beziehungsweise vom privaten auf das *öffentliche Verkehrsmittel* (in gewissen Fällen auch eine Kombination, beispielsweise Park and ride) kann zwar durchaus bei jedem einzelnen beginnen, muss aber gleichzeitig wirksam unterstützt werden durch eine konsequente Politik der Privilegierung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (Schaffung

von Fuss- und Velowegen, Busspuren, Bevorzugung von Tram und Bus an Kreuzungen usw.), da sonst jeder «Umsteiger» zusätzlich zur Komforteinbusse durch Verzicht auf das Auto Belästigungen oder Gefährdungen in Kauf nehmen muss und sich schliesslich als Geprellter vorkommt.

Urs Michel

Redaktionelle Anmerkung: Urs Michel, Autor des obigen Beitrages, ist Architekt ETH und Präsident des Stiftungsrates der Schweizerischen Verkehrsstiftung. Diese ist Trägerin des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), der vor zwei Jahren durch verschiedene Umweltorganisationen als Alternative zu den grossen Automobilverbänden gegründet worden ist und sich auf lokaler, regionaler und gesamtschweizerischer Ebene für eine umweltgerechtere und menschenfreundlichere Verkehrspolitik einsetzt. Unterlagen sind erhältlich über VCS, Postfach, 3360 Herzogenbuchsee.



Verkehrsberuhigung tut im kleinen wie im grossen not: Wird in der Gemeinde Hausen am Albis (oben) die Quartierstrasse mit einer einfachen Abschränkung und entsprechender Signalisierung vom Durchgangsverkehr befreit, so hält die Stadt Bern ihre Altstadt (unten) nur Lieferanten und Anstössern offen (Bilder Michel/IVT ETHZ).





Aus dem niederländischen Delft kommt die Wohnstrassenidee: Hier wurden erstmals Strassen dem Verkehr entweicht und den spazierenden, arbeitenden und spielenden Menschen zur Verfügung gestellt (Bild Michel).

Wohnliche Strassen = wohnliche Stadt?

Vieles muss im Auge behalten werden

Die Idee kommt aus Holland. Und sie will nichts anderes, als eine Strasse vom Verkehr weitmöglichst zu entlasten und zu beruhigen. In der Schweiz stecken wir damit noch in den Anfängen. Das Thema aber beschäftigt immer mehr Behörden, Planungsämter, vor allem aber die Bürger. Was können wir von einer Wohnstrasse erwarten? Welche Erfahrungen macht man damit? Wohin geht der Trend?

Die meisten Europäer leben heute in Städten oder in städtischen Verhältnissen. Es ist deshalb nicht gleichgültig, wie unsere Städte beschaffen sind. Auch wenn wir hierzulande keine Slums haben, wie Neapel oder London sie kennen, sind wir nicht in allen Teilen zufrieden mit unseren Städten. Der Lärm macht uns zu schaffen, die Luftqualität ist nicht mehr überall «unbedenklich», wie die amtliche Formulierung lautet, Kinder und Betagte sind stark gefährdet, die Ortsbilder von Quartieren und Siedlungen werden zerstört, die Bausubstanz ist vielerorts vernachlässigt.

Wir sind dabei, unsere Städte zu verbessern. Wir sanieren Hinterhöfe, renovieren Wohnhäuser, kümmern uns um die Infrastruktur in den Quartieren, wachen mit Argusaugen über das Grün in der Stadt. Ein ganz wichtiger Punkt auf dieser Mass-

nahmenliste ist die Gestaltung unserer Quartierstrassen und Quartierplätze. Die Idee der Wohnstrassen ist vor etwa vier Jahren von *Holland* zu uns gekommen. Die Delfter Wohnstrassen waren und sind noch immer das Mekka der Wohnstrassenbefürworter. Die schmalen, gemütlich gepflasterten Strassen mit den zierlichen Giebelhäuschen haben es uns angetan. Obschon wir alle wissen, dass Delfter Verhältnisse nicht auf unsere Schweizer Quartierstrassen übertragbar sind, haben wir doch begonnen, uns mit Wohnstrassen zu beschäftigen.

Zweijährige Versuchsphase

Wir stehen heute mitten in der rund zweijährigen Versuchsphase mit Wohnstrassen. Das *Bundesamt*

für *Polizeiwesen (BAP)* hat Wohnstrasse-Richtlinien ausarbeiten lassen, und die Gemeinden können Antrag stellen, wenn sie glauben, eine – oder mehrere – ihrer Strassen eigne sich dafür, Wohnstrasse zu werden. In der Schweiz sind zurzeit fünf signalisierte Wohnstrassen in Betrieb: die Laufenstrasse und die Liestalerstrasse in Basel, die Welti-Strasse in Zürich, die Strasse «Im Schatz», Bassersdorf, und die Walther-Hauser-Strasse in Wädenswil. Rund fünfzig Strassen sind in verschiedenen Landesteilen im Bau oder werden projektiert.

Es erweist sich als nicht ganz einfach, Wohnstrassen durchzusetzen: die Richtlinien sind streng, die Anwohner sind nicht alle auf Antrieb «dafür», die Gemeinden setzen ihre Prioritäten anders, ein perfekter Umbau kann teuer zu stehen kommen. Die Frage ist deshalb aufgetaucht: Gibt es nicht Lösungen, die billiger und rascher zu verwirklichen wären als Wohnstrassen? Der Begriff «*Verkehrsberuhigung*» machte sich breit in der öffentlichen Diskussion. Was bedeutet er?

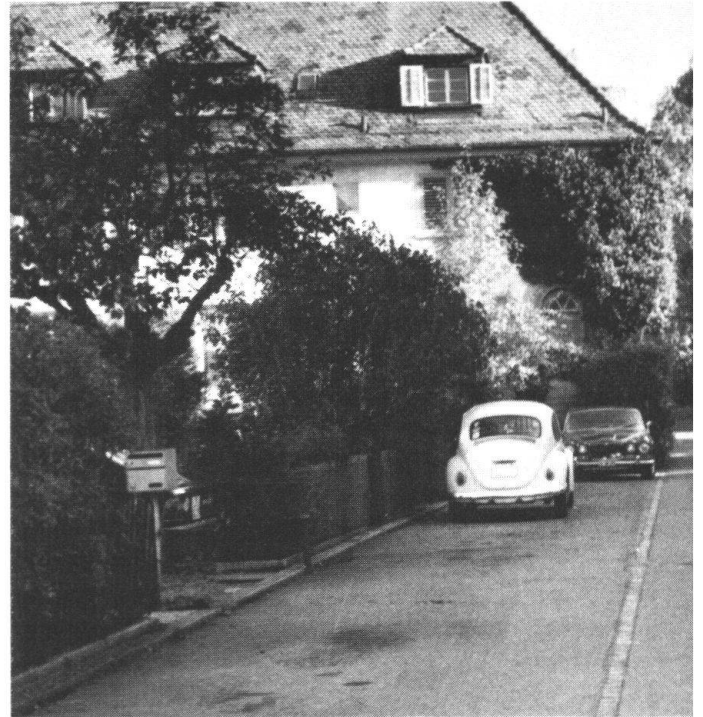
Es handelt sich um Massnahmen, welche die Strassen ruhiger machen. Die Mittel dazu können sehr bescheidene Einzelmassnahmen sein, wie das Aufstellen von Pflanzenbehältern oder das Umleiten des Verkehrs. Eine Sackgasse oder auch wechselseitiges Parkieren kann *Verkehrsberuhigung* bringen. Unter Verkehrsberuhigung wird aber auch die Kombination solcher Massnahmen verstanden. Eine Wohnstrasse ist nichts anderes als eine besondere, sehr weitgehend verkehrsberuhigte Strasse.

