Normen und Richtlinien für die Ortsplanung?

Autor(en): **Zubler, Fritz**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1955)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783164

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

Fritz Zubler, Tiefbauchef, Neuhausen

Normen und Richtlinien für die Ortsplanung?

Immer wieder zeigt es sich, dass an vielen Orten gleiche Probleme auftauchen und ähnliche Schwierigkeiten zu überwinden sind. Liegt es da nicht nahe, sich zu fragen, ob nicht eine gewisse Normung, bzw. die Aufstellung gewisser Richtlinien für die Ortsplanung wünschenswert und vorteilhaft wäre?

Ein Quartier muss dringend erschlossen werden. Wie breit muss die Quartierstrasse mindestens ausgebaut werden? Wie steile Strassen werden im Maximum zugelassen? Welche Strassenkonstruktion soll vorgeschrieben werden? Die Ansichten der für die Ortsplanung Verantwortlichen und die der Grundeigentümer werden in den meisten Fällen stark voneinander abweichen.

Die Baulinien, sofern solche überhaupt schon vorhanden sind, liegen oft, besonders dann, wenn sich das Baugelände an einem Berghang befindet, auf einer Strassenseite nahe der Grenze. Innerorts fällt in gewissen Fällen die Baulinie mit der Strassengrenze zusammen. Dürfen in einem solchen Fall auch die Garagen auf die Baulinie gebaut werden?

Eine Strasse wird vorläufig nicht durchgehend erstellt, oder es muss aus zwingenden Gründen eine Sackgasse erstellt werden. Sind Kehrplätze zu verlangen und müssen diese bestimmte Dimensionen aufweisen? Die örtlichen Baubehörden werden im Interesse der Oeffentlichkeit gewisse Vorschriften aufstellen. Der Grundbesitzer wird sie nur soweit anerkennen, als hiefür gesetzliche Grundlagen vorhanden sind, oder soweit solche Anlagen seinen Bedürfnissen entsprechen.

Quartierstrassen, welche dem Motorfahrzeugverkehr offen stehen, sollten eine Minimalbreite von 5 m aufweisen, was erlaubt, dass ein Lastwagen auch dann noch zirkulieren kann, wenn ein anderes Fahrzeug korrekt parkiert am Strassenrand steht. Das Zurückversetzen der Einzäunung von der Strassengrenze hat gewöhnlich zur Folge, dass solche Strassen mit der Zeit einen etwas verwahrlosten Eindruck machen, weil niemand den Streifen zwischen Grenze und Einzäunung unterhalten will. Für Quartierstrassen sollte auch in ungünstigen Fällen nie über 15 % Längsgefälle zugelassen werden. Noch besser wäre es, die Grenze bei etwa 12 % anzusetzen.

Garagen, welche keinen genügenden Abstand von der Strasse aufweisen, geben immer wieder Anlass zu Verkehrsstörungen. Als Grundregel sollte gelten, dass Garagevorplätze mindestens die gleiche Tiefe aufweisen wie die Garage selbst, damit ein vor der Garage parkierter Wagen das Strassengebiet nicht beansprucht.

Genügende Strassenbreiten sind unbedingtes Erfordernis, wenn die öffentlichen Dienste gut und reibungslos arbeiten sollen. Der Kehrichtwagen muss rasch und fahrplanmässig zirkulieren können. Das Gleiche gilt für den Schneepflug. Kehrplätze sind so auszubauen, dass nicht nur Personenwagen mühelos wenden können, sondern auch ein Lastwagen samt Schneepflug muss ein solches Manöver ohne Zeitverlust vorzunehmen imstande sein. Auch wenn zurzeit diese Fahrzeuge in einer Gemeinde noch gar nicht vorhanden sind, muss hier rechtzeitig vorgesorgt werden.

Ein Bauherr wird in erster Linie bestrebt sein, möglichst billiges Bauland zur Verfügung zu haben. Er möchte die Quartierstrassen so bemessen, dass er mit einem Fahrzeug gerade noch sein Grundstück erreichen kann. Er würde auch eine Strasse mit 20 % Steigung in Kauf nehmen, denn sie geht ja später in Gemeindebesitz über und diese hat dafür zu sorgen, dass die Strasse im Winter benützbar bleibt. Dass eine steile Strasse wesentlich höhere Unterhaltskosten bedingt als eine weniger steile, kümmert ihn nicht. Eine Bestimmung, wonach die Gemeinde Privatstrassen, welche nicht genügend ausgebaut sind, nicht übernehme, taugt wenig. Nach wenigen Jahren wird eine solche Strasse bedenklich verwahrlost sein, denn niemand ist für einen richtigen Unterhalt besorgt. Schlussendlich wird doch die Gemeinde zum rechten sehen müssen.

Wenn Verordnungen fehlen, haben es die Planungsorgane schwer, die Bauherrschaften von der Notwendigkeit einer richtig dimensionierten Aufschliessung zu überzeugen. Die unmöglichsten Beispiele werden zum Vergleich herbeigezogen. Anerkannte Richtlinien fehlen, auf die man sich berufen könnte.

Planung darf nie schematisch werden. Immer wird auf besondere Verhältnisse Rücksicht zu nehmen sein. Aber sehr oft könnte das Vorhandensein von gewissen Richtlinien und Normen, welche von der Vereinigung für Landesplanung aufzustellen wären, den für die Planung verantwortlichen Dienststellen grosse Hilfe leisten. Warum soll jeder einzelne alle Erfahrung und Lehren für sich neu erkämpfen müssen. Warum soll nicht eine Gemeinde, durch die guten und schlechten Erfahrungen anderer Orte, vor Fehlern bewahrt werden?

Ganz bestimmt wäre mancher Bauherr vor der Notwendigkeit einer genügenden Aufschliessung viel leichter zu überzeugen, wenn auf vorhandene Normen verwiesen werden könnte. Wie oft kommt es vor, dass dann, wenn von einem Grundeigentümer bessere Aufschliessung verlangt wird als es bisher vielleicht ortsüblich war, dies als persönliche Schikane ausgelegt wird?

Ich bin zur Auffassung gelangt, dass es zweckmässig wäre, wenn die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung oder eine ähnliche Fachstelle für gewisse Detailfragen der Ortsplanung Richtlinien und Normen aufstellen könnte. Dabei denke ich in erster Linie an solche über Strassenbreite, Strassengefälle, Kehrplätze, Garagenvorplätze, Einfahrten usw. Solche Richtlinien und Normen dürften vor allem kleineren Städten und grösseren Dörfern sehr gute Dienste leisten. Grössere Städte verfügen teilweise bereits über eigene Normen, welche aber von den kleineren Orten wegen den besonderen Verhältnissen nicht ohne weiteres übernommen werden können. Ein Schritt in der angedeuteten Richtung dürfte sich lohnen.