

Wohnstrasse in Basel = Rues habitables à Bâle = Residential streets in Basle

Autor(en): **Vomstein, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **18 (1979)**

Heft 2: **Wohnstrassen = Rues habitables = Residential streets**

PDF erstellt am: **17.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-135124>

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 in Basel

Jürg Vomstein, dipl. Arch. ETH,
Stadtplanbüro Basel

Einleitung

Der nachfolgende Artikel soll nicht eine Abhandlung zum Thema Wohnstrassen im allgemeinen sein, sondern ein möglichst sachlicher Bericht über den Ablauf des Planungsprogramms «Wohnstrassen» in Basel. Es wird berichtet, welchen Auftrag die kantonale Planungsstelle, das Stadtplanbüro hatte, wie sie die Aufgabe angepackt hat, was alles an Aktionen und Reaktionen stattgefunden hat, wie es heute aussieht und wie es voraussichtlich weitergehen wird. Zum Schluss wird versucht, im Sinne einer Moral und Nutzenanwendung eine Bilanz zu ziehen und aus heutiger Sicht festzustellen, was falsch, was richtig gemacht worden ist und was in Zukunft und andernorts besser gemacht werden sollte. Die Voraussetzungen sind in den meisten Städten der Schweiz und wahrscheinlich darüber hinaus trotz aller lokalen Unterschiede dieselben.

Wie der Auftrag lautete

Im Jahre 1975 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unter dem Titel «Basel 75, Hauptziele eines Stadtkantons» Zielvorstellungen zu den wichtigsten Aspekten der baselstädtischen Entwicklung vorgelegt. In Sorge um die zunehmende Verschlechterung der Lage des Kantons infolge der beengten Lage sowie der raschen Umschichtung und zunehmenden Abwanderung der Wohnbevölkerung sah sich der Regierungsrat veranlasst, zur Verbesserung der Verhältnisse Ziele zu bezeichnen und Massnahmen vorzuschlagen. Unter vielen andern konkreten Teilzielen wird deshalb eine lebendige Wohnbevölkerung angestrebt, deren Altersaufbau und soziale Schichtung von den Verhältnissen in der übrigen Agglomeration möglichst wenig negativ abweicht. Um dieses konkrete Teilziel zu erreichen, werden verschiedene Massnahmen zur Erhöhung der Anziehungskraft der Stadt Basel als Wohnort vorgeschlagen:

- Wohnbauförderungsmassnahmen;
- Wohnschutzvorschriften;
- Wohnschutzzonen;
- Verschärfung der Vorschriften für die Ueberbauung von Hinterhöfen;
- Vorschriften gegen die Zweckentfremdung von Wohnraum;
- Grünflächen- und Baumschutz;
- Verbesserung des Immissionsschutzes;
- Schutz der Wohnqualität durch Verkehrsmassnahmen;
- Förderung des Fahrradverkehrs;
- Förderung des Fussgängerverkehrs;
- Steigerung der Anziehungskraft des öffentlichen Verkehrs.

Unter dem Begriff «Schutz der Wohnqualität durch Verkehrsmassnahmen» hat der

Rues habitables à Bâle

par Jürg Vomstein, arch. dipl. EPF,
Bureau d'urbanisme de Bâle

Avant-propos

L'article qui suit ne se veut pas une dissertation sur le thème des rues habitables en général, mais un rapport aussi objectif que possible sur le déroulement du programme de planification «rues habitables» à Bâle. Il informe sur la tâche qui incombait à l'office cantonal de planification, le bureau d'urbanisme, sur la façon dont cette tâche a été abordée, sur les actions et réactions provoquées, sur la situation actuelle et sur la poursuite probable de cette tâche. Il tente pour conclure de dresser un bilan, tant moral que pratique, et, partant de la situation actuelle, de définir ce qui a été fait de bon et de mauvais et ce qui peut être fait mieux ailleurs et dans l'avenir.

Ce qu'était la tâche

En 1975, le Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville a présenté des concepts concernant les aspects les plus importants du développement urbain bâlois sous le titre «Bâle 75, objectifs principaux d'un canton-ville». Inquiet de la détérioration croissante de la situation du canton due à son étroitesse ainsi qu'au rapide regroupement et à l'émigration croissante de la population résidentielle, le Conseil d'Etat s'est vu obligé de définir des objectifs et de proposer des mesures propres à améliorer cette situation. Un des objectifs partiels concrets, parmi de nombreux autres, vise donc à l'établissement d'une population résidentielle «vivante», dont la pyramide des âges et la répartition des couches sociales présentent le moins possible de différences négatives par rapport à celles du reste de l'agglomération. Diverses mesures destinées à augmenter le pouvoir attractif de la ville de Bâle en tant que lieu de résidence ont été proposées pour atteindre cet objectif partiel concret:

- Mesures d'encouragement à la construction d'immeubles d'habitation;
- Prescriptions de protection de l'habitat;
- Zones de protection de l'habitat;
- Renforcement des prescriptions concernant le bâti dans les arrières-cours;
- Prescriptions contre la désaffectation de surfaces habitables;
- Protection des arbres et des espaces verts;
- Amélioration de la protection contre les immissions;
- Protection de la qualité de l'habitat par des mesures sur la circulation;
- Encouragement à la circulation à bicyclette;
- Encouragement à la circulation piétonne;
- Augmentation du pouvoir d'attraction des transports publics.

Par les termes «Protection de la qualité de l'habitat par des mesures sur la circulation», le Conseil d'Etat a déclaré son inten-

Residential Streets in Basle

by Jürg Vomstein, cert. arch. FIT,
City Planning Bureau, Basle

Introduction

The article here following is designed not as a discussion of the subject of residential streets in general but as a report, as objective as possible, on the course of the «residential streets» planning programme in Basle. It is reported what assignment the cantonal planning agency, the city planning bureau, was given, how it tackled the job, what campaigns were run and reactions experienced, what it looks like today and how matters are likely to proceed. In conclusion, it is attempted to take stock and to determine in the light of the body of past experience what was done properly and what was wrong, and what should be done better somewhere else and in the future. The preconditions are probably the same, despite all local differences, in most cities of Switzerland and probably beyond.

The assignment

In 1975 the Executive Council of the Canton of Basle City defined possible targets in the most important aspects of Basle's development under the title «Basle 75, Main Objectives of a Town Canton». Concerned at the gradual decline in the situation of the Canton due to the restricted area and the fast restructuring and growing exodus of the resident population, the Cantonal Executive felt compelled to designate objectives and propose measures with a view to improving conditions. Among the many other concrete part objects a live resident population is therefore sought whose age structure and social stratification deviates as little as possible to the negative side from the rest of the conurbation. In order to achieve this concrete part target, various measures designed to enhance the attraction of the City of Basle as a place of residence were proposed:

- Measures for the promotion of housing;
- Housing protection;
- Protected housing zones;
- Tightening of regulations relating to building in backyards;
- Protection of park areas and trees;
- Improvement of protection against emissions;
- Protection of housing quality by traffic regulations;
- Promotion of bicycle traffic;
- Promotion of pedestrian traffic;
- Popularizing public transport.