Was gehört zu einer Wohnstrasse?

Ein Autofahrer wird sofort spüren, wenn er in eine Wohnstrasse einbiegt. Er muss über ein durchgezogenes Trottoir fahren. In der Regel ist die Einfahrt in die Wohnstrasse auch schmaler gemacht, sie bildet ein «Tor». Die Wohnstrasse präsentiert sich nie als «Rennbahn»: die Sicht wird bewusst ungefähr alle fünfzig Meter gebrochen: die Fahrbahn wird versetzt, und Bäume, parkierte Autos, Pflanzenbehälter, Mäuerchen verhindern eine weite Sicht. Alles zusammen hilft dem Fahrer, die auf der signalisierten Wohnstrasse erlaubten 20 Stundenkilometer einzuhalten. Die Gliederung der Strasse, unterstützt durch eine abwechslungsreiche Pflasterung, vermittelt jene besondere Atmosphäre, die einer Wohnstrasse eigen ist.

Die Atmosphäre wird aber nicht nur durch *Umgestaltung* der Strasse geprägt, sondern auch durch die *Anwohner*. Je nachdem, ob und auf welche Art und Weise die Strasse benützt wird, wirkt sie steril oder belebt. Überhaupt: die Anwohner spielen im

Zusammenhang mit verkehrsberuhigten Strassen eine wichtige Rolle. Es scheint nachgerade unmöglich, gegen den Willen der Anwohner eine Wohnstrasse oder verkehrsberuhigende Einzelmassnahmen durchzusetzen. Viele Stadtplanungsämter haben deshalb eine Zusammenarbeit zwischen den Bewohnern und dem Amt organisiert.



Raum für's Gespräch

Die Zusammenarbeit der Bewohner untereinander erweist sich nicht nur während der Planungsphase als entscheidend. Die Anwohner einer Strasse erhalten während dieser Zeit Gelegenheit, miteinander in Kontakt zu treten, Nachbarschaft zu halten, miteinander auf ein gemeinsames Ziel hinzu-



ten. Eine Untersuchung der *Schule für Sozialarbeit in Basel*, durchgeführt im Auftrag des Stadtplanungsbüros Basel, hat erstaunliche Resultate gebracht. Es wurden zwei möglichst ähnliche Strassen miteinander verglichen. Eine davon war als Wohnstrasse eingerichtet (allerdings noch nicht mit dem Signal ausgestattet), die andere nicht. Die Beobachtungen haben ergeben, dass in der Wohnstrasse rund dreimal so viele Begegnungen und Interaktionen stattfinden als auf der gewöhnlichen Quartierstrasse. Die Annahme, dass Wohnstrassen sich nachbarschafts- und kommunikationsfördernd auswirken, hat sich in diesem Fall als berechtigt erwiesen. In *Wädenswil ZH* wurde die Wohnstrasse im Herbst 1980 fertiggestellt. Die Anwohnergruppe fand so sehr Spass an der Zusammenarbeit, dass sie beschloss zusammenzubleiben, um ihre Aktivitäten aufs ganze Quartier auszudehnen. Geplant sind ein Brunnen, ein Spielplatz und ein Amphitheater sowie Freizeitprogramme für Kinder und Familien.

Von Wohninseln und Quartierzellen...

Die Diskussion um verkehrsberuhigende Massnahmen bleibt nicht stehen. Heute wollen wir uns mit einzelnen beruhigten Strassen nicht mehr zufriedengeben. Was bringt denn schon eine einzelne Strasse? Wir sprechen bereits von beruhigten *Strassennetzen*, von *Wohninseln*, beruhigten *Wohnbereichen*, Zürich will sogenannte *Quartierzellen* einrichten. Es sind Anzeichen vorhanden, dass die Diskussion auch hier nicht haltmachen wird. Im Gespräch ist ein sogenanntes *integriertes Gesamtverkehrskonzept*, welches Fussgängern und Velofahrern nicht die Restflächen des motorisierten Verkehrs zuweist, sondern alle Verkehrsteilnehmer als gleichwertige Partner behandelt. Die Stadt St. Gallen hat ein solches Konzept ausgearbeitet.

Wohnliche Strassen gleich wohnliche Stadt? So einfach liegt die Sache nicht. Wie eingangs geschildert: zu einer wohnlichen Stadt gehört ganz einfach alles, was wir als Einzelne oder als Gemeinschaft zum Leben brauchen. Allerdings prägt der städtische Aussenraum eine Stadt ganz entscheidend mit. Es ist nicht gleichgültig, ob unsere Strassen Rennbahnen sind oder Lebensräume, und es ist wichtig, ob wir aus unseren Plätzen Verkehrsknotenpunkte oder Treffpunkte machen.

Ursula Rellstab

Bilder links: Vor ein paar Jahren griff das Bedürfnis nach verkehrsberuhigten Strassen auch auf die Schweiz über. Oben: Eine noch weitgehend intakt gebliebene wohnliche Quartierstrasse ohne Durchgangsverkehr (Bild Michel). Unten: Eine neue, «möblierte» Wohnstrasse in Wädenswil, an der die Bewohner aktiv mitgearbeitet haben und die mit bescheidenen Mitteln erstellt wurde (Bild Mehr).

Wohnlichkeit in der Gemeinde:

Sind die Grün-Freunde die Grau-Sünder?

