

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 40 (1983)
Heft: 9

Artikel: Versuche mit Wohnschutzmassnahmen
Autor: Groh, Jean-Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783520>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

recht gestaltet werden muss, damit Motorfahrzeuge nicht mehr als höchstens normale Fahrradgeschwindigkeit erreichen können.

Die Erschliessungsvorstellung wurde daher klar und eindeutig neu formuliert: Überarbeiten des Wohnstrassenprojektes. In der Folge wurde innerhalb sehr kurzer Zeit, unter Beizug eines Verkehrsplaners, die Erschliessung überarbeitet. Das neue Projekt mit Wohnstrassen fand bei der Bauherrschaft und Behörde Zustimmung, doch ergaben sich nun neue Probleme über die vermeintlichen Mehrkosten. Mit dem Vorschlag des Gemeinderates, dass die «Möblierung der Plätze» im maximalen Betrag von 40000 Franken durch die Gemeinde übernommen wird, konnte auch diese Schwierigkeit beseitigt werden.

Mai 1980: Projektauflage, Reaktionen der Anstösser

Im Vergleich zu früheren Auflagen (Baulinienplan) wurden bei dieser Projektauflage nur unbedeutende Einsprachen erhoben, die in Kürze erledigt werden konnten. Die Anstösser waren mit diesem Erschliessungskonzept trotz vermehrten Immissionen einverstanden. So musste zum Beispiel mehrmals bestätigt werden, dass diese Strassenanordnung auch wirklich gebaut wird und nicht nur eine Projektidee bleibt.

Auch wurde als positiv gewertet, dass der projektierte «Brunnenplatz» als Verkehrsmengenteiler wirkt, der einen Verkehrsanteil der zukünftigen Überbauung über die Kellerackerstrasse und

den anderen Anteil über die Dorfstrasse kanalisiert. Das frühere Problem vom schnellen und fremden Durchfahrtsverkehr war somit gelöst.

Oktober 1980 bis 1983: Bauphasen

Zuerst wurden die Baupisten erstellt, es folgten der Aushub, Rohbau der MFH, erst nachher wurden die Strassen etappenweise gebaut. Die Möblierung der Plätze wird in den nächsten Wochen ausgeführt.

Schlussfolgerung

- Der Minderlandverbrauch, Wohnstrasse zur reduzierten Strassenbauweise von 5,5 m Strassen und 2,0 m Gehwegbreite beträgt etwa 550 bis 600 m², oder bei einer Ausnutzungsziffer von 0,45 ergibt dies eine Bruttowohnfläche von 240 m², die beansprucht werden durfte.
- Die Forderung der Gemeinde in bezug auf die Oberflächengestaltung war vernünftig und angemessen, es wurden nur die Plätze mit Natursteinpflasterung verlangt.
- Der vermarktete Grenzverlauf zwischen den Plätzen mit einer konstanten Breite von mindestens 6 m wäre nicht erforderlich gewesen. (Dieser Grenzverlauf wurde festgelegt, um bei möglichen Strassenkorrekturen, zum Beispiel grössere Radien, Ausweichplätze, mit den späteren Landbesitzern keinen Landerwerb zu betreiben. Das verbleibende fiktive Strassenland wird aber vertraglich durch die Anstösser unterhalten.)
- Die rechtzeitige Festlegung, dass für

die Kellerackerstrasse ein Landstreifen von 5,5 m zur nicht ausnützenden Landfläche zählt, führte in der Detailausarbeitung der Wohnstrasse zu keinen Problemen. Die Wohnstrasse musste somit nicht zwingend «ausnutzungsfördernd» oder «landsparend» gelöst werden. Die Planer konnten ohne andere Randbedingungen des Auftraggebers die korrekte Lösung erarbeiten.

- Der Abbruch von zwei Liegenschaften war nicht erforderlich.
- Nach Grobberechnungen und Vergleichen mit ähnlichen Strassenobjekten kamen die Erstellungskosten, inklusive Möblierung, nicht teurer zu stehen als der übliche Strassenbau ohne Berücksichtigung des Minderlandverbrauches.

Unterhalt

Die Schneeräumung bedingt keinen Mehraufwand, da ohne Rücksicht auf die Parkplätze gepflügt wird. Zum Unterhalt der Plätze (Laubentfernung, Baumschnitt, Baumdüngung, Reinigung des Brunnens, Unterhalt der Bänke und der Plakatsäule, Probleme mit der Schachkiste) ist ein Mehraufwand nötig, der jedoch durch 186 Wohnungen dividiert werden kann.