In respect of the protection of housing quality by traffic regulations the Cantonal Executive has voiced the intention on the one hand to liberate further residential sections to the extent possible by traffic control and concentration on the most suitable axes and, on the other, gradually to convert access streets in residential areas into

Regierungsrat die Absicht erklärt, einerseits durch Massnahmen der Verkehrslenkung und -konzentration auf die geeigneten Achsen soweit als möglich weitere Wohnquartiere von starkem Durchgangsverkehr zu befreien, andererseits sogenannte Erschliessungsstrassen in Wohngebieten durch bauliche Massnahmen allmählich zu reinen «Wohnstrassen» umgestalten zu lassen. Als Sofortmassnahmen sollten in verschiedenen besonders kinderreichen Quartieren der Stadt einige Test-Wohnstrassen angelegt werden, mit denen sich praktische Erfahrungen sammeln lassen.

Im November 1975 ist das Stadtplanbüro beauftragt worden, die Vorprojektierung von vier Versuchswohnstrassen an die Hand zu nehmen und im Februar 1976 wurde es angewiesen, mit den betreffenden Anwohnern Kontakt aufzunehmen und die Projekte weiter zu bearbeiten.

Wie die Aufgabe angepackt worden ist

Die Auswahl erfolgte nach rein planerischen Gesichtspunkten. Angestrebt wurde je eine Versuchswohnstrasse in den am

tion, d'une part de libérer autant que possible d'autres quartiers résidentiels du fort trafic de transit par des mesures tendant à diriger et à concentrer le trafic sur les axes les mieux appropriés, et d'autre part de faire transformer progressivement en «rues habitables» uniquement des rues dites d'accès dans des zones résidentielles, par des mesures architectoniques. Des mesures d'urgence prévoient d'aménager quelques rues habitables tests dans différents quartiers particulièrement peuplés d'enfants de la ville, qui permettront des expériences pratiques.

En novembre 1975, le bureau d'urbanisme a été chargé de s'attaquer à l'avant-projet de quatre rues habitables d'essai, et en février 1976, il a reçu mandat de prendre contact avec les riverains concernés et de poursuivre l'étude des projets.

Comment la tâche a été abordée

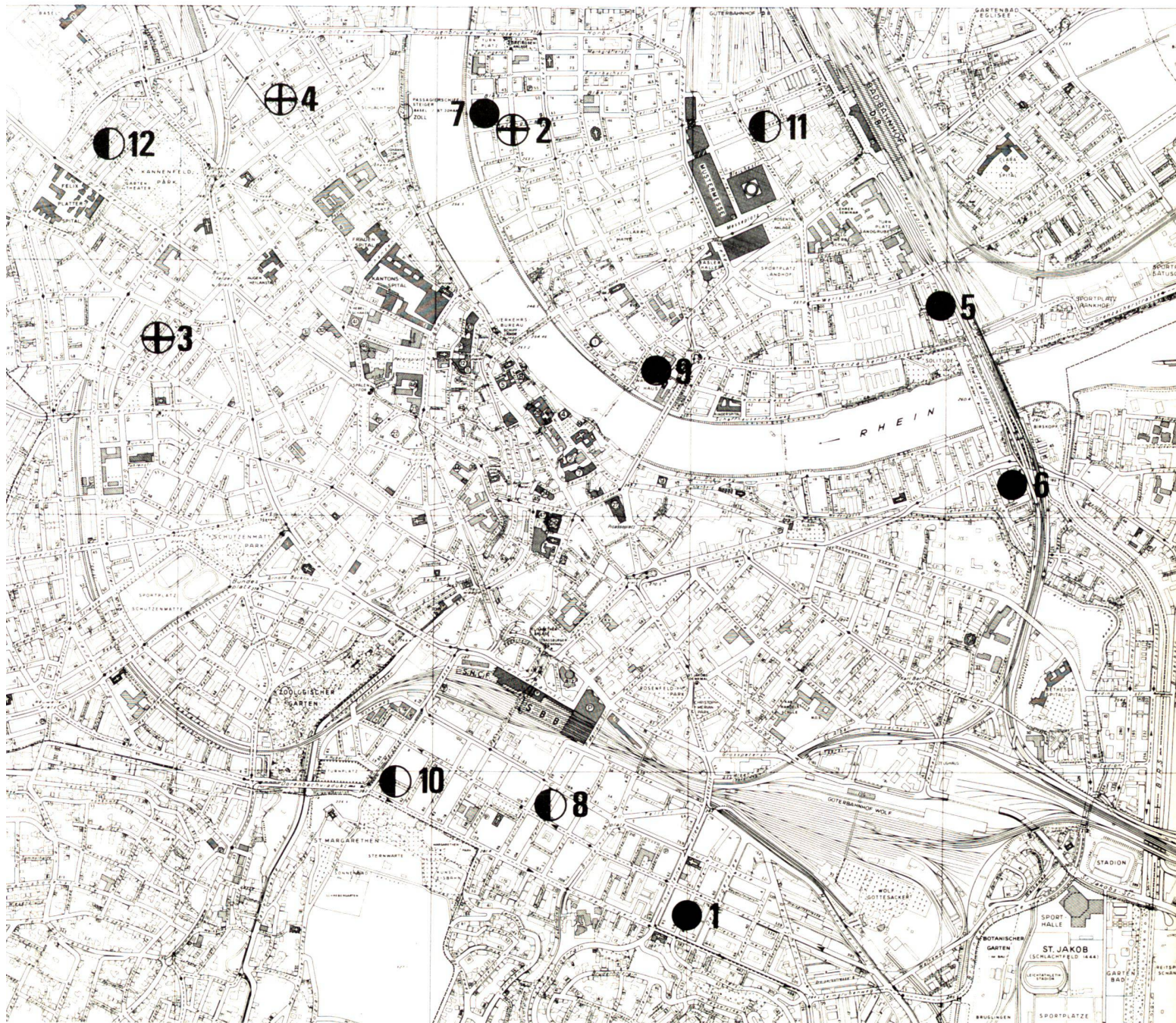
Le choix a été fait en fonction de points de vue relevant uniquement de la planification. On s'est efforcé de doter d'une rue habitable d'essai chacun des quartiers, à la po-

«residential streets» by structural measures. As a crash measure some test residential streets enabling experience to be gathered were to be created in various sections with many children.

The city planning bureau was ordered in November 1975 to proceed to the preliminary planning of four test residential streets and in 1976 to establish contact with the residents involved and to process the projects further.