Die Wohnungsnot in den Städten und der Drang nach mehr Grün bewegen immer mehr Leute dazu hinauszuziehen – in die Agglomeration oder noch weiter. Je mehr sich jedoch ausserhalb der Stadt und getrennt vom Arbeitsplatz niederlassen, desto schneller wächst die Gefahr, dass auch das Leben in der kleinen Gemeinde an Wert, an Wohnlichkeit verliert. Konsequenzen auf das Ortsbild, die Erholungsräume, den Verkehrsstrom und das soziale wie politische Klima im entsprechenden Dorf sind unvermeidlich. Die These lautet daher: «Wohnlichkeit wird von denjenigen Menschen, die darnach auf der Suche sind, oft erst zerstört.» Stimmt das? Und was kann die Gemeinde mittels der Planung selbst für die Wohnlichkeit tun? – Diese Fragen beantworten helfen soll das Beispiel einer durchschnittlichen Schweizer Gemeinde.

Mönchaltorf heisst die Durchschnittsgemeinde. Sie liegt im Zürcher Oberland und gehört gemäss Definition gerade nicht mehr zur Agglomeration. Die Distanz von gut 20 Autokilometern nach Zürich hat sie vor einem allzu grossen Boom bewahrt. Mönchaltorf liegt schön: in einer Ebene, einem trockengelegten Riet. Nahe am Ufer des Greifensees. In südlicher Richtung erhebt sich der Pfannenstiel, in nördlicher der erste Hügelzug des Zürcher Oberlandes. Von den 775 Hektaren Boden der Gemeinde werden über 500 landwirtschaftlich genutzt. Das Dorf selbst zeigt die typischen Merkmale einer sich entwickelnden Gemeinde: Einen alten Kern von Flarzhäusern um die Dorfkirche umringen verschiedene Generationen von Mehrfamilienhäusern, Einfamilienhäusern und Gewerbebauten. Frisch aufgeworfene Erdhügel und zahlreiche Baugespanne weisen auf eine rege Bautätigkeit für die nächsten Jahre hin. Viel Industrie gibt es nicht: Die vier grössten Betriebe verfügen zusammen über etwa 120 Arbeitsplätze.

Nachdem die Bevölkerung in den vergangenen sieben Jahren um fast 50 Prozent zugenommen hat, werden die Mönchaltorfer Behörden in diesem Sommer den dreitausendsten Einwohner begrüßen können. Doch: Was suchen, erwarten Neuzuzüger in der ländlichen Gemeinde? Und was bringen sie mit? – *Wohnlichkeit* hoffen sie am neuen Wohnort zu finden. Eine Gegend, wo sich noch keine Wohnschutzmassnahmen aufdrängen, wo noch nicht fortschrittlich rückwärtsgeschritten werden muss. Man hofft, den ganzen Strauss von Konsequenzen, der sich hinter den städtischen Forderungen nach *Wohnstrassen* verbirgt, auf einmal und natürlich vor Augen zu haben: Weniger Verkehr, mehr Ruhe, mehr Bäume und Wiesen, mehr Spielflächen, mehr menschliche Nähe. Die Frage, ob man mit dem Auszug ins Grüne viel-

leicht gerade selbst die gefundene Idylle zerstören hilft, kommt nicht auf.

Charakter hat (leider) nur das Alte

Dass sich die Zuwachsrate von Mönchaltorf noch in Grenzen hält, zeigt der Vergleich mit der im Limmattal gelegenen Gemeinde *Geroldswil*: Hier nahm die Bevölkerung in zehn Jahren um 234 Prozent zu. Ein schneller Zuwachs kann aber von keiner Gemeinde ohne weiteres verkraftet werden. Auch von Mönchaltorf nicht. Er hat seine Konsequenzen für den Siedlungsbau, die Landwirtschaft, die Erholungsräume, die Strassen und alle Infrastrukturen. Schwierigkeiten kann zudem auch die schnelle Veränderung der sozialen und politischen Struktur der Wachstumsgemeinde hervorrufen.

Zentral für ein Gefühl der Wohnlichkeit ist das *Ortsbild*, also der Siedlungsbau. Dass hier in Mönchaltorf nicht alles gut gegangen ist, zeigt sich dem Betrachter schon von weitem: Aus der Ebene ragen mehrere grosse Mehrfamilienhäuser, die die übrige Kleinräumigkeit des Dorfes stark beeinträchtigen. Trotz der Blöcke stuft die regionale Richtplanung die Gesamtheit der Gemeinde als «ländlich» ein. Um die gefährdete Einheit des Dorfbildes vor weiteren Missgriffen zu bewahren, bestimmt die Planung nun, dass nur noch Gebäude mit drei Vollgeschossen erstellt werden dürfen. Für den Ortskern wurde zudem ein Flachdach-Verbot erlassen.

Die *Einfamilienhäuser*: Zu Dutzenden spriessen sie in Mönchaltorf aus dem Boden, in Reih und Glied, eines wie das andere, jedes vom gleich grossen Grünfleck umgeben. Von Individualität – oder Charakter wie im alten Dorfteil – ist hier nichts mehr zu spüren. «Das Bauen, früher die kulturelle Leistung im weitesten Sinn, ist heute teilweise zur Kulturbedrohung oder sogar zur Kulturzerstörung geworden», schreibt Professor *Benedikt Huber*



Je stärker die Bevölkerung im Einzugsgebiet der Städte wächst, desto mehr Grünraum geht verloren: Der Rand der Zürcher Oberländer Gemeinde Mönchaltorf rückt dem einst alleinstehenden Bauernhaus immer näher (Bild Schmidt).

(Zürich) in einem Aufsatz. Dafür mitverantwortlich ist die splitterhafte Auftrennung der Bereiche Wohnen, Arbeiten, Spiel und Erholung: Die einzelnen Lebensbereiche haben keine Beziehung mehr untereinander.

Weiler-Siedlungen: Vielleicht eine Lösung

In Mönchaltorf steht eine jener Siedlungen, die neue – oder besser wiederentdeckte – Wohnmöglichkeiten propagieren: Eine *Bauherrengemeinschaft* überbaute ein 9000 Quadratmeter grosses Grundstück mit 15 Wohneinheiten. Die Häuser gruppieren sich dabei um einen grossen Innenhof, der als gemeinschaftlicher Garten dient. Das Ziel der Überbauung ist es, das Zusammenleben und den Kontakt unter den Bewohnern zu fördern. Eine gemeinsame Garage – ganz im Gegensatz zu den oben erwähnten Einfamilienhäusern – hilft Land sparen, die Lebensqualität und die Wohnlichkeit erhöhen. Zentral an der Idee aller dieser Weiler-Siedlungen ist, dass ein gewisser Teil der Räumlichkeiten der Gemeinschaft zur Verfügung steht. Allerdings lässt sich, das darf nicht vergessen werden, nur die *Umgebung des Menschen* planen –, der Mensch selbst nicht. Mag daher die Architektur noch so den vermeintlichen Bedürfnissen der Menschen entgegenkommen, mag sie den sozialen Zusammenhalt mit allen möglichen Mitteln fördern, so hängt die effektive Wohnlichkeit immer vom einzelnen Menschen ab. Die äussere Hülle kann nie mehr als ideale Voraussetzungen abge-

ben, die der Mensch mit seiner Persönlichkeit zu füllen hat. Was sagt der Architekt der Siedlung, *Roland Leu* (Mönchaltorf), dazu? «In unserer Siedlung funktioniert das Zusammenleben tatsächlich. Wir sind miteinander, wir sind Nachbarn. Mag die

Die Monotonie der Architektur dieser Einfamilienhäuser wird durch die strenge Parzellierung und die eigene Zufahrt zu jedem Haus noch deutlicher hervorgehoben (Bild Schmidt).





