Wohnstrassen - Idee und Zielsetzung

Autor(en): **Rotach, Martin C.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **99 (1981)**

Heft 21

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-74502

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

Wohnstrassen – Idee und Zielsetzung

Von Martin C. Rotach, Zürich

Vor kurzem haben der Touring-Club der Schweiz und die Pro Juventute in Biel ein neuartiges «Wohnstrassen-Set» der Öffentlichkeit vorgestellt. Es handelt sich dabei um einzelne Elemente, die als wesentliche Bestandteile einer Wohnstrasse gelten und zum ersten Mal im Massstab 1:1 interessierten Gemeinden und anderen Kreisen probeweise zur Verfügung gestellt werden sollen. Damit kann der Diskussion über Wohnstrassen eine neue Dimension gegeben werden, indem es möglich wird, die Vor- und Nachteile einer solchen Verkehrsberuhigungsmassnahme am konkreten Beispiel für einige Zeit zu studieren.
Nachdem vom Gesetzgeber der Rahmen für die Durchführung eines gesamtschweizerischen Versuches über Wohnstrassen geschaffen worden war, hat der TCS letztes Jahr eine Idee des Institutes für Verkehrsplanung und Transporttechnik (ITV) der ETH Zürich aufgenommen, Wohnstrassen einmal nicht im Modell, sondern in der Realität einer interessierten Öffentlichkeit zu präsentieren. Für die Realisierung dieser Idee, eine bestehende Strasse kurzfristig mit entsprechenden Elementen in eine Wohnstrasse umzuwandeln, konnte mit der Pro Juventute eine geeigneter Partner gefunden werden. Nachdem auch der Schweizerische Fonds für Unfallverhütung im Strassenverkehr bei der Finanzierung mithalf, waren alle Voraussetzungen zum Start dieser Kampagne gegeben. Ziel dieser Aktion ist es, die Elemente einer Wohnstrasse interessierten Gemeinde und Anwohnergruppen in der ganzen Schweiz für ein bis drei Tage gratis zur Verfügung zu stellen, damit alle Beteiligten sich ein Bild über die zukünftige Ausgestaltung und das Aussehen einer zur sogenannten Wohnstrase umfunktioniertne Quartierstrasse machen können. Die Elemente werden dabei fast wie bei einer Wanderausstellung im Lastwagen von Ort zu Ort transportiert. Dem Touring-Club der Schweiz geht es hauptsächlich darum, eine der denkbaren Massnahmen, bzw. deren Auswirkungen, zur Beruhigung und Sicherheit des Verkehrs in Quartieren möglichst objektiv darzustellen, während die Pro Juventute die Wohnlichkeit in den Quartieren fördern und die Bewohner für die Wohnstrasse-Idee gewinnen möchte.

Die Redaktion.

Auto und Mobilität

Es gibt heute Leute, die brauchen das Auto dringend; es gibt andere, die glauben, es dringend zu brauchen. Und es besteht kein Zweifel, dass diese Verwendung des bequemen, raschen, aufregenden und schönen Autos für viele Benützer und Betroffene auch Nachteile und Belästigungen mit sich bringt. Die Reaktionen sind unterschiedlich: Einmal kann man das Auto als unerlässlichen Bestandteil unserer hochtechnisierten und mobilen Zeit begrüssen und verteidigen; dann kann man die Autos auch anzünden und die Automobilisten verteufeln; oder aber – und das ist sicher der vernünftigste Weg – wir alle lernen möglichst rasch, mit dem Auto zu leben und es sinnvoll zu nutzen, bzw. zu benützen.

Ein kurzer Rückblick mag aufzeigen, weshalb wir überhaupt in eine Zwangslage geraten sind. Ohne Zweifel haben wir eine Periode sensationeller Entwicklungen hinter uns. Die erste Hälfte dieses Jahrhunderts brachte das Automobil, ein Fahrzeug, das unabhängig von starren Schienen und Fahrplänen allein dem Willen des Individuums hinter dem Steuerrad gehorcht. Es erlaubt die Erschliessung von weiten Flächen und Gebieten und damit deren freie Nutzung; es ermöglicht aber auch Transporte über beliebige Distanzen, und zwar von Haus zu Haus ohne Umsteigen oder Umladen.

Zur Verbesserung dieser Erschliessungen und Transporte wurde in den Jahrzehnten nach dem letzten Krieg ein umfassendes *Netz von Strassen* erstellt. Dieser *forcierte Strassenbau* ergab Auswirkungen im wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereich, die sich ohne weiteres mit den gewaltigen Umstrukturierungen durch die Städtegründungen im Mittelalter oder die Industriealisierung im 19. Jahrhundert vergleichen lassen.