The way the assignment was tackled

Selection was made in the light of pure planning considerations. One test street was chosen in each of the most densely populated sections of Gundeldingen, Matthäus, Hegenheim and St. Johann, on the assumption that additional open spaces — even if only street sections — were most urgently needed. In addition, side streets without through traffic were selected of which the closing would have no effects on the superior traffic concepts. In addition care was taken that these streets were not in the vicinity of existing verdant areas



Standorte der besprochenen Wohnstrassen in der Stadt Basel.

Positions commentées des rues habitables de la ville de Bâle.

Locations of the residential streets in the city of Basle here discussed.

dichtesten besiedelten Quartieren Gundeldingen, Matthäus, Hegenheim und St. Johann, in der Annahme, dass dort zusätzliche Freiflächen, und seien es auch nur Strassenabschnitte, am dringendsten nötig wären. Ferner wurden Nebenstrassen ohne Durchgangsverkehr ausgesucht, deren Unterbindung keine Auswirkungen auf das übergeordnete Verkehrsregime hat. Des Weiteren wurde darauf geachtet, dass diese Strassen nicht in der Nähe von bestehenden Grünflächen und Spielplätzen liegen. Diese Auswahl erfolgte anhand des Zonenplanes und von Verkehrsplänen. Die nach diesem Verfahren noch in der engeren Auswahl verbliebenen Strasse wurden alle zu Fuss erkundet und einer genaueren Prüfung unterzogen. Insbesondere wurden Strassenabschnitte gesucht mit wenig Gewerbe und ohne Autoeinstellhallen wegen des daraus resultierenden Verkehrs, welcher nicht aus der Wohnstrasse hätte verbannt werden können. Am Schluss des Verfahrens wurden zu Versuchswohnstrassen erkoren:

Laufenstrasse: zwischen Gundeldingerstrasse und Dornacherstrasse (Gundeldingerquartier);

Oetlingerstrasse: zwischen Breisacherstrasse und Bärenfelderstrasse (Matthäusquartier);

Bartenheimerstrasse: zwischen Hegenheimerstrasse und Rufacherstrasse (Hegenheimerquartier);

Landskronstrasse: zwischen Lothringerstrasse und Vogesenstrasse (St.-Johann-Quartier).

Bei der Projektierung der Test-Wohnstrassen war beabsichtigt, die Strasse durch verkehrspolizeiliche und bauliche Massnahmen vom reinen Verkehrsträger wieder in eine öffentliche Kontaktzone für alle Altersstufen zurückzuverwandeln. Dies sollte durch Beschränkung des Verkehrs auf Zubringerdienst sowie eine mehr oder weniger weitgehende Umgestaltung geschehen. Da in Basel bis anhin Parkplätze in Zonen mit Beschränkung auf Zubringer oder Anwohner abgelehnt worden waren, da dies reservierten Parkplätzen auf öffentlichem Grund gleichkommt, hatte die Beschränkung zwangsläufig die Aufhebung der Parkplätze in den betreffenden Strassen zur Folge. Da eine Aenderung dieser Praxis und anderer Regeln von den zuständigen Instanzen abgelehnt wurde, waren die Möglichkeiten für die Organisation und Gestaltung der Wohnstrassen beschränkt.

Bei der Vorbereitung und Durchführung der Kontakte mit den Anwohnern der vier Test-Wohnstrassen wurde das Stadtplanbüro unterstützt von der Pro Juventute, vom Büro für Planungscoordination, einer Stabsstelle des Regierungsrates, von einer Soziologin sowie von Mitgliedern der erwähnten Arbeitsgruppe des Schweizerischen Werkbundes.

Im März 1976 wurden an alle Liegenschaftseigentümer und Anwohner der vier Strassen ein Schreiben mit der Einladung zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung und eine Broschüre verteilt, diese auch an die Bewohner der näheren Umgebung der jeweiligen Strasse. In der Broschüre wurden, abgestützt auf die Zielvorstellungen des Regierungsrates, die mit den Wohnstrassen angestrebten Ziele erläutert und die Adressaten um ihre Meinung dazu gebeten. Gleichzeitig wurden in den vier Strassen Informationstafeln aufgestellt. Ausserdem erhielten die in den betreffenden Quar-

pulation la plus dense, de Gundeldingen, Matthäus, Hegenheim et St. Johann, supposant que c'était là que des espaces libres, même sous forme de simples tronçons de rues, étaient les plus urgents. On a ensuite sélectionné des rues adjacentes sans trafic de transit, dont la fermeture n'influence pas le régime général de la circulation. On a en outre veillé à ce que ces rues ne se situent pas à proximité d'espaces verts ou de places de jeux existants. Cette sélection s'est effectuée à l'appui du plan de zones et des plans de circulation. Les rues faisant encore partie du choix restreint résultant de ce procédé ont toutes été parcourues à pied et soumises à un examen plus approfondi. On a cherché en particulier des tronçons de rues où l'activité commerciale était réduite et où n'existaient pas de parkings, car il aurait été impossible de bannir de la rue habitable le trafic en résultant. Ont finalement été retenues pour devenir des rues habitables d'essai:

la Laufenstrasse: entre la Gundeldingerstrasse et la Dornacherstrasse (quartier Gundeldinger);

l'Oetlingerstrasse: entre la Breisacherstrasse et la Bärenfelderstrasse (quartier Matthäus); la Bartenheimerstrasse: entre la Hegenheimerstrasse et la Rufacherstrasse (quartier Hegenheimer);

la Landskronstrasse: entre la Lothringerstrasse et la Vogesenstrasse (quartier St. Johann).

En établissant le projet des rues habitables tests, on a voulu, par des mesures architectoniques et des prescriptions de la police de la circulation, refaire de la rue actuellement simple voie de circulation une zone de contacts publique, ouverte à toutes les classes d'âge. C'est en limitant le trafic à la livraison à domicile et en procédant à des transformations plus ou moins vastes qu'on doit y parvenir. Les places de parc dans des zones à la circulation limitée aux livreurs et aux bordiers ayant été jusqu'à présent refusées à Bâle, car elles équivalent à des places de parc réservées en terrain public, la limitation entraînait obligatoirement la suppression des places de parc dans les rues concernées. Une modification de cette pratique et une nouvelle réglementation ayant été refusées par les instances compétentes, les possibilités pour l'organisation et l'aménagement des rues habitables étaient restreintes.

Pro Juventute, le bureau pour la coordination de la planification, un office majeur du Conseil d'Etat, une sociologue, ainsi que les membres d'un groupe de travail du Schweizerischer Werkbund ont assisté le bureau d'urbanisme dans la préparation et l'accomplissement des contacts avec les riverains des quatre rues habitables tests.