Oben: Der alte Kern von Mönchaltorf: Die zwischen den Flarzen durchführende Strasse ist eng und gefährlich. Nach dem Bau der geplanten Ortsumfahrung soll die Strasse zur Wohnstrasse umgestaltet werden. Unten: Eine neue Wohnart propagieren Siedlungen in Weilerform: In der Siedlung «Am Aabach» in Mönchaltorf gruppieren sich die Häuser um einen grossen, als Garten ausgelegten Innenhof. Zusammenleben und Nachbarschaft erhalten hiermit einen höheren Stellenwert (Bild Schmidt).



Siedlung von aussen auch stark in sich geschlossen scheinen, so nehmen ihre Bewohner von innen sehr aktiv am Leben in der Gemeinde teil.» Kein soziales Ghetto also, wie Kritiker behaupten. Was aber auch dem Prinzip des Weilers nicht gelingt, ist die *Integration von Arbeitsplätzen*: Der Graben zwischen urbanem Arbeiten und ländlichem Wohnen scheint auch für diese Wohnform unüberbrückbar zu sein.

Maximale Schutzbezeichnung: «erhaltenswert»

Ein Gefühl der Wohnlichkeit vermittelt oft das Historische. Auch Mönchaltorf hat einen alten Dorfkern mit einigen Flarzhäusern. Er wurde «in seiner ursprünglichen Form von den Baumaschinen und der Spitzhacke verschont und bietet auch heute noch ein ansprechendes und gemütliches Bild». So der Gemeinderat. Um ihn auch weiterhin zu schützen, gab die kommunale *Vereinigung für Heimatkunde und Heimatschutz* den Anstoss für die Erarbeitung einer *Teilbauordnung*. Vor zwei Jahren wurde sie – fussend auf das neue Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich – von der Bevölkerung angenommen. Die Gemeinde will damit das Dorf unverwechselbar erhalten. «Trotzdem ist die Teilbauordnung nicht mit der Denkmalpflege oder dem Heimatschutz zu verwechseln.» Auffallend ist allerdings, dass die maximale Schutzbezeichnung für die Gebäude «erhaltenswert» ist. Endgültig geschützt ist nur die Kirche. Alle anderen Gebäude dürfen – unter bestimmten Voraussetzungen – umgebaut oder abgerissen werden. «Die Häuser unter Schutz zu stellen war nicht meine Aufgabe. Das wird mittels des Inventars der lokalen Kommission für Heimatkunde und Heimatschutz erfolgen», erklärt der für die Teilbauordnung verantwortlich zeichnende Architekt *Jakob Schilling* (Zürich). *Paul Hess*, Präsident der Mönchaltorfer Vereinigung für Heimatkunde und Heimatschutz, ist über die Teilbauordnung erfreut: «Sie ist für den Heimatschutzgedanken eine wertvolle Unterstützung und gleichzeitig auch ein gutes Planungsinstrument. Es liegt nun an den Behörden, dass die Vorschriften auch befolgt werden.»

Die Bauern schützen!

Aktuell ist in Mönchaltorf zur Zeit die kommunale *Ortsplanung*. Wie der Entwurf des Gesamtplanes festhält, will man mittels der Siedlungsplanung eine ausgewogene Durchmischung durch verschiedene Bauzonen erreichen. Gleichzeitig sollen Zonen für Arbeitsplätze verhindern, dass Mönchaltorf zur Schlafgemeinde wird. «In bezug auf die Grösse der Bauzonen haben wir den uns vom Kan-

Und was sagt das Gesetz?

shs. Seit dem 1. Januar 1980 läuft eine zweijährige Übergangszeit, während der für das Aufstellen des neuen Signals «Wohnstrasse» eine Bewilligung des Bundesamtes für Polizeiwesen notwendig ist. Es ist an folgende allgemeine Bedingungen geknüpft:

- Die Strasse liegt in einem Wohngebiet.
- Die Strasse hat ein Einzugsgebiet von mindestens einer Hektare.
- Es wohnen mindestens 50 Personen in diesem Einzugsgebiet.
- Es handelt sich um eine Erschliessungsstrasse.
- Es fahren im Schnitt nicht mehr als 100 Personenwagen pro Stunde durch die Strasse.
- Die Strasse hat eine Länge von etwa 50 bis 300 m.
- Die Strasse ist frei von öffentlichen Verkehrsmitteln.

*

Der neue Wohnstrassen-Artikel des Bundes, Art. 43 der Signalisationsverordnung, ist am 1. Januar 1980 in Kraft getreten und lautet:

1. Das Signal «Wohnstrasse» kennzeichnet besonders hergerichtete Verkehrsflächen, die in erster Linie für Fussgänger bestimmt sind und wo folgende besondere Verkehrsregeln gelten:

a) Die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge beträgt 20 km/h; die Führer müssen den Fussgängern den Vortritt gewähren. Fahrzeuge dürfen nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen parkiert werden.

b) Die Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benutzen, wobei Spiel und Sport gestattet sind. Sie dürfen die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.

2. Das Signal «Ende Wohnstrasse» zeigt an, dass wiederum die allgemeinen Verkehrsregeln gelten.

3. Das Eidgenössische Justiz und Polizeidepartement (EJPD) erlässt Weisungen über die Ausgestaltung und Signalisation von Wohnstrassen. Bis zum Erlass der Weisung darf das Signal «Wohnstrasse» nur mit Bewilligung des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) aufgestellt werden.

ton zugestandenem Spielraum voll ausgenützt.» *Reto Lang*, Bauvorstand und Präsident der Planungskommission, fährt weiter: «Vor Überbauungen ganz zu schützen versuchen wir die im Dorf oder an dessen Rand gelegenen Bauernhöfe: Diese Grundstücke möchten wir – wo möglich – in die Reservezone legen.» Die Landwirtschaft als Sym-



Rund 200 000 Franken kostete die Neugestaltung der Basler Laufenstrasse – zweifellos ein aufwendiges und in ästhetischer Hinsicht nicht unproblematisches Beispiel. Gemäss einer Umfrage ist die grosse Mehrheit der Wohnstrassenanwohner indessen der Ansicht, dass die Wohnlichkeit besser sei als zuvor (Bild Hess).

bol des ländlichen Wohnens soll also erhalten werden.

