

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 36 (1979)

Heft: 6

Artikel: Wohnstrassen aus ökologischer Sicht

Autor: Signer, Rolf / Soom, Ueli

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782165>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

siert auf Fragen der freiräumlichen Oberflächengestaltung.

Strasse und Bebauung wird als Einheit betrachtet. Man ist es gewohnt, das engste Wohnumfeld persönlich auszustalten.

Die niedrige, sehr dichte Bauweise mit 1½–2½ Geschossen ist eine alte Tradition. Architektur und Siedlungsplanung zeigen den Mut, einmal bewährte Grundmuster beizubehalten. Der gestalterische Ausdruck bleibt dabei sehr einheitlich. Die Quelle zum Reichtum liegt in der individuellen, spontanen Anwendung der Bauweise und im Detail.

Ein planerisches Mittel ist unter anderem die Anzahl Wohnungen pro Hekt-

are. Die Ausnützungsziffer wird nicht verwendet.

Das Klima ist eher mild, der Schneefall gering. Die Baukosten im Siedlungsbau sind nur etwa ein Drittel so hoch wie in der Schweiz. Gründe dafür sind das ebene Terrain, das Fehlen von Untergeschossen, geringere Isolationen, wiederverwertbare Materialien.

Möglichkeiten für die Schweizer Gemeinde

- Lokale, altbewährte Siedlungsmuster analysieren, neu interpretieren und folgerichtig für heutige Wohnformen anwenden.
- Ideen und Eigenleistungen von Be-

wohnern miteinbeziehen.

– Erfolgskontrollen durchführen.

Schlussbemerkung

Dass in der Schweiz gesetzliche Grundlagen fehlen, ist kein genügender Einwand, denn ihre Schaffung muss sich erst an etwas Konkretem orientieren können.

Wohnstrassenideen müssen pragmatisch angegangen werden. Das wichtigste ist vorerst, dass wir uns dafür einsetzen, beim Bürger, auf Verwaltungsebene und auf Gesetzesebene günstige Voraussetzungen zu schaffen. Parallel dazu müssen sich einige Pilotmodelle etablieren und für die Anschauung eignen.

Wohnstrassen aus ökologischer Sicht

Rolf Signer und Ueli Soom

Die Idee der Wohnstrassen, in Holland schon seit 1970 in die Tat umgesetzt, dringt immer mehr auch zu uns¹. Sogar der Bundesrat hat auf eine Anfrage von Nationalrat A. Blum am 21. Februar 1979 recht positiv geantwortet und in Aussicht gestellt, dass die am 1. Januar 1980 in Kraft tretende revidierte Strassensignalisationsverordnung Bestimmungen enthalte, die Wohnstrassenversuche auch in der Schweiz ermöglichen.

Eine ökologische Betrachtungsweise der Wohnstrassen hat zum Zweck, diese in ihrem Wirkungsgefüge von Mensch und Umwelt zu erfassen. Damit lässt sich ein weiteres Mal zeigen, dass – wie schon in unserem Einleitungsartikel dargelegt – eine ökologische Sicht sich nicht auf das «Grüne» beschränken kann und darf. Räumliche Massnahmen, wie zum Beispiel das Einrichten einer Wohnstrasse, sind daher auf ihre Auswirkungen auf die folgenden drei Ebenen hin zu untersuchen:

1. Ebene: Pflanze, Tier, Landschaft
2. Ebene: Der Mensch als Individuum
3. Ebene: Gruppen von Menschen, die Gesellschaft²

Im folgenden ordnen wir, ohne Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, den drei Wirkungsebenen einige Wirkungsketten mit der Wohnstrasse als Ursache zu:

- Einwirkung auf die 1. Ebene (Pflanze, Tier, Landschaft):
 - Wohnstrasse → schmale Strasse → geringer Landbedarf für Strasse → Verfügbarkeit über mehr Boden
 - Wohnstrasse → schmale Strasse → weniger betonierte Oberfläche → grösere Versickerung des Meteorwassers → günstigerer Wasseraushalt
 - Wohnstrasse → mehr Grün → Verbesserung des Mikroklimas → weniger Abgase →
- Einwirkungen auf die 2. Ebene (der Mensch als Individuum):
 - Wohnstrasse → langsame Fahrt → kleinere kinetische Energie → weniger Unfälle, Verletzungen geringerer Schwere
 - Wohnstrasse → wenig Verkehr → Spielen im Freien möglich → Enlastung der Mutter; auch psychischer Art, da weniger Angst um Kinder
 - Wohnstrasse → wenig Verkehr → grösere Entfaltungsmöglichkeiten des Kindes → mehr Kreativität
- Einwirkungen auf die 3. Ebene (Gruppen von Menschen):
 - Wohnstrasse → weniger Unfälle → weniger Spitalaufenthalte →

→ geringerer Arbeitsausfall →
→ geringere Soziale Kosten

- Wohnstrasse → Aufenthalt im Freien möglich → mehr Kommunikation → besseres «Zuhause»-Gefühl → mehr Bereitschaft zum Mitgestalten, zur Demokratie
- Wohnstrasse → mehr Kommunikation → mehr Nachbarhilfe → geringerer Aufwand für öffentliche Einrichtungen
- Wohnstrasse → Begrünung → ästhetische Werte → mehr Identifikation mit der Umgebung → stabilere Bevölkerungsstruktur
- Wohnstrasse → attraktive Wohnlage → höhere Mieten → Bevölkerungsentmischung
- Wohnstrasse → Befriedigung der Naherholungsbedürfnisse → weniger Wochenendverkehr

Im folgenden noch einige Wirkungsketten quer durch alle Ebenen:

- Wohnstrasse → mehr Grün, mehr Aufenthaltsmöglichkeiten → Naherholung möglich → weniger Wochenendverkehr → weniger Unfälle → geringere soziale Kosten
- Wohnstrasse → weniger Wochenendverkehr → weniger Straßen → Schonung der noch intakten Landschaftsräume → Erhaltung dieser Räume als ökologische Ausgleichsräume
- Wohnstrassennetz → Verzicht aufs Auto beim Einkauf → weniger Verkehr → Energieeinsparung → weniger Lärm und Abgase
- Wohnstrassennetz → attraktive Fußgängerbereiche, trotzdem Erschliessung durch Auto mög-

lich → bessere Existenzbedingungen für kleine Läden → Vermeidung von Shopping-Center → weniger Verkehr → bessere Versorgung für Randgruppen (Alte, Kinder...)

Was bezweckt diese Aufzählung? In der Diskussion um Wohnstrassen stehen in der Schweiz einerseits rechtliche Fragen (hier ausgeklammert), andererseits die Veränderungen der unmittelbaren Wohnumgebung des Menschen im Vordergrund. Sicher ist beim Entscheid für oder gegen Wohnstrassen von dieser unmittelbaren Wohnumgebung auszugehen, sind doch hier die Auswirkungen am deutlichsten, weil unmittelbar spürbar. Doch auch andere Wirkungen, wie zum Beispiel die Veränderung im Landschaftshaushalt im kleinen oder die Auswirkungen auf den Erholungs- und Einkaufsverkehr im grösseren Rahmen sind in die Überlegungen ein-

zubeziehen, um die Planungsmassnahme «Einrichten von Wohnstrassen» richtig beurteilen zu können. Solche Überlegungen gestatten, den «Gesamtnutzen» einer Wohnstrasse den «Kosten» gegenüberzustellen. Dabei können solche Wertungen sowohl für einzelne Elemente der Wohnstrasse als auch für ganze Wohnstrassen oder Wohnstrassensysteme gemacht werden.³

Auf die Rolle der Funktionstrennung für den Ausbau des Verkehrs und die damit verbundenen Folgeprobleme wurde schon mehrmals hingewiesen. Die Beispiele Naherholung und Einkauf zeigen, dass die Wohnstrasse ein kleiner Beitrag zur Funktionsmischung und damit zur Verkehrsverminderung sein kann. Damit können Erholungsräume wenigstens teilweise geschont werden und in ihrer Ausgleichsfunktion langfristig erhalten bleiben. Natürlich kann dies nicht das Resultat der

Wohnstrasse allein sein, sondern ist Produkt verschiedenster Massnahmen, die in der gleichen Richtung wirken. Die Wohnstrasse ist eine Massnahme im kleinen, überblickbar für die Betroffenen und deshalb auch hervorragend geeignet für eine demokratische Planung, für das Engagement der Bürger und kann deshalb ganz allgemein das Verständnis für Planung als Koordination von Ansprüchen an den Raum fördern.