En mars 1976, les propriétaires d'immeubles et les riverains des quatre rues ont tous reçu une circulaire les invitant à une séance publique d'information ainsi qu'une brochure, celle-ci ayant également été distribuée aux habitants des environs immédiats de chacune des rues. Etayés par les concepts du Conseil d'Etat, les buts recherchés par la création de rues habitables sont expliqués dans la brochure, et les destinataires sont priés de donner leur avis à ce sujet. Simultanément, des tableaux d'information ont été installés dans les quatre rues. Les institutions, les associations de quartiers et conseils, ainsi que les bureaux administratifs exerçant leur activité dans les quartiers concernés ont en outre

and playgrounds. Selection was made on the strength of the zoning plan and traffic plans. The streets given closer consideration according to this procedure were all explored on foot and studied in every detail. More particularly, street sections were singled out where there were no tradesmen and garages because of the resulting traffic which could not have been eliminated from the residential section. In the end, the following streets were designated as test residential streets:

Laufenstrasse: between Gundeldingerstrasse and Dornacherstrasse (Gundeldingen);

Oetlingerstrasse: between Breisacherstrasse and Bärenfelderstrasse (Matthäus);

Bartenheimerstrasse: between Hegenheimerstrasse and Rufacherstrasse (Hegenheim);

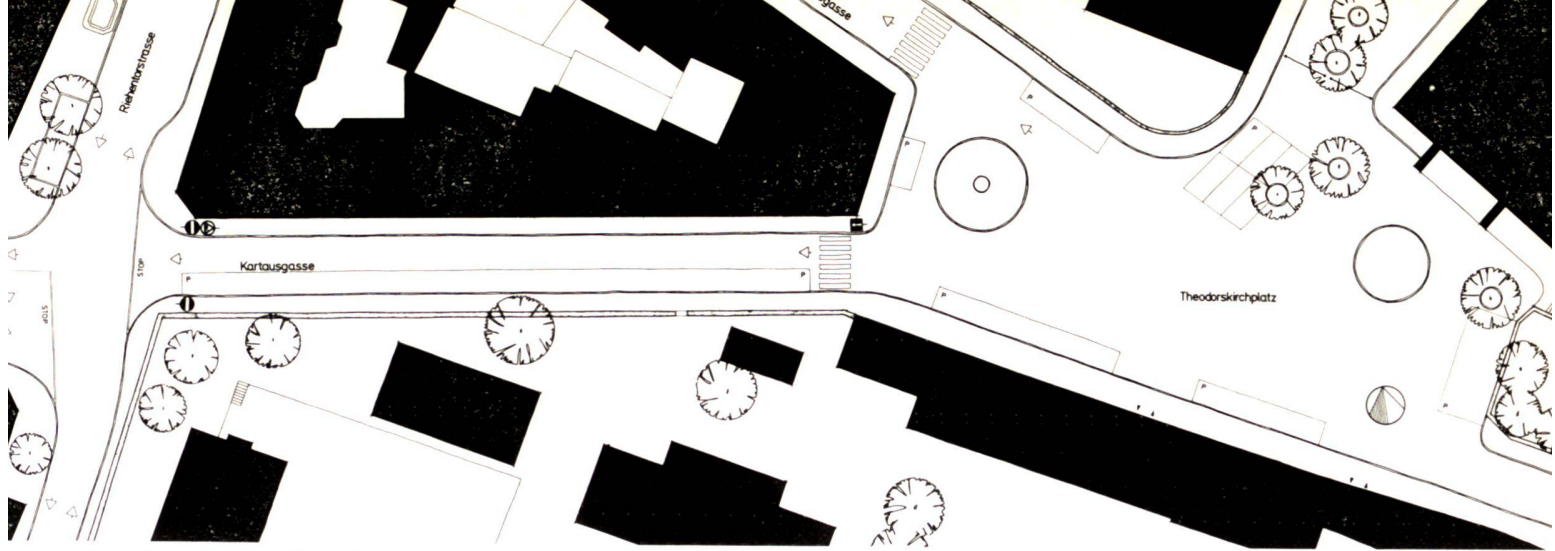
Landskronstrasse: between Lothringerstrasse and Vogesenstrasse (St. Johann).

In planning the test residential streets it was intended to reconvert the streets, by traffic control and structural measures, from pure transportation routes into a public zone of contact for all ages. This was to be achieved by limiting traffic to feeder function and a more or less complete redesign. As parking lots in zones limited to feeder services or resident traffic had previously been turned down in Basle as it would have been tantamount to reserved parking spaces on public ground, the limitation necessarily resulted in the elimination of parking spaces in the streets involved. A deviation from this practice and from other rules being refused by the competent agencies, the possibilities for the organization and design of these residential streets were limited.

In preparing and establishing contacts with the residents in the four test residential streets the city planning bureau was assisted by the Pro Juventute organization, the bureau for planning co-ordination, a staff agency of the Cantonal Executive, a sociologist and members of the working party, previously alluded to, of the Swiss Werkbund.

In March 1976 all property owners and residents of the four streets received a letter with an invitation to a public informative meeting and a brochure, the latter being also given to the residents in the immediate vicinity of the street involved. On the basis of the Cantonal Executive's conception the objects sought by the residential streets were discussed in the brochure and the recipients requested to offer their comments. At the same time, information panels were placed in the four streets and the institutions operating there, neighbourhood associations and cantonal councillors as well as the interested administration agencies received an informative letter. Shortly before the information meetings the press was notified. All four information meetings were held within one week in early April 1976.

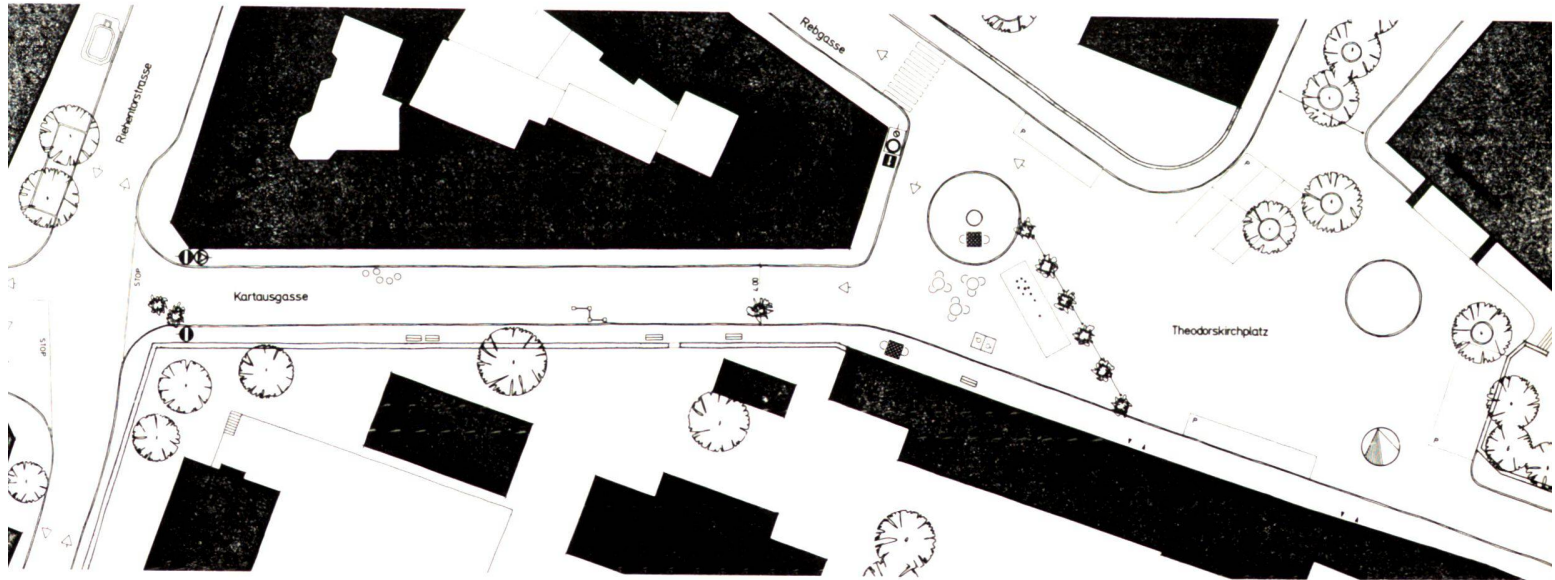
Pursuant to a standard programme the conception of the Cantonal Executive was presented in a video show at the beginning of each meeting; this was followed by short outlines of the objects and possibilities of a residential street and finally a general discussion was held. Succinctly, the public was told this: if you wish to convert your street into a residential street, which we warmly recommend, you may count on the support of the administration and the authorities. If you wish no residential street, the proposal will be dismissed.