Der Landschaftsplan will «die räumlichen Voraussetzungen für die Entfaltung des Menschen und für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen schaffen oder sichern». Grünraum also als zentraler Aspekt für Wohnlichkeit. Neben der Ausscheidung eines kantonalen und mehrerer kommunaler Naturschutzgebiete sieht der Plan vor, auch innerhalb des Siedlungsgebietes die markanten Landschaftselemente zu erhalten. Das gilt vor allem für die Bachläufe und das Ufergehölz. Die angrenzenden Grünflächen sollen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Eine Gefahr für die Qualität der Wohnlichkeit bedeutet die vom Kanton auf Gemeindegebiet geplante *Multikomponentendeponie*. Wohl bezeichnet der kantonale Gesamtplan sie nur als «Reserve», doch die Mönchaltorfer fürchten schon heute um ihre Ruhe: Lärm und Gestank der vielen zusätzlichen Lastwagen wären ihre Konsequenzen. Und natürlich eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. «Wir können uns nur gegen die Grösse der Deponie wehren. Alles andere liegt weitgehend im

Kompetenzbereich des Kantons», erläutert Gemeindepräsident *Gustav Stehli*.

Zweischneidige Umfahrungen

Bringt sie für die Wohnlichkeit der Gemeinde Glück oder Unglück, die geplante Umfahrung des Dorfes? – Man ist geteilter Meinung. Landschaftschützerischen Argumenten wird der starke Lärm im Dorfkern entgegengehalten: Was hier an Wohnlichkeit gewonnen werden könnte, geht andernorts wieder verlustig. Das Projekt hat aber noch einen weiteren Haken. *Reto Lang*: «Wenn wir den Kanton bitten, die Umfahrung in nächster Zeit zu bauen, so wird auch die Deponie schneller kommen. Die Argumente gegen die Deponie in Zusammenhang mit dem Mehrverkehr im Dorf verfangen nämlich nicht mehr, wenn die Umfahrung gebaut ist.»

Ivo Kuster, Ortsplaner des Büros Urfer & Reimund & Partner (Zürich) sieht hinter dem Projekt noch eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Wohnlichkeit im Dorf: «Die eine Strasse, die zwischen den alten Flarzhäusern durchführt, ist eng und gefährlich. Daher regte die Mönchaltorfer Arbeitsgruppe für Fusswege an, nach dem Bau der Umfahrung hier eine Wohnstrasse einzurichten.»

Eine Frage der Mitverantwortung

Dass auch in Mönchaltorf die grosse Mehrheit der Berufstätigen pendelt, zeigt die Statistik der in der

Gemeinde vorhandenen Arbeitsplätze. All die Pendler belästigen aber, sofern sie nicht die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, sowohl ihre eigenen Nachbarn als auch all die Anwohner auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz. Sie, die Grün-Freunde, tragen dazu bei, dass sich die Wohnlichkeit grossräumig weiter verschlechtert. Die Suche nach Wohnlichkeit auf dem Lande ist daher oftmals egoistisch. Mitverantwortung ist meistens ein unbekannter Begriff.

Mitverantwortung drängt sich jedoch auch im Zusammenhang mit dem gesellschaftlichen und politischen Leben in der Wohngemeinde auf. Stehli betont, dass sich viele Neuzuzüger intensiv mit dem Leben in der Gemeinde beschäftigen und sich auch für Ämter zur Verfügung stellen. Dieses Engagement und die mögliche Verschiebung der politischen Gewichte durch die zahlreichen neuen Einwohner können aber das Gefühl der Wohnlichkeit der Alteingesessenen herabmindern: Sie werden plötzlich an den Rand gedrängt. Dass sich solche Tendenzen auch in Mönchaltorf zeigen, bestätigt Lang. Die Initiative der neuen Einwohner vermag aber gleichzeitig auch die Wohnlichkeit zu heben, indem das Angebot an Freizeiteinrichtungen und kulturellen Veranstaltungen erhöht wird.

Christian Schmidt

Der Basler Wohnstrassen-Test:

Positive Erfahrungen

Aus Sorge über die abnehmende Wohnqualität setzte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 1975 das Ziel, es seien einerseits durch Verkehrslenkung und -konzentration auf die geeignetsten Achsen Wohnquartiere von starkem Durchgangsverkehr zu befreien, andererseits sogenannte Erschliessungsstrassen durch bauliche Massnahmen zu reinen «Wohnstrassen» umzugestalten. In verschiedenen besonders kinderreichen Quartieren der Stadt sollten Test-Wohnstrassen angelegt werden, mit denen sich praktische Erfahrungen sammeln liessen.

Ob etwas nützt oder schadet, ist eine *Frage des Masses*. Zuviel motorisierter Verkehr bekommt den Städten und Dörfern nicht. Immer mehr Leute sehen ein, dass die – früher von vielen herbeigewünschte – «autogerechte Stadt» weder dem Ver-

kehr noch der Stadt gerecht geworden ist. Das Strassennetz wird deshalb neuerdings bei den Überlegungen der Planer in zwei Grundtypen geteilt. Einerseits in Strassen mit *Priorität beim motorisierten Verkehr*; diese sind auf Fahrdynamik und Leistungsfähigkeit ausgelegt und mit den entsprechenden technischen Hilfsmitteln (zum Beispiel Signalanlagen) ausgerüstet. Andererseits gibt es die Strassen mit *Priorität beim Fussgänger und Radfahrer*. Der zweite Typ kann verkehrsberuhigt werden, indem verkehrspolizeiliche oder bauliche Massnahmen zwecks besseren Umweltbedingungen, grösserer Verkehrssicherheit und wohnlicher Gestaltung getroffen werden. Eine spezielle Form der Verkehrsberuhigung stellen die «Wohnstrassen» dar. Bei ihnen wird die Verkehrsmenge durch Einengung der Fahrbahn, Belagsdifferenzierung, vertikale Versätze usw. reduziert und werden die Fahrer zu langsamer und umsichtiger Fahrweise veranlasst.