Eine der Auswirkungen ist die *erhöhte Mobilität* aller Bevölkerungsgruppen. Diese neue Möglichkeit freier Bewegungen mit relativ geringen Kosten führt dazu, dass wir heute oft umherfahren und Transporte ausführen, deren Zweck und Nutzen nur noch teilweise klar ist.

Jede *übertriebene Mobilität* und jede *sinnlose Erschliessung* weckt begreiflicherweise Opposition. Man bekämpft das Auto, man verhindert Strassenbauten, ja man bezweifelt den Sinn der Technik ganz allgemein. Als Hauptproblem erkennen wir jetzt die Nachteile eines allzu grossen Motorfahrzeugverkehrs, der zuviel Fläche beansprucht, die Umwelt mit Lärm und Gestank belastet und die Sicherheit beeinträchtigt. Dieser Autoverkehr soll auf das *sinnvolle Mass* beschränkt werden. Damit suchen wir ein vernünftiges Gleichgewicht zwischen dem Menschen, bzw. seinen Tätigkeiten und der technischen und bebauten Umwelt. Um es vorweg zu nehmen: ich glaube, dass es falsch wäre, das Auto oder den gesamten Verkehr einfach pauschal zu verbieten. Und ich glaube, dass es in der Vergangenheit ebenso falsch war, eine ganze Gesellschaft auf den Autoverkehr ausrichten zu wollen. Anderseits wissen wir auch, dass sich die heutigen Probleme nicht nur mit allgemeinen Thesen, mit Modewörtern oder mit guten Ratschlägen (vor allem an die Adresse der anderen) lösen lassen, sondern *dass jede Verbesserung aus einer*

Beispiele von Wohnschutzmassnahmen

Von den rund 30 realisierten Wohnschutz-Massnahmen und den weiteren knapp 200 Vorhaben in der Schweiz sind *20 Beispiele* ausgewählt worden und in einer neuen Dokumentation « *Beispiele von Wohnschutz-Massnahmen»* des *Institutes für Verkehrsplanung und Transporttechnik* (IVT) der ETH-Zürich dargestellt.

Schon seit Mitte der Siebzigerjahre sind Wohnstrassen, aber auch andere Wohnschutz-Massnahmen Gegenstand breiter Diskussion im In- und Ausland. Im Jahre 1979 veröffentlichte das IVT zu diesem Thema die Broschüre « *Wohnschutz-Massnahmen»*, die einen Überblick über die Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung gibt. Im Jahre 1980 sind die provisorischen *Projektierungsempfehlungen für Wohnstrassen»* erschienen, die den geometrischen Entwurf und die Gestaltung von Wohnschutzmassnahmen und insbesondere von Wohnstrassen erleichtern. Zudem behandeln diese Empfehlungen Art und Form von Elementen, aus denen Wohnstrassen bestehen. Obwohl sich Bürger, Behörden und Fachleute schon eingehend mit dieser Thematik auseinandergesetzt haben, werden immer häufiger Musterbeispiele gefordert, die in der Tat erst spärlich vorhanden sind. Die Publikation « *Beispiele von Wohnschutz-Massnahmen»* dokumentiert einige verschiedenartige Beispiele und veranschaulicht die vielfältige Einsatzmöglichkeit verkehrsberuhigender Massnahmen. Jedes dieser Beispiele aus verschiedenen Gemeinden der Schweiz ist durch einen Kurzbeschrieb charakterisiert sowie mit einem zweifarbigen Projektplan und Photos illustriert. In diesem Sinne dient diese Beispielsammlung vor allem jenen Betrachtern, die für weitere Wohnschutzvorhaben Ideen und Anregungen suchen.

Der Bericht « *Beispiele von Wohnschutz-Massnahmen»* kann zum Preis von Fr. 20.–, die beiden anderen Publikationen «Wohnschutz-Massnahmen» und provisorische «Projektierungsempfehlungen für Wohnstrassen» können zum Preis von je Fr. 15.– beim Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, ETH-Hönggerberg, 8093 Zürich, bestellt werden.

Summe korrekt gelöster Einzelfragen besteht, die sich in ein Gesamtkonzept einfügen.