Kartausgasse in Basel. Bisheriger Zustand.

Kartausgasse à Bâle. Etat tel qu'il se présentait jusqu'ici.

Kartausgasse in Basle. Present situation.



Kartausgasse. Neugestaltung. Wohnstrasse Typ I.

Kartausgasse. Transformation. Rue habitable type I.

Kartausgasse. Redesign. Type I residential street.



tieren tätigen Institutionen, Quartiervereine und Grossräte sowie die interessierten Verwaltungsstellen ein Orientierungsschreiben. Schliesslich fand kurz vor den angesetzten Inormationsveranstaltungen eine allgemeine Presseorientierung statt. Anfang April 1976 sind dann innerhalb einer Woche alle vier Informationsversammlungen durchgeführt worden.

An allen Veranstaltungen wurden nach einheitlichem Programm zuerst in einer Tonbildschau die Zielvorstellungen des Regierungsrates vorgestellt, anschliessend in kurzen Referaten die Ziele und Möglichkeiten einer Wohnstrasse erläutert, und schliesslich wurde unter allen Anwesenden darüber diskutiert. Vereinfacht ausgedrückt ist den Anwesenden gesagt worden: Wenn Sie Ihre Strasse in eine Wohnstrasse umwandeln wollen, was wir Ihnen sehr empfehlen, so können Sie auf die Unterstützung von Verwaltung und Behörden zählen. Wenn Sie keine Wohnstrasse wollen, wird der Vorschlag fallengelassen.

Es bestand von Anfang an die Absicht, eine Wohnstrasse nur mit Unterstützung durch eine klare Mehrheit der Anwohner einzurichten.

Was geschehen ist

In der *Laufenstrasse* spricht sich eine deutliche Mehrheit der Anwohner für eine Wohnstrasse aus. Eine Arbeitsgruppe bildet sich und entwickelt einen konkreten Vorschlag für eine umfassende Neugestaltung der Strasse. Der entsprechende Kredit wird bewilligt. Da gegen diesen Beschluss das Referendum ergriffen wird, jedoch wegen Hunderten von gefälschten Unterschriften später als ungültig erklärt werden muss, und die ganze Angelegenheit bis vor das Bundesgericht gezogen wird, kann erst im Frühjahr 1979 mit der Ausführung begonnen werden.

In der *Oetlingerstrasse* werden schon vor der Informationsversammlung Unterschriften gegen die Wohnstrasse gesammelt. Der Vorschlag findet wenig Anklang. Hingegen schlagen die Anwohner der benachbarten *Bärenfelsenstrasse* diese als Alternative vor. Der Vorschlag wird in Form einer Petition eingereicht, und der Regierungsrat beschliesst, anstelle der *Oetlingerstrasse* die *Bärenfelsenstrasse* als Versuchswohnstrasse einzurichten, und nach Ablauf einer Versuchszeit die Anwohner entscheiden zu lassen, ob das Vorhaben aufgegeben, weitergeführt oder weiterentwickelt werden soll. Die Einrichtung erfolgt im Frühjahr 1977.

Auch in der *Bartenheimerstrasse* findet die Wohnstrassenidee wenig Anklang. Wohl bildet sich eine Gruppe von Befürwortern, doch sind die Gegner zahlreich und aktiv. An einer zweiten öffentlichen Versammlung im Juni 1976 wird die Wohnstrasse in einer Abstimmung deutlich abgelehnt.

In der *Landskronstrasse* ist das Echo auf den Vorschlag einer Wohnstrasse sehr gering. Da eine Wohnstrasse nur bei aktiver Mitarbeit der Anwohner funktionieren kann, diese Aktivität jedoch fehlt, wird das Vorhaben nicht mehr weiter verfolgt.

Ausserhalb der vier offiziellen Test-Wohnstrassen, aber angeregt durch die darüber auch in der Öffentlichkeit entstandenen Diskussionen, bilden sich gleichzeitig und in der Folge verschiedenenorts Anwohnergruppen, welche ihre Strasse in eine Wohnstrasse verwandeln wollen.

So wird in der *Pfeffingerstrasse* für eine Wohnstrasse geworben und eine entspre-

çu eine circulaire les informant. Et finalement, une information générale a été diffusée par la presse peu avant les séances d'information prévues. Les quatre réunions d'information ont ensuite toutes eu lieu en une semaine, début avril 1976.

A toutes les séances, et selon un même programme, les concepts du Conseil d'Etat ont été présentés d'abord au moyen d'une projection sonore, les buts et possibilités d'une rue habitable ont ensuite été expliqués en de brefs exposés, et finalement toutes les personnes présentes ont discuté en commun à ce propos. Plus simplement, on a déclaré aux personnes présentes: «Si vous voulez transformer votre rue en une rue habitable, ce que nous vous recommandons vivement, vous pouvez compter sur le soutien de l'administration et des autorités. Si vous ne voulez pas de rue habitable, le projet sera abandonné.»

L'intention existait dès le début de n'aménager une rue habitable qu'avec l'appui d'une nette majorité des riverains.

Ce qui s'est passé

Dans la *Laufenstrasse*, une nette majorité des riverains se prononce en faveur d'une rue habitable. Un groupe de travail se forme et met au point une proposition concrète pour une vaste transformation de la rue. Le crédit nécessaire est accordé. Cette décision étant contestée par référendum, référendum d'ailleurs déclaré non valable par la suite en raison de centaines de fausses signatures, et toute l'affaire allant jusqu'au Tribunal fédéral, ce n'est qu'au printemps 1979 qu'on peut entreprendre les travaux.