Drei Test-Wohnstrassen von unterschiedlicher Ausbildung sind in Basel zwischen 1977 und 1979 in Zusammenarbeit mit den Bewohnern eingerichtet worden. In den betreffenden Strassenabschnitten und in den angrenzenden Bereichen wurden verschiedene Messungen, Erhebungen und Beobachtungen durchgeführt. Und zwar je einmal vor und einmal nach der Umgestaltung, so dass die Ergebnisse der beiden Untersuchungsphasen miteinander verglichen werden können. Schliesslich sind die Anwohner, Gewerbetreibenden und Liegenschaftseigentümer über ihre individuellen Erfahrungen befragt worden. Die Auswertung des Versuches mit Wohnstrassen ist noch nicht beendet. Vorläufige Schlüsse können aber gezogen werden:

- *In Wohnstrassen haben die Immissionen und die Belästigungen durch den Verkehr abgenommen.*
- *Eine grosse Mehrheit der Wohnstrassen-Anwohner findet, die Wohnlichkeit sei besser als zuvor, und befürwortet die Einrichtung weiterer Wohnstrassen.*
- *Zur gleichen Beurteilung kommt die Mehrheit der Bewohner angrenzender Strassen, der befürchtete «St.-Florians-Effekt» ist also ausgeblieben.*
- *Drei Viertel der befragten Personen bezeichnen Verkehrsberuhigung als wichtige Aufgabe der Stadtplanung.*

Darf man diese Meinungsäusserungen als demokratischen Auftrag deuten, der Verkehr sei in der ganzen Stadt Basel zu beruhigen? Ein solches Vorhaben würde rund 100 Millionen Franken kosten, es könnte dank den schon weitgehend erstellten Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen ohne Verzug angepackt werden.

Peter Bachmann,

Amt für Kantons- und Stadtplanung

Wohnstrassenplanung in Bern:

Zusammen zum Ziel

Von 25 eingereichten Gesuchen für verkehrsberuhigende Massnahmen hat der Berner Gemeinderat drei zu ausführungsfähigen Projekten ausarbeiten lassen. Bei der Planung wurde grosser Wert auf eine intensive Zusammenarbeit mit der betroffenen Bevölkerung gelegt. Für die Realisation der Projekte stehen 600 000 Franken zur Verfügung.

Um auf diese Gesuche möglichst rasch eingehen zu können, wurde eine Arbeitsgruppe innerhalb der Stadtverwaltung gebildet. Dieser Arbeitsgruppe gehören, entsprechend der vielschichtigen Problematik, je ein Verkehrsingenieur, ein Architekt, ein Fachmann der Stadtpolizei sowie Spezialisten für Detailfragen an. Nach einer ersten umfassenden Beurteilung der eingereichten Gesuche beschloss der Berner Gemeinderat, als geeignete Objekte zur Teilnahme am Wohnstrassen-Versuch des Bundes in der Länggasse den *Wachtel-*, *Distel-* und *Drosselweg* sowie im Breitenrain die *Flurstrasse* in bestimmten Abschnitten anzumelden. Zudem setzte er fest, dass in Zusammenarbeit mit dem *Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik* der ETH-Hönggerberg/Zürich Versuche mit einfacheren, dafür räumlich ausgedehnteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen durchzuführen und wissenschaftlich auszuwerten seien. Dies im Raum Mattenhof/Weissenbühl für das *Quartier Beaumont* und im Kirchenfeld für das *Quartier Unteres Kirchenfeld*.

In enger Zusammenarbeit mit betroffenen Anwohnern, Initianten und der verwaltungsinternen Arbeitsgruppe verfassten beauftragte Ingenieurbüros die generellen Projekte. Die einzelnen Arbeitsschritte liefen dabei nach einem einheitlich festgelegten Programm wie folgt ab:

1. Aufgrund der eingereichten Vorschläge der Initianten skizzierten die Ingenieurbüros verschiedene Entwürfe.
 2. An Orientierungs- und Diskussionsversammlungen mit Anwohnern und Grundeigentümern der betreffenden Strassen, respektive Quartiere, wurden allgemeine Informationen zum Thema «Wohnschutz, Verkehrsberuhigung» vermittelt, die Entwürfe vorgestellt und über Anregungen, Wünsche und Kritiken seitens der vertretenen Anwohnerschaft diskutiert.
- Am Beispiel des Quartiers Unteres Kirchenfeld

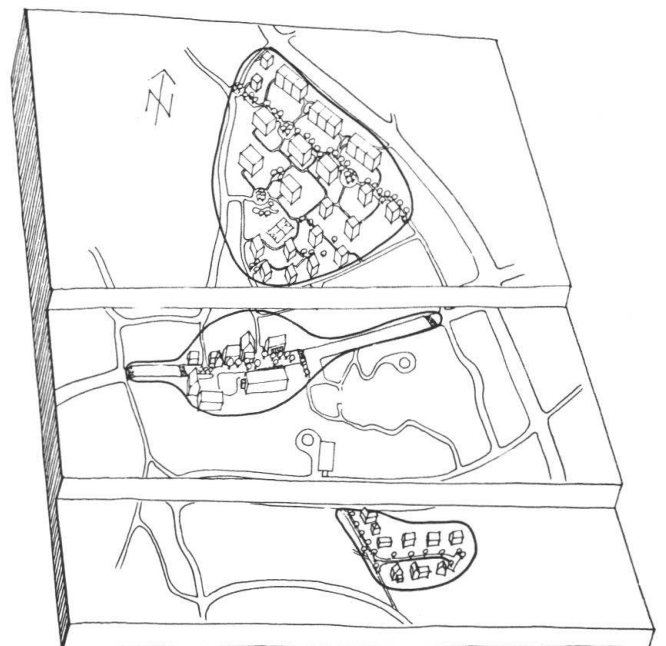
zeigte sich dabei, dass mit diesem gewählten Vorgehen die Möglichkeit bestand, eine Weiterbearbeitung im Falle überwiegend negativer Reaktionen der direkt Betroffenen zu sistieren.

3. Unmittelbar nach den durchgeführten Orientierungs- und Diskussionsversammlungen hatten die direkt betroffenen Anwohner und weiter Interessierte Gelegenheit, Vorschläge in Form von Anregungen, Skizzen und eigenen Plänen in sogenannten Ateliers direkt im Quartier, respektive an der betreffenden Strasse (Baustellenwagen, Baubaracke, «Stibäng»-Wagen), mit Vertretern der beauftragten Ingenieurbüros zu besprechen. Diese «Atelierphase» war sehr wertvoll und vermittelte ein eindrückliches Bild über die Vorstellungen von Bevölkerungskreisen.

4. Sämtliche Vorschläge wurden anschliessend von den Fachleuten auf ihre Realisierbarkeit geprüft und hinsichtlich Häufigkeit klassiert. Daraus zeichneten sich zwei bis drei Varianten ab, welche in der Folge von den Ingenieurbüros weiterbearbeitet wurden.

5. An einer weiteren Bevölkerungsversammlung wurden die ausgearbeiteten Varianten vorgestellt. Erfreulicherweise vermochten sich bei allen Veranstaltungen die anwesenden Leute für *eine* dieser Varianten zu entscheiden, die dann zur Ausführungsreife weiterbearbeitet wurde. Ein Ende April ausgesprochener Kredit in der Höhe von 600 000 Franken ermöglicht es, dass die drei Projekte nun in die Realität umgesetzt werden können.

