

Wohnstrassen definitiv

Autor(en): **Gattiker, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **79 (1984)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-175164>

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.

Wohnstrassen definitiv

Directives pour rues résidentielles

Après un essai de deux ans qui a donné satisfaction, le Département fédéral de la justice et de la police a publié ses directives pour les «rues résidentielles», qui relèvent désormais de la compétence cantonale: une autorisation du service fédéral de la police n'est désormais plus nécessaire.

On sait qu'il s'agit de rendre partiellement la rue aux piétons, au jeu et aux rencontres, en soumettant le trafic motorisé à des règles strictes: par exemple, vitesse maximale de 20 km/h, priorité aux piétons, «chicanes» dans l'aménagement de la rue. La prise en considération du patrimoine architectural n'est pas exclue. Il n'y a pas de «normalisation» fédérale: l'aménagement doit être en harmonie avec les conditions locales.

La longueur maximale des tronçons résidentiels a été fixée à 300 m en cas de trafic dans les deux sens, à 500 m en cas de sens unique et pour une impasse. Le minimum est de 50 m. Les transports publics sont exclus.

Il est important que les habitants de la rue et les propriétaires soient consultés avant toute réalisation, et dûment informés des avantages et inconvénients de la rue résidentielle. Souvent, quand une demande est faite en ce sens, ce n'est pas pour favoriser les contacts humains, mais pour éloigner le trafic de transit – ce qui peut être réalisé par d'autres moyens.

Nachdem ein zweijähriger Versuch offenbar befriedigend verlaufen ist, hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) «Weisungen über Wohnstrassen» erlassen. Durch diese erhalten die Kantone die Kompetenz zur Anordnung von Wohnstrassen, und eine Bewilligung des Bundesamtes für Polizeiwesen ist nicht mehr nötig.

Das EJPD bezeichnet als Hauptzweck einer Wohnstrasse, die Verkehrsfläche den Fussgängern für Spiel und Sport oder als Begegnungsorten zur Verfügung zu stellen. Dieser Zweck äussert sich in *besonderen Verkehrsregeln*; so hat zum Beispiel der Fussgänger den Vortritt vor den Fahrzeugen, und die Höchstgeschwindigkeit für Fahrzeuge beträgt 20 km/h. Ebenso muss die Verkehrsfläche besonders fussgängerfreundlich hergerichtet sein. Sie ist klar als «Mischfläche» zu gestalten, d.h. der Eindruck, sie bestehe aus einem *Fussgänger- und einem Fahrbereich*, ist zu vermeiden. In seinem Begleitbrief

schliesst das EJPD die Möglichkeit oder die Notwendigkeit, bei der Schaffung von Wohnstrassen auch denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen, ausdrücklich nicht aus. Die Weisungen wollen im übrigen nicht die Wohnstrassen normieren, sondern die freie Gestaltung entsprechend den örtlichen Verhältnissen offen lassen.

Verkehrstechnische Anforderungen

Naturgemäss sollen Wohnstrassen in *Wohngebieten* liegen. Ihr Einzugsgebiet soll mindestens eine Hektare messen und eine Wohndichte von

10 Einwohnern pro Hektare und eine Bevölkerung von 50 Einwohnern aufweisen. Die *Strecke*, die von irgendeinem Punkt der Wohnstrasse oder des Wohnstrassennetzes bis zum nächsten «Tor» zu fahren ist, wo wieder gewöhnliche Verkehrsverhältnisse herrschen, darf bei durchgehendem Verkehr in beiden Richtungen höchstens 300 m, auf Einbahnstrassen und Sackgassen nicht mehr als 500 m betragen. Andererseits soll sie mindestens 50 m lang sein und *kein öffentliches Verkehrsmittel* enthalten. Pro «Tor» soll der Verkehr in der Spitzenstunde 100 Fahrzeuge und im Tagesdurchschnitt 500 Fahrzeuge nicht übersteigen.

Seid einig...

Die Anordnung einer Wohnstrasse wird von der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde verfügt und veröffentlicht. Allerdings ist sie nur erfolversprechend, wenn die Anwohner und Eigentümer den eigentlichen *Zweck der Wohnstrasse* erkennen und anerkennen. Dies ist bei einem Gesuch für die Schaffung einer Wohnstrasse vorerst abzuklären. (Stichwort «Wohnstrasse ja, aber nicht bei uns!») Oft ist nämlich das Ziel eines Gesuchstellers nicht die Begegnungsmöglichkeit, sondern das *Fernhalten des Durchgangsverkehrs*, für das andere Massnahmen geeigneter sind. Die Besonderheiten, Vor- und Nachteile der Wohnstrassen sollen den Eigentümern und Anwohnern bekanntgegeben werden, denn wenn eine Mehrheit derselben mit dem Vorhaben einverstanden ist, «wirkt sich dies auf die Einhaltung der besonderen Verkehrsregeln günstig aus...»

Hans Gattiker



Bei dieser Wohnstrasse in Wädenswil haben die Anlieger selber aktiv Hand angelegt (Bild Mehr).

Pour cette rue résidentielle de Wädenswil (ZH), les bordiers ont mis eux-mêmes et activement la main à la pâte.