Die fiktive Strassenparzelle wird vertraglich durch die Anstösser unterhalten.

Ein Detail der Überbauung Kelleracker ist ein kleiner Weiher, der aus einem völlig eingedeckten Bächlein, das auf einem kurzen Abschnitt geöffnet worden ist, ausgebildet wurde. ■

Versuche mit Wohnschutzmassnahmen

Von dipl. Ing. ETH Jean-Marc Groh¹

Untersuchungsergebnisse der ETH

In der Schweiz hat man während längerer Zeit grosse Anstrengungen zur besseren und flüssigeren Bewältigung des Motorfahrzeugverkehrs unternommen. Zwischen 1960 und 1975 hat man mehr als die Hälfte des gesamten Autobahnnetzes erstellt. Dass damit nicht nur raschere, wirtschaftlichere und komfortablere Verbindungen entstanden sind,

sondern auch mehr Verkehr geschaffen wurde, sei es durch Veränderung des Modal Splits zu Lasten der Bahn oder durch die Ermöglichung einer erhöhten Mobilität, wissen wir heute alle. Dies führte aber auch dazu, dass sich auch eigentliche Wohnquartiere, und zwar in städtischen wie in ländlichen Gegenden, ernststen Verkehrsproblemen gegenübersehen. Diese Entwicklung ist kein Naturereignis, sie ist vielmehr die Folge unserer Wünsche und unseres täglichen Verhaltens. Wir alle fordern nämlich bessere Erschliessung, mehr Freiheit und Bewegung, raschere und billigere Transporte. Im kleinräumigen

Wohnbereich ergeben sich dadurch Verluste an Ruhe und Behaglichkeit, Belästigungen durch Lärm und Abgase, sowie Verunsicherung und Angst.

Es ist nun der Augenblick gekommen, wo man für die bebauten Gebiete die Verkehrsberuhigung in den Vordergrund stellen soll. Vereinzelt Bemühungen in den letzten Jahren brachten hoffnungsvolle Ergebnisse; heute verfügen wir bereits über eine Anzahl realisierter verkehrsberuhigter Massnahmen.

Im Auftrag des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) führte das Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH umfangreiche Untersuchungen mit Wohnschutzmassnahmen durch.

Der neueste Forschungsbericht «Versuche mit Wohnschutzmassnahmen» gibt Auskunft über die Wirksamkeit und Eignung baulicher und verkehrspolizeilicher Massnahmen. Über zwei Jahre

¹ Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik ETH Zürich

Das Quartier

wurde an mehr als sechzig örtlich und zeitlich abgegrenzten Beispielen die Auswirkungen einzelner oder kombinierter Wohnschutzmassnahmen beobachtet und ausgewertet, um deren Tauglichkeit und Zielerfüllung unter verschiedenen Bedingungen zuverlässig beurteilen zu können. Achtzehn verschiedene Erhebungen dienten dazu, die Veränderungen der Aspekte Verkehrsablauf, Umweltbelastung, Sicherheit und Verhalten der Fahrzeuglenker, Fussgänger und Kinder zu ermitteln, sowie darüber Erfahrungen zu sammeln.

Eines der Hauptziele des Wohnschutzes besteht darin, die Motorfahrzeugmenge in den Wohngebieten zu reduzieren und dadurch gleichzeitig die Immissionen zu senken. Als wirkungsvolle Massnahmen dafür haben sich Unterbrüche im Strassennetz, Umfahungsstrassen und Zulassungsbeschränkungen erwiesen. Jedoch nur durch bauliche Sperren, die von Zweiradfahrern und den kommunalen Diensten passiert werden können, oder durch gegenläufige Einbahnregelungen, was einem Strassenunterbruch gleichkommt, ist es möglich, die Wohngebiete vom quartierfremden motorisierten Durchgangsverkehr vollständig zu entlasten. Fahrverbot mit der Sonderregelung «Zubringerdienst gestattet» werden auch bei regelmässiger Polizeikontrolle schlecht beachtet und sollen nur in Ausnahmefällen eingeführt werden.