Dans l'*Oetlingerstrasse*, des signatures sont collectées contre la rue habitable avant la séance d'information déjà. Le projet rencontre peu d'écho. En revanche, les riverains de la *Bärenfelsenstrasse* voisine proposent leur rue en remplacement. La proposition est présentée sous forme de pétition, et le Conseil d'Etat décide d'aménager en rue habitable d'essai au lieu de l'*Oetlingerstrasse* la *Bärenfelsenstrasse*, et de laisser après un temps d'épreuve les riverains décider si le projet doit être abandonné, poursuivi ou développé. L'aménagement s'effectue au printemps 1977.

Dans la *Bartenheimerstrasse* également, l'idée d'une rue habitable rencontre peu d'écho. Un groupe d'adeptes se forme bien, mais les opposants sont nombreux et actifs. Au cours d'une deuxième séance publique, en juin 1976, un vote rejette nettement la rue habitable.

Dans la *Landskronstrasse*, la proposition d'une rue habitable n'éveille que très peu d'intérêt. Une rue habitable n'étant viable qu'avec la participation active de ses riverains, et cette activité faisant défaut, le projet n'est pas poursuivi.

Situés en dehors des quatre rues habitables tests officielles, mais stimulés par les discussions publiques dont elles sont l'objet, divers groupes de riverains se forment au même moment ou par la suite, qui veulent transformer leur rue en une rue habitable.

C'est ainsi que dans la *Pfeffingerstrasse*, on milite en faveur d'une rue habitable, et qu'une pétition est déposée dans ce sens. Celle-ci doit toutefois être rejetée, car la fermeture de la rue aurait des répercussions négatives sur les conditions déjà précaires du trafic alentour. Les pourparlers à ce sujet continuent cependant, les riverains tenant à leur idée.

Dans la *Kartausgasse*, se forme un groupe

It was intended from the very outset to create a residential street only with the support of a clear majority of residents.

What happened

A clear majority was in favour of the idea for *Laufenstrasse*. A working party was formed and evolved a concrete proposal for a comprehensive new design of the street. The credit required was granted. As a referendum was demanded which later had to be invalidated when hundreds of fake signatures were discovered and the matter was taken before the Federal Court of Justice, actual work could be begun in the spring of 1979 only.

Signatures of opponents to the residential street idea were collected in *Oetlingerstrasse*. The suggestion met with little enthusiasm. On the other hand, the residents of neighbouring *Bärenfelsenstrasse* proposed their street as an alternative. The proposal was made in the form of a petition, and the Cantonal Executive resolved to design the *Bärenfelsenstrasse* as a test residential street instead of the *Oetlingerstrasse*. After a trial period the residents would decide whether the project was to be abandoned, continued or developed. The actual installation was effected in the spring of 1977.

Nor did the residential street idea in the *Bartenheimerstrasse* meet with approval. While a group of advocates came into being, the opponents were numerous and active. The residential street was turned down by votes cast at the second meeting in June 1976.

In *Landskronstrasse* the echo of the proposal of a residential street was very weak. As a residential street can function only with the active collaboration of residents and such activity was lacking, the project was not pursued.

Outside the four official test residential streets, but stimulated by the discussion that arose in the public, groups of residents formed at the same time and later on who wished to convert their street into a residential street.

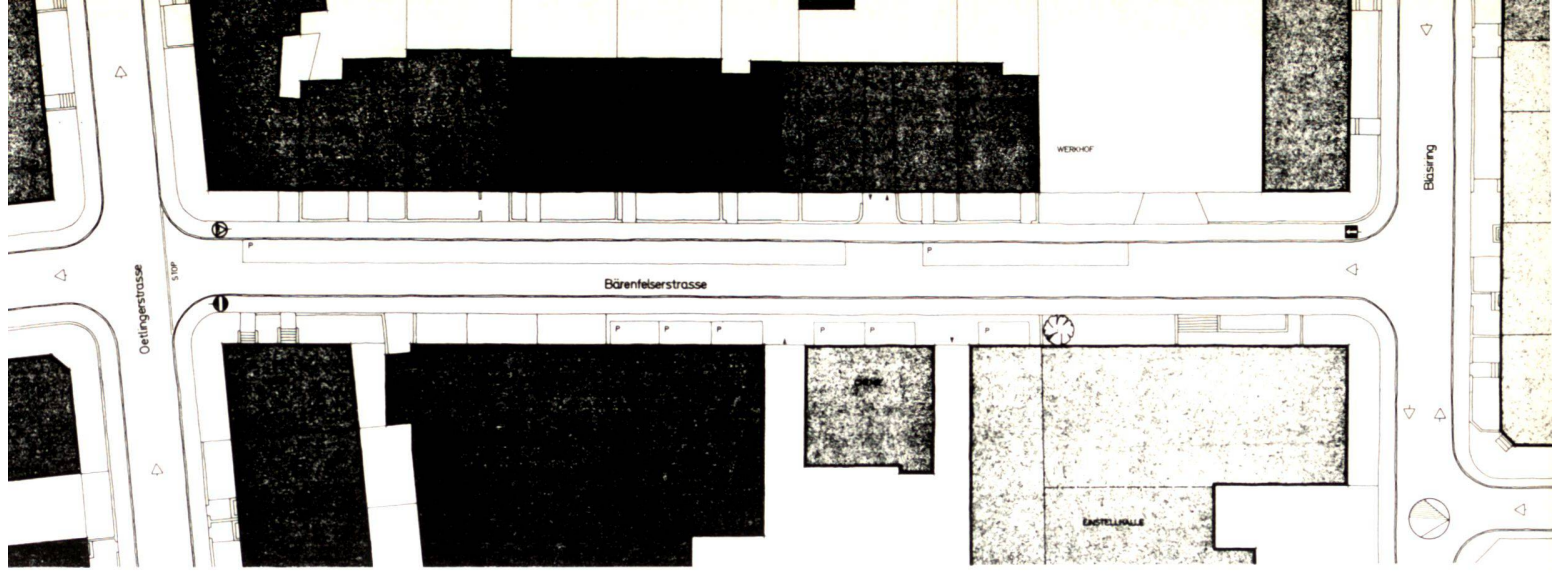
By way of example, publicity was made to this effect in *Pfeffingerstrasse* and a petition filed. However, it had to be turned down since closing the street would have had negative effects on the traffic conditions, precarious as they were, in the vicinity. However, talks are still continuing as the residents insist on their request.

A so-called parents' initiative group was formed in *Kartausgasse* which called for the provision of a residential street with the support of all residents. After studying the request and solving a variety of traffic and legal problems the residential street was provisionally installed at little expense in the autumn of 1978.