Prinzipielle Lösung

Gesucht wird also offenbar eine *bessere Gliederung des Verkehrs,* eine *eindeutige Aufgabenzuteilung* und eine *klare Zuordnung zu den verschiedenen Verkehrsträgern und Strassentypen.* Als *Prinzipien* sind zu fordern: Der *weiträumige Verkehr* ist mit aller Liebe und technischer Sorgfalt zu behandeln; er soll sich rasch, sicher und wirtschaftlich abwickeln. Der *Binnenverkehr* in den Agglomerationen ist möglichst umweltfreundlich zu bewältigen; entscheidend sind hier weniger hohe Geschwindigkeiten, als vielmehr grosse Kapazitäten. Der *Erschliessungsverkehr,* vor allem die Anlieferung in bebauten Gebieten, ist zu gewährleisten; hier soll lediglich die Zufahrtsmöglichkeit – ohne jede Attraktivität – sichergestellt werden.

Diese Vorstellungen zur Lösung unserer Verkehrsprobleme gehen von einer grundsätzlichen Zweiteilung der Strassen in «Verkehrsstrassen» und «Erschliessungsstrassen» aus:

- *Verkehrsstrassen* bilden das übergeordnete Netz und ermöglichen rasche, sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte. Diese Verkehrsstrassen sind auf die Anforderungen der Motorfahrzeuge auszurichten; die Trassierelemente müssen den VSS-Normen entsprechen und die Normalprofile sind über längere Strecken durchzuhalten. Der Automobilist soll daran erkennen, dass er freie Fahrt hat. Velos, Fussgänger und Fuhrwerke müssen abgetrennt und geschützt geführt werden.
- *Erschliessungsstrassen* hingegen bilden die lokalen Netze und stehen allen Verkehrsteilnehmern für Erschliessungszwecke zur Verfügung; neben fahren ist auch anhalten, wenden, Güterumschlag usw., aber auch velofahren und zufussgehen zulässig. Die Geschwindigkeiten müssen klein sein; es dürfen minimale Ausbaugrössen verwendet werden und die VSS-Normen sind mit Vernunft zu interpretieren. Jeder Benützer muss sofort spüren, dass er sich auf einem Erschliessungsnetz bewegt.
- *Wohnstrassen.* Innerhalb der Erschliessungsstrassen ist in jüngster Zeit der Typ der « *Wohnstrasse*» ins Gespräch gekommen, und seit dem 1. Januar 1980 steht hiezu eine neue Signaltafel zur Verfügung. Die Rechtswirkung für die gesamte Fläche einer signalisierten Wohnstrasse ist eindeutig: Fussgänger haben Vortritt, Spielen ist erlaubt, die maximale Geschwindigkeit beträgt für alle (!) Benützer 20 km/h, und parkieren ist nur auf markierten Feldern gestattet.



Die Elemente des Wohnstrassen-Sets bestehen aus Rampen zur Konstruktion von Schwellen, Rosten zum Herstellen simulierter Blumentröge, Holzblöcken für Abgrenzungen, Bänken, Rasenmatten, Baumattrappen usw. Der Massstab 1:1 ermöglicht eine wirklichkeitsgetreue Darstellung einer Wohnstrasse

Ziele der Wohnstrassen

Die Anordnung solcher Wohnstrassen strebt *drei Ziele* an:

Das erste Ziel betrifft das *Auto:* Die Verkehrsmenge auf diesen Strassen wird insgesamt reduziert, indem man jeden Durchgangsverkehr ausschaltet und nur noch den örtlichen Erschliessungsverkehr zulässt.

Das zweite Ziel betrifft die *Mobilität:* Der Verkehrsablauf auf diesen Strassen wird soweit eingeschränkt, dass die Auswirkungen des Restverkehrs für alle Beteiligten und Betroffenen erträglich bleiben.

Das dritte Ziel betrifft den *Strassenbau:* Der ganze Strassenraum ist so zu gestalten, dass er «wohnlich» wirkt. Man soll sich hier wieder treffen können, zusammen herumstehen, flanieren, spielen, Hunde spazieren führen; gleichzeitig soll es Platz haben für Velofahrer, Bäume, Boulevardcafés, Autos, Fussball, Handwerk, Anlieferung und Ruhebänke.

Allerdings dürfen diese Ziele nur gesetzt und angestrebt werden, wenn einige *Voraussetzungen* erfüllt sind. Zum Beispiel ist es unerlässlich, dass der *Durchgangsverkehr umgeleitet* werden kann, ohne dass er andere Wohngebiete zusätzlich belastet. Ebenso muss das *Parkierungsproblem* in der Wohnstrasse selbst gelöst werden, damit die Autos nicht einfach die Nachbarstrassen überschwemmen. Ausserdem muss die *Bevölkerung* der neuen Regelung mit allen Vor- und Nachteilen *zustimmen,* weil sie ja den neugeschaffenen Bewegungsraum mit Leben erfüllen soll.