Anmerkungen, Literatur:

¹ Vgl. auch: Lukas Fierz: Die Wohnstrassen kommen, Tages-Anzeiger-Magazin Nr. 12, März 1979.

² Dieser Aufsatz wurde im Rahmen einer Gruppenarbeit am Nachdiplomstudium für Raumplanung am ORL-Institut der ETH erarbeitet.

³ Vgl. dazu Stadtplanungsamt Basel-Stadt: Bewertung von Versuchswohnstrassen, Arbeitspapier Oktober 1978.

Eine gute Einführung in die holländischen Wohnstrassen gibt: Königlicher Niederländischer Touring Club ANWB: Woonerf Den Haag, April 1977.

Das Raumplanungsgesetz vor dem Nationalrat: Erfreuliche Verbesserungen – aber auch Unerfreuliches

Rudolf Stüdli, Direktor VLP

Eine weitere Runde auf dem Weg zum neuen Raumplanungsgesetz ist genommen: der Nationalrat hat dem Gesetz, nachdem er es am 19. und 20. März 1979 während vieler Stunden beraten hatte, mit 119:0 Stimmen zugestimmt. Es wäre höchst erfreulich, wenn die Schlussabstimmung in beiden Räten in der Sommersession 1979 stattfinden könnte. Sollte dies erst im Herbst möglich sein, verbleibt den Kantonen wenig Zeit, um im Hinblick auf die Ablösung des Bundesbeschlusses über dringliche Massnahmen auf dem Gebiete der Raumplanung die nötigen Vorkehren zu treffen. Schliesslich ist nach der Schlussabstimmung in National- und Ständerat vom Zeitpunkt der Veröffentlichung des Gesetzes an eine Referendumsfrist von drei Monaten zu beachten. Ende 1979 läuft die Gelungsdauer des Bundesbeschlusses

über dringliche Massnahmen der Raumplanung aus!

Der Nationalrat hat den Gesetzestext gegenüber der ständerätlichen Fassung da und dort erheblich korrigiert. Und er ist dabei, soweit ich es überblicken kann, in der Öffentlichkeit auf eine breite Zustimmung gestossen. Wer mit den Anliegen der Landes-, Regional- und Ortsplanung verbunden ist und einen gewissen Einblick hat, wie es an der «Front» so etwa zu und her geht, wird in den Chor der Dankbarkeit einstimmen. So hat der Nationalrat einen neuen Artikel 2 Absatz 3 geschaffen, der wie folgt lautet: «Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten darauf, den ihnen nachgeordneten Behörden den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspialraum zu lassen.» Dem – da und dort gelegentlich überbordenden – Zentralismus

werden also Schranken gesetzt. Sodann sollen See- und Flussufer nicht weiter überbaut und deren öffentlicher Zugang und Begehung erleichtert werden; der Ständerat hatte die See- und Flussufer nur schützen und die öffentlichen Zugänge zu diesen erleichtern wollen. Ohne jede Diskussion im Ratsschiffen wurde sodann die weitestgehende Abschwächung des Raumplanungsgesetzes durch den Ständerat in Artikel 24 Absatz 2 korrigiert. Nach dem ständerätslichen Text hätte das kantonale Recht gestatten können, Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone zu ändern oder wieder aufzubauen, wenn wichtige Anliegen der Raumplanung dies nicht ausschliesen. Der Nationalrat stimmte folgendem – weit engerem – Text zu: «Das kantonale Recht kann gestatten, Bauten und Anlagen zu erneuern, teilweise zu ändern oder dem bisherigen Zweck und Umfang entsprechend wieder aufzubauen, wenn wichtige Anliegen der Raumplanung wie die Erhaltung der landwirtschaftlichen Nutzung, der Besiedlung oder eines schützenswerten Orts- und Landschaftsbildes dies erfordern.»

Neu hat der Bundesrat bei der Genehmigung der kantonalen Richtpläne nicht nur darauf zu achten, dass diese die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigen; vielmehr setzt