Again, the residents of *Blauensteinerstrasse* and various streets in the *Kannenfeld district* voiced the wish for the installation of residential streets, approaching the city planning bureau to learn the technical and legal possibilities and finally submitting petitions.

Finally, the installation of residential streets in *Maulbeerstrasse* and all side streets of the *Gundeldingen area* was proposed in parliamentary proceedings.

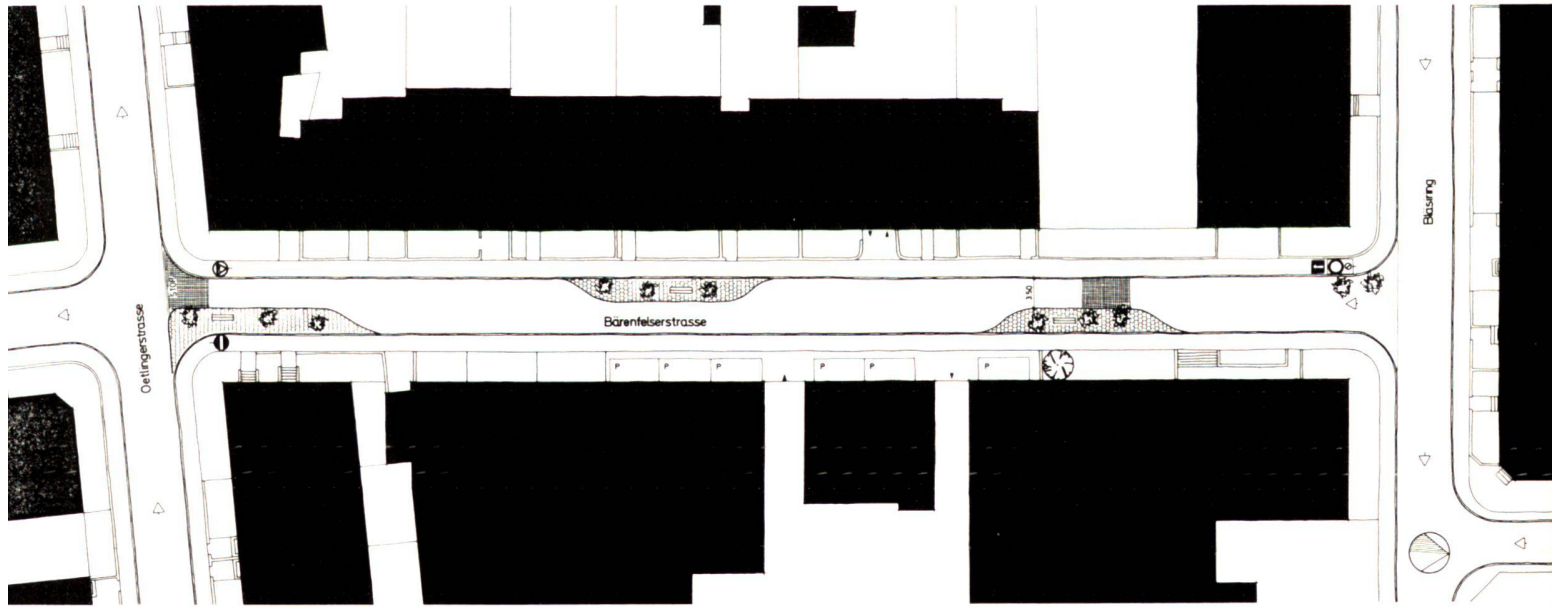
The new design of the *Unterer Rheinweg*, while not actually a residential street proper, indubitably belongs in this context. A working party representing the adjacent neighbourhood on its own initiative prepares



Bärenfelsstrasse in Basel, Bisheriger Zustand.

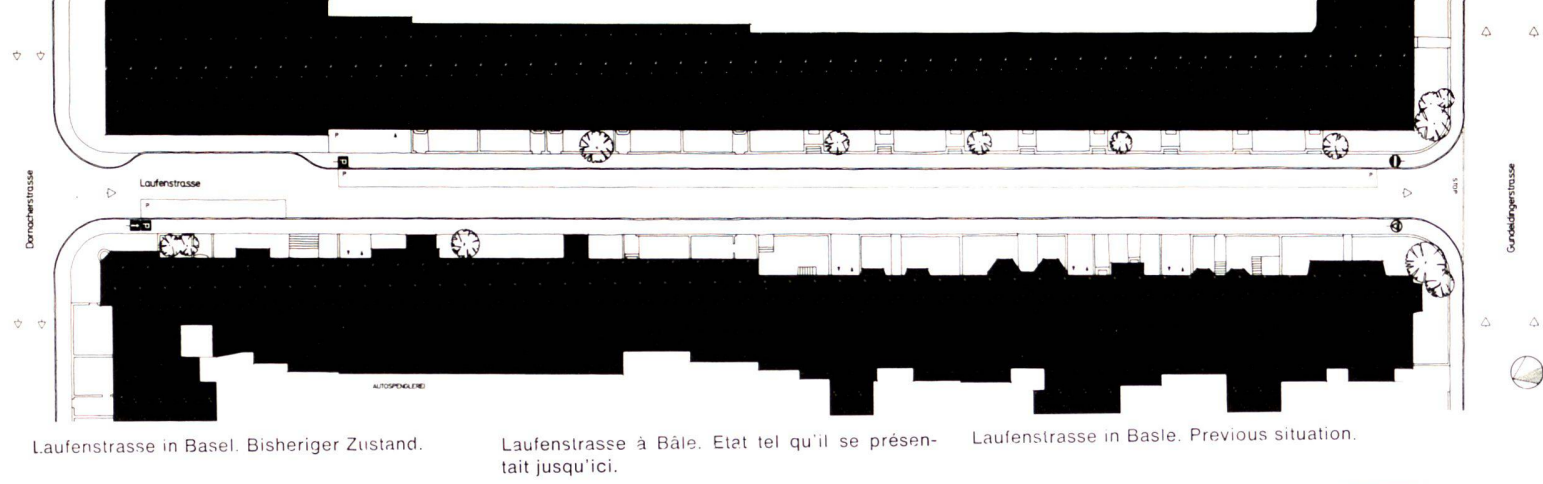
Bärenfelsstrasse à Bâle. Etat tel qu'il se présentait jusqu'ici.

Bärenfelsstrasse in Basle. Previous situation.



Bärenfelsstrasse. Neugestaltung. Wohnstrasse Typ II.
 Bärenfelsstrasse. Transformation. Rue habitable type II.
 Bärenfelsstrasse. Redesign. Type II residential street.