Diese Vorstellungen von Wohnstrassen sind eigentlich alles andere als neu. Jeder Bauernhof, jeder Marktplatz, jeder Hinterhof und viele Gässchen in alten Städten zeigen, dass eine solche vielfältige und lebendige Nutzung der Flächen durchaus möglich ist. Neu ist vielleicht der Wille, heute solche Verkehrsflächen auch in typischen Wohngebieten einzurichten; hier soll der sture und geometrische Strassenbau durch eine *abwechslungsreiche Gestaltung* abgelöst werden.

Idee des Wohnstrassen-Sets

Allerdings ist es auch bei Wohnstrassen heute noch wesentlich einfacher, gute Ratschläge als gute Beispiele zu geben. Vielerorts fehlt es bei den Diskussionen an der Vorstellungskraft und an der Möglichkeit, zeigen zu können, wie eine Wohnstrasse im konkreten Fall aussehen würde. Nicht alle Leute können leicht Pläne lesen; Modelle verniedlichen wegen ihres Massstabs oft die Verhältnisse und fotomontagen zeigen meistens nur eine ausgewählte Ansicht. Ohne eine *umfassende Vorstellung* ist es aber ausgeschlossen, die Vor- und Nachteile einer Wohnstrasse wirklich

Kontaktadressen:

Touring Club der Schweiz, Abt. Unfallverhütung, 9, rue Pierre-Fatio, 1211 Genève, Tel.: 022/36 60 00

Pro Juventute, Abt. Freizeitdienst, Seefeldstr. 8, 8022 Zürich, Tel.: 01/251 72 44

Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH Zürich, Einsteinstr., 8093 Zürich, Tel.: 01/377 44 11

zu sehen und in der Meinungsbildung abzuschätzen. Man bleibt deshalb oft auf der Ebene der *Begeisterung,* aber auch der *Vorurteile* stecken.

Die Diskussion um Wohnstrassen muss also im Massstab *1:1* geführt werden. Aus dieser Notwendigkeit entstand die Idee des Wohnstrassen-Sets. Wir wollen eine Wohnstrasse mit einfachsten Mitteln provisorisch einrichten und Menschen und Fahrzeuge versuchen lassen, wie man sich darin fühlt und bewegt. Eine solche versuchsweise Ausstattung von Wohnstrassen soll einfach sein, sie muss herzhafte Benützung aushalten, und sie soll nach dem Abbau an anderer Stelle wieder verwendet werden können.

Es versteht sich von selbst, dass eine solche Einrichtung stabil sein muss und ihr Einsatz beachtliche organisatorische Anforderungen stellt. Ausserdem kostet sie etwas. Ich denke, es ist besonders verdienstvoll, dass der TCS die Idee aufgegriffen und sowohl die Beschaffung der Elemente als auch die Organisation für deren Verwendung übernommen hat. Autofreunde und Autofeinde dürfen - für einmal einig - dem Verband dafür herzlich danke sagen.

Adresse des Verfassers: Prof. *M. Rotach,* dipl. Ing. ETH, Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik, ETH-Hönggerberg, 8093 Zürich

Referat, gehalten an der Presseorientierung über das Wohnstrassen-Set am 6. Mai in Biel

Umschau

Die Studien- und Berufswahl der Zürcher Maturanden 1980

ki. Seit 1975 führt die *Studien- und Berufsberatung des Kantons Zürich* (früher Akademische Berufsberatung) jährlich eine schriftliche Befragung der Maturanden der *öffentlichen Mittelschulen* zur Studien- und Berufswahl durch. Dabei interessieren die Unterschiede des Wahlverhaltens nach Geschlecht, Maturitätstypus und sozialem Herkommen und die Veränderungen in der Studien- und Berufswahl im Zeitvergleich. Die Ergebnisse können zudem in Beziehung gesetzt werden zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung, wobei insbesondere der Zusammenhang zwischen der Situation auf dem Arbeitsmarkt und dem Wahlverhalten der Maturanden einigen Aufschluss zu geben vermag.

Im Jahre 1980 konnten von 1577 Maturanden 1494 oder 95 Prozent befragt werden, womit die Ergebnisse wiederum als repräsentativ für die öffentlichen Mittelschulen des Kantons Zürich betrachtet werden können. 56 Prozent der befragten Maturanden sind männlichen, 44 Prozent weiblichen Geschlechts.