*Arbeitsgruppe Wohnstrassen
der Stadtverwaltung Bern*



Widen zähmt die Verkehrslöwen:

Ermutigend

Nicht die Ortschaften an die Bedürfnisse der Autofahrer, sondern die Fahrgeschwindigkeit an die örtlichen Verhältnisse anpassen: So lautet einer der Grundsätze der Wohnstrassen-Idee. Dieses «unattraktive» Konzept will die Aargauer Gemeinde Widen verwirklichen. Bereits benutzt werden kann in Widen die erste Wohnstrasse im ganzen Kanton.

Mitte der siebziger Jahre erschien ein Komet am Planungshorizont: die «Wohnstrasse». Mit unerhörtem Enthusiasmus wurden in der Folge von Quartiergruppen und Behörden Projekte gestartet. Heute nach fünf bis sechs Jahren sieht die Bilanz ernüchternd aus: Die in der Zwischenzeit realisierten Beispiele lassen sich gut an zwei Händen abzählen. Gescheitert ist die Wohnstrassen-Idee deswegen jedoch nicht. Ausgehend von der isolierten Massnahme «Wohnstrasse» hat sich die Diskussion qualitativ weiterentwickelt in Richtung eines gewandelten Verständnisses der Verkehrsplanung in den Dörfern und Quartieren. Die neue Strategie zielt darauf ab, die «Verkehrslöwen» hinter dem Steuer zu zähmen und statt die «Verhältnisse an die schnellfahrenden Autos» umgekehrt die «Fahrgeschwindigkeit an die örtlichen Verhältnisse anzupassen».

Ein anschauliches Beispiel für diese Entwicklung ist die Mutschellengemeinde *Widen*. Hier wurde vor zwei Jahren die erste Wohnstrasse im Kanton *Aargau* realisiert. Die mit diesem kleinen Projekt gesammelten Erfahrungen führten im nächsten Schritt dazu, dass jetzt ein ganzes Quartier mit einem «fussgänger- und anwohnerfreundlichen» Strassennetz erschlossen wird.

Beispiele aus der Praxis

Nun zu den einzelnen Beispielen in ihrer zeitlichen und hierarchischen Abstufung:

● **Zelgäckerstrasse: erste Wohnstrasse im Kanton**
Das Baugebiet am Pflanzerbach sollte mit einer

konventionellen Strasse – 5 m Fahrbahn und 2 m Trottoir – erschlossen werden. Das Projekt gefiel dem zuständigen Gemeinderat nicht so recht. Eine Woche vor Baubeginn rief er die Parzellenbesitzer zusammen, und es gelang ihm, sie für ein Experiment zu gewinnen. Der von der *Metron Verkehrsplanung AG* (Windisch) skizzierte Gestaltungsvorschlag wurde an Ort und Stelle besprochen, bereinigt und beschlossen.

Heute steht an dieser Strasse das erste Wohnstrassensignal im Kanton Aargau.

● Kelleräcker mit Quartierplätzen

Die geplante Mehrfamilienhaus-Überbauung Kelleräcker ist recht gross. Um sie zu gliedern und den Bewohnern charakteristische Identifikationspunkte zu bieten, wurde jeweils im Zentrum einer Häusergruppe ein «Quartierplatz» ausgeschieden. Jeder dieser drei runden Plätze wird anders gestaltet, damit sie auch als Orientierungspunkte funktionieren können («Ich wohne am Platz mit dem Brunnen», «Du findest mich auf dem roten Platz mit der Plakatsäule».) Diese drei Quartierplätze sind durch «Wohnstrassen» miteinander verbunden. Dabei wurden die notwendigen Parkplätze zusammengefasst, so dass einzelne «Räume» entstanden, die jeweils schräg miteinander verbunden sind. Dadurch entsteht eine gestaffelte, durch Einzelräume gegliederte Strassenführung, die zu schnelles Fahren gar nicht zulässt und so die Voraussetzung gewährleistet, dass Fussgänger, Kinder, Velofahrer und Autofahrer auf derselben Strasse miteinander zurecht kommen können.

● Alte Bremgarterstrasse: unattraktiv umgestalten

Die alte Bremgarterstrasse als ehemalige Kantonsstrasse wird so umgestaltet, dass die Durchfahrt – trotz Verbot und 40er Beschränkung – für den unerwünschten Schleichverkehr nicht mehr attraktiv ist. Statt die Strasse durch das Dorfzentrum mit Gemeindehaus, Schule, Mehrzweckgebäude und Laden zu sanieren, wird an dieser Stelle ein Dorfplatz ausgelegt. Also keine «Längsbeziehung für das Auto» mit Querungsmöglichkeiten für die Fussgänger, sondern die Betonung und Gestaltung «Querbeziehungen», des Raumes zwischen den Gebäuden mit langsamer Durchfahrtsmöglichkeit für die Autos.

Die Massnahmen beginnen jedoch schon an den Anfangspunkten der Strasse, bereits hier vermittelt die bauliche Gestaltung dem Automobilisten den Eindruck: «Achtung, aufgepasst, hier kommst du in einen Bereich, in dem du auf die Bewohner Rücksicht nehmen musst.»

*Jürg Dietiker, Verkehrsplaner
der Metron AG, Windisch*

Bild links: Die Entwicklung der Verkehrsberuhigungs-Idee lässt sich am Beispiel der Aargauer Gemeinde Widen ablesen: Von der signalisierten einzelnen Wohnstrasse (unten) als Beginn über die beruhigte Gestaltung eines neuen Wohnquartiers (oben) zur fussgängerfreundlichen Dorfplatzgestaltung (Mitte) anstelle der ehemaligen Kantonsstrasse (Illustration Looser).



In Zürich wurde das Irchel-Quartier vom Verkehr entlastet: eine grossflächige Wohnschutzmassnahme. Wie Verkehrszählungen zeigten, nahm der Verkehr bis zu 78 Prozent ab (Bild Rohr).

Wohnschutzzone Irchel:

Irrgarten und Oase

Mit der Verwirklichung der Wohnschutzzone Irchel vor vier Jahren im Zürcher Stadtkreis 6 wurde erstmals versucht, ein grösseres zusammenhängendes Wohngebiet vom «Durchgangsverkehr» zu befreien. Bevor jedoch die verkehrspolizeilichen Anordnungen Rechtskraft erreichten, war der verheissungsvolle Versuch während längerer Zeit Zankapfel zwischen den Behörden und Planern einerseits und der betroffenen Bevölkerung anderseits. Und heute?