Zur Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ist es notwendig, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge in den Wohngebieten zu senken. Dazu haben sich bauliche Wohnschutzmassnahmen am besten bewährt. Nur durch den konsequenten, regelmässigen Einsatz von horizontalen und verti-

kalen Versätzen über ganze Strassenabschnitte, durch enge Fahrgassen und entsprechend gestalteten Strassenraum oder durch Wohnstrassen kann erreicht werden, dass die Fahrzeuglenker ihre Geschwindigkeit den Wohnverhältnissen anpassen. Auf kurze Schwellen sowie Querrinnen oder Rillen ist jedoch aus Sicherheitsgründen zu verzichten. Ihnen sind Aufpflasterungen von Kreuzungen und solche auf der Strecke sowie Trottoirüberfahrten vorzuziehen. Eine lokale Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit innerorts, zum Beispiel auf 40 km/h, bringt hingegen keine hinreichende Verlangsamung des Verkehrs. Tiefe Tempolimits werden auf Strassen mit herkömmlichem gradlinigem Verlauf massiv missachtet, wenn nicht gleichzeitig die Strasse eingeeengt und der optische Charakter verändert wird.

Die Massnahmen zur Verkehrsberuhigung bringen bewusste Eingriffe in den bisherigen Verkehrsablauf mit sich. Diese sind nur dann sinnvoll, wenn die damit angestrebten Ziele und positiven Veränderungen erreicht werden können. Für den Gesamterfolg des Wohnschutzes bedarf es einerseits leistungsfähiger verkehrsorientierter Strassen, auf denen der Durchgangsverkehr kanalisiert werden kann. Andererseits muss Verkehrsberuhigung flächendeckend über das ganze nutzungsorientierte Strassennetz im Wohngebiet angestrebt werden und nicht nur auf ein paar Einzelfälle beschränkt bleiben.

Mit diesem Konzept ist es nicht möglich, alle heute bewohnten Gebiete vor dem motorisierten Verkehr zu schützen. An Orten, wo beispielsweise auch weiterhin eine verkehrsorientierte Strasse ein Wohngebiet durchquert oder ein

solches tangiert, sind andere Massnahmen (bauliche Integration der Strasse, Schallschutz an Gebäuden, Verlegung lärmempfindlicher Räume oder Nutzungsänderung ganzer Gebäude usw.) vorzuziehen.

Die Idee der Verkehrsberuhigung muss bereits frühzeitig bei der Überarbeitung von Orts- und Quartierplanungen integriert und darf nicht erst bei der Sanierung oder beim Umbau bestehender Strassen berücksichtigt werden. Neue Strassen für Erschliessungszwecke sind gleich von Anfang an kleinmassstäblich zu bauen und wohnlich zu gestalten. Zudem ist es notwendig, die grosszügige Sanierung und Verbreiterung schmaler nutzungsorientierter Strassen aufgrund fahrdynamischer Kriterien zu verhindern; denn dadurch werden solche Strassen schneller, gefährlicher und unattraktiver für Radfahrer, Fussgänger, Betagte und Kinder. Minimale Ausbaugrössen sind auf nutzungsorientierten Strassen anzuwenden. Dazu ist es unerlässlich, die heute gültigen Strassenbaunormen für Erschliessungsstrassen den neuesten Erkenntnissen anzupassen. Gleichzeitig ist das Strassenverkehrsgesetz vermehrt auf die Bedürfnisse der schwachen Verkehrsteilnehmer auszurichten.

Viele Gemeinden sind mit der Aufgabe eines flächendeckenden Wohnschutzes überfordert. Daher muss auf eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Ebene eine neue Finanzierungsgrundlage für die Sanierung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse geschaffen werden. Dies ist eine Voraussetzung, um der Idee des Wohnschutzes gesamtschweizerisch zum Durchbruch zu verhelfen. ■

ADWICO

Flumroc-Isolierprodukte aus Steinwolle machen jeden Bauteil hochgradig wärmedämmend, schützen vor Lärm und beugen Brandgefahren vor.

Flumroc-Spezialisten lösen Ihnen jedes Isolierproblem, sei es wärmetechnischer, konstruktiver oder bauphysikalischer Art – von der Planung bis zur Arbeitsvollendung.

Ein Haus ist mehr wert mit einer



Isolierung
Isolierprodukte
aus Steinwolle

Flumroc AG, 8890 Flums,
Tel. 085/3 26 46