Pädagogische Berufe wenig gefragt

Mit elf Prozent der Maturanden, die sich 1978 zum Zeitpunkt der Befragung - kurz vor den Sommerferien, also wenige Wochen vor der Matur - für eine Ausbildung am *Oberseminar* (jetzt: Seminar für Pädagogische Grundausbildung) entschieden hatten, war das Interesse für diese in den Jahren 1970-1975 stets von gut einem Fünftel aller Maturanden gewählte Ausbildungsrichtung auf einen vorläufigen *Tiefpunkt* gesunken. 1979 war wieder ein Anstieg auf 15 Prozent zu verzeichnen, und man konnte gespannt sein, ob und in welchem Ausmass sich dieser Trend zugunsten der Lehrerberufe gerade im Hinblick auf die *Neugestaltung* der Lehrerbildung im Kanton Zürich fortsetzen werde. Wie aufgrund der Zahlen aus den Vorjahren fast zu erwarten war, ist nun aber wieder ein Ausschlag nach unten eingetreten, indem nur noch zehn Prozent der Maturanden beabsichtigen, die jetzt verlängerte Ausbildung am *Seminar für Pädagogische Grundausbildung* zu beginnen. Inwieweit gerade diese Verlängerung zum neuen Tief beigetragen hat, kann erst die Entwicklung der folgenden Jahre zeigen.

Demgegenüber ist der Anteil der Maturanden, die sich definitiv für ein *Hochschulstudium* entschieden haben, mit 62 Prozent wieder leicht angestiegen (Vorjahr 60 Prozent). Eine *nichtakademische Ausbildung* wird wie im Vorjahr von neun Prozent der Maturanden gewählt.

Hinausgeschobener Entscheid

Weiter angestiegen von 16 Prozent auf 19 Prozent ist der Anteil derer, die ihren Entscheid zwischen den *drei Ausbildungsalternativen* (Hochschule, Seminar für Pädagogische Grundausbildung, nichtakademische Ausbildung) noch nicht getroffen haben. Je höher der Anteil der noch unentschiedenen Maturanden wird, desto mehr gewinnt die Frage an Bedeutung, in welchem Ausmass sich die Prozentwerte der oben genannten Ausbildungsalternativen noch verändern werden. In der Annahme, dass sich die unentschiedenen Maturanden im gleichen Verhältnis auf die drei Möglichkeiten verteilen werden wie ihre bereits entschiedenen Kollegen, wird der Anteil der studienwilligen Maturanden auf etwa 76 Prozent steigen, der Anteil derer, die ins Seminar für Pädagogische Grundausbildung eintreten wollen, auf etwa 13 Prozent und der Anteil der Maturanden, die eine nichtakademische Ausbildung wählen, auf etwa elf Prozent.

Nach wie vor bestehen grosse Unterschiede im Studien- und Berufswahlverhalten nach *Geschlecht.* Nur knapp die Hälfte der Maturandinnen gegenüber fast drei Viertel ihrer männlichen Kollegen wollen die lange Ausbildung an einer Hochschule auf sich nehmen. Statt dessen wählen sie je dreimal häufiger als die Maturanden die Ausbildung am Seminar für Pädagogische Grundausbildung oder eine nichtakademische Ausbildung.

Gross sind auch die Unterschiede nach *Maturitätstypus.* Der grösste Anteil an Hochschulwählern findet sich mit 79 Prozent bei den C-Maturanden, der kleinste (abgesehen von den Lehramtsmaturanden) bei den E-Maturanden, unter denen dafür der Anteil der Unentschiedenen mit 29 Prozent weit über dem Durchschnitt liegt.

Erwartungsgemäss sind es auch die E-Maturanden, die mit 15 Prozent am häufigsten eine nichtakademische Ausbildung wählen.

Gegenüber den Vorjahren nahezu ausgeglichen haben sich die Unterschiede nach *sozialer Schicht.* Die schichtspezifischen Unterschiede des Studien- und Berufswahlverhaltens sind kaum noch signifikant.

Beliebte Zwischenlösungen

Immer mehr Maturanden entschliessen sich, ihre Ausbildung nach der Matur erst nach einem kürzeren oder längeren Unterbruch fortzusetzen. Dieser Anteil hat gegenüber dem Vorjahr um weitere zehn Prozent auf 55 Prozent zugenommen, womit sich die bishe-