Die «Betroffenen», wohl im betreffenden Gebiet wohnhaft, als Anwohner der das Gebiet durchquerenden Langmauerstrasse aber keine Nutzniesser, gaben 1977 dem Bundesrat als letzte Rekursinstanz die Einwilligung zur versuchsweisen Einführung. Der Versuch sollte zeigen, ob alles Schlechte, das man der Wohnschutzzone voraussagte, auch eintreffen würde. 1978 wurde der letzte noch hängige Rekurs zurückgezogen. Damit entstand aus dem Versuch ein *Definitivum*. Haben sich die Erwartungen der Fachleute und der Befürworter erfüllt? Ist die Wohnschutzzone Irchel ein Labyrinth oder eine Oase?

Beides trifft zu. Wie voraussehbar entstand ein leichter «Irrgarten». Gleichzeitig wurde eine erhebliche *Verkehrsberuhigung* erreicht. Diese zielt darauf ab, durch verkehrsregelnde Veränderungen die Verkehrsverhältnisse flächenhaft zu verbessern und damit einen Beitrag zur Hebung der Lebensqualität zu liefern. Die Verkehrszählungen haben dies bestätigt. Es konnten Verkehrsabnahmen bis zu 78 Prozent registriert werden. Der Testfall Irchel hat gezeigt, dass das in früheren Jahren angewandte Vorgehen, grüne Oasen zu schaffen, in denen sich die wegen den Verkehrsgefahren und -immissionen unzufriedenen Bewohner zeitweise erholen können, nicht genügt. Vielmehr müssen die Verhältnisse im gesamten Wohngebiet so verändert werden, dass es sich dort besser leben lässt. Um das zu erreichen, ist es notwendig, durch bauliche, verkehrsregelnde und gestalterische Eingriffe zu bewirken, dass

– *der Verkehr in den Wohngebieten auf das unbedingt notwendige Mass reduziert wird, das heisst: nicht gebietsbezogener Verkehr soll abgedrängt werden und*

– *langsamer, verhaltener, mit mehr Rücksicht auf die Bedürfnisse der Anwohner gefahren wird.*

Die *Reduktion des Verkehrs* auf das notwendige Mass wurde im Wohnschutzgebiet Irchel weitgehend erreicht. Es gilt nun noch in einer zweiten Phase, durch bauliche und gestalterische Massnahmen das langsame und verhaltene Fahren herbeizuführen – beispielsweise mit Wohnstrassen. Dies hängt einerseits von den finanziellen Möglichkeiten, anderseits weitgehend vom Willen der Bewohner des Wohnschutzgebietes ab.

Hans Rohr

Wanderausstellung «Wohn(liche) Strassen»

shs. Vom 16. Mai bis zum 2. August 1981 zeigt das Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich eine Ausstellung zum Thema «Wohn(liche) Strassen», an der auch der Schweizer Heimatschutz beteiligt ist und die von verschiedenen Rahmenveranstaltungen begleitet wird. Die von der Journalistin Ursula Rellstab konzipierte Ausstellung beschäftigt sich mit Fragen der Verkehrsberuhigung in unseren Städten und Dörfern. Dabei geht es nicht allein um Wohnstrassen, sondern um alle denkbaren Schattierungen verkehrsberuhigender Massnahmen bis hin zu verkehrsberuhigten Netzen, Wohninseln oder Quartierzellen, wie diese Bereiche in verschiedenen Städten genannt werden.

Verkehrsberuhigung wird heute insbesondere im Zusammenhang mit Altbauvierteln diskutiert, sie ist jedoch auch für moderne Quartiere wichtig, und sie sollte in die Planung von Neuüberbauungen miteinbezogen werden. Die Ausstellung zeigt Beispiele aus der Schweiz und aus anderen europäischen Ländern. Sie beschreibt aber auch, wie die Bewohner vorgehen können, falls sie sich für ihre Strasse eine Beruhigung wünschen. In der «Gerätekammer» werden Utensilien vorgestellt, die es für eine Wohnstrasse braucht: Leuchten, Pflanzenbehälter, Bänke, Spiele usw. Im Aktionsraum ist Platz für Podiumsveranstaltungen, für Unterricht mit Schülern und für Kurse für Initianten und Mitarbeiter von Quartier-Gruppen, die sich mit Verkehrsberuhigung und Wohnstrassen befassen. Auf einem gemütlichen «Quartier-Plätzchen» kann sich der Besucher in Fachliteratur vertiefen. Das Stadtplanungsamt Zürich zeigt auf, was in der Limmatstadt bereits realisiert worden ist, was im Bau ist, und was projektiert ist.

Das Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich hat sich schon früher mit dem Raum Strasse auseinandergesetzt, so 1975 mit der Jubiläumsausstellung «Gesicht der

Strasse». Im Moment hat die Diskussion um die Gestaltung unserer Quartierstrassen und Quartierplätze einen Höhepunkt erreicht, Grund genug, um das Thema von dieser Seite erneut anzugehen. Es ist nicht gleichgültig, wie die Umgestaltung unserer Quartierstrassen durchgeführt wird. Es sollte auf jeden Fall darauf geachtet werden, dass die Strasse nicht durch eine parkähnliche Begrünung oder strassenfremde Belags- und Beleuchtungsarten entstellt werden. Die Gestaltung der Strasse muss einen Bezug haben zu den angrenzenden Fassaden und Bäumen zwischen den Häusern. Auch darf der Aspekt des Ortsbildschutzes nicht vernachlässigt werden.

Ein wesentlicher Teil der Ausstellung ist als Wanderausstellung konzipiert und geht später in mehreren Exemplaren in andere deutschsprachige Städte. Trägerorganisation dieser Wanderausstellung ist der Verein «Pro wohn(liche) Strassen». Seine Mitglieder sind: der Schweizer Heimatschutz, die Pro Juventute, die Pro Helvetia, die Arbeitsgemeinschaft Rechtsgrundlagen für Fuss- und Wanderwege, die Stiftung Wohnen und Öffentlichkeit und die Zürcher Studiengesellschaft für Bau- und Verkehrsfragen.

Leicht verständlich konzipiert, einfach aufzubauen und auf einer Gesamtfläche von höchstens 200 m² unterzubringen, richtet sich die Wanderausstellung an jedermann und kann auch von den Sektionen des Schweizer Heimatschutzes, von Gemeinden, Vereinen, Schulen, Fachorganisationen, Museen usw. gemietet werden – einschliesslich Auf- und Abbau-Service. (Zur Ausstellung gehört selbstverständlich auch ein informativer Katalog.) Auskünfte erteilen die Pro Juventute, Zentralsekretariat, Seefeldstrasse 8, 8008 Zürich (01/2517244) sowie der Schweizer Heimatschutz, Postfach, 8032 Zürich (01/2522660).