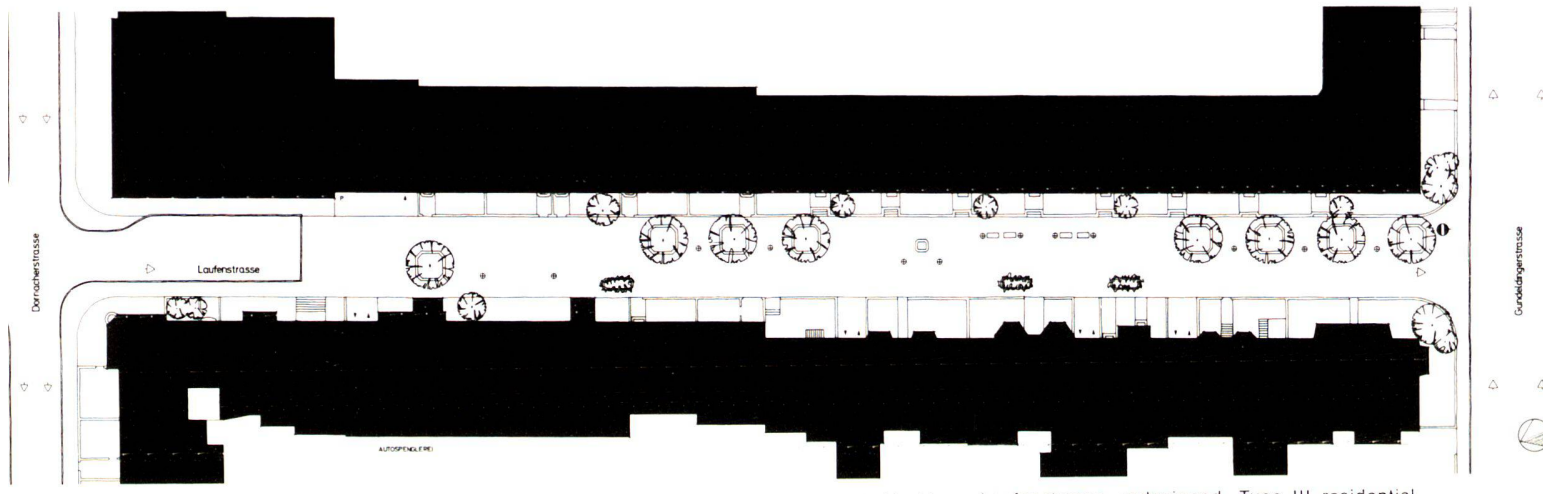




Laufenstrasse in Basel. Bisheriger Zustand.

Laufenstrasse à Bâle. Etat tel qu'il se présentait jusqu'ici.

Laufenstrasse in Basle. Previous situation.



Laufenstrasse. Neugestaltung. Wohnstrasse Typ III.

Laufenstrasse. Transformation. Rue habitable type III.

Laufenstrasse, redesigned. Type III residential street.

chende Petition eingereicht. Diese muss jedoch abgelehnt werden, da die Schliessung der Strasse auf die ohnehin prekären Verkehrsverhältnisse in der Umgebung negative Auswirkungen hätte. Die Gespräche darüber dauern allerdings noch an, da die Anwohner an ihrem Begehren festhalten.

In der *Kartausgasse* bildet sich eine sogenannte Elterninitiativgruppe, welche mit Unterstützung sämtlicher Anwohner die Einrichtung einer Wohnstrasse fordert. Nach Prüfung des Begehrens und Lösung verschiedener verkehrstechnischer und rechtlicher Probleme wird die Wohnstrasse mit geringem Aufwand im Herbst 1978 als Provisorium eingerichtet.

Auch die Anwohner der *Blauensteinerstrasse* und verschiedener Strassen im *Kannelfeldquartier* äussern den Wunsch nach Einrichtung von Wohnstrassen, erkundigen sich beim Stadtplanbüro nach den technischen und rechtlichen Möglichkeiten und reichen ebenfalls Petitionen ein.

Schliesslich wird auch in parlamentarischen Vorstössen die Einrichtung einer Wohnstrasse in der *Maulbeerstrasse* sowie in allen Nebenstrassen des *Gundeldingerquartiers* vorgeschlagen.

Nicht zu den Wohnstrassen im engeren Sinn, aber unbestreitbar in diesen Zusammenhang gehört die Neugestaltung des *Unteren Rheinwegs*, für welche von einer Arbeitsgruppe aus dem anstossenden Quartier auf eigene Initiative in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanbüro ein Projekt erarbeitet wird. Der Untere Rheinweg bildet eine innerstädtische Erholungszone am Rande eines dichten Quartiers. Eine entsprechende Kreditvorlage in der Grössenordnung von 2 bis 4 Mio Franken für die Ausführung

dit d'initiative parental qui, soutenu par l'ensemble des riverains, demande l'aménagement d'une rue habitable. Après que la requête ait été examinée et qu'une solution ait été trouvée aux divers problèmes juridiques et posés par le trafic, la rue habitable est provisoirement aménagée à peu de frais en automne 1978.

Les riverains de la *Blauensteinerstrasse* et de diverses rues du *quartier Kannelfeld* expriment aussi le désir de voir aménager des rues habitables, se renseignent auprès du bureau d'urbanisme sur les possibilités techniques et légales et déposent également des pétitions.

Finalement, des motions parlementaires proposent également l'aménagement d'une rue habitable dans la *Maulbeerstrasse* ainsi que dans toutes les rues adjacentes du *quartier Gundeldinger*.

La transformation de l'*Unterer Rheinweg* ne fait pas partie des rues habitables proprement dit, mais elle est indéniablement du même ordre. Un groupe de travail composé d'habitants du quartier avoisinant a de sa propre initiative élaboré un projet pour cette transformation, en collaboration avec le bureau d'urbanisme. L'*Unterer Rheinweg* constitue une zone de détente à l'intérieur de la ville, en bordure d'un quartier très peuplé. La mise à disposition d'un crédit approprié de l'ordre de 2 à 4 millions de francs est en préparation pour l'exécution du projet. Un deuxième groupe de travail du même quartier s'occupe de la transformation de la *Matthäusplatz*.

En 1977, le bureau d'urbanisme a reçu mandat d'élaborer des critères généraux pour le choix et l'analyse de rues habita-

a project in collaboration with the city planning bureau. The *Unterer Rheinweg* constitutes an urban recreational zone on the edge of a densely populated neighbourhood. A credit proposal in the magnitude of 2 to 4 million francs for the realization of the project is in preparation. A second working party in the same neighbourhood is processing the redesign of *Matthäusplatz*.

In 1977 the city planning bureau was instructed to prepare general criteria for the selection and assessment of residential streets so that the suitability of streets can be determined and an appraisal of the test streets made. A simple appraisal procedure involving measurements, surveys and observation is chosen part of which is shouldered by the school for social workers. The residential streets installed or building are subdivided into three types for the purpose. This chapter may be concluded with a brief glance at the acceptance of the residential street programme by the broad public: The press, with the exception of the papers specially close to motorists, has shown a largely positive attitude. This applies mainly to borough journals but also to the daily press. Sometimes, particularly at the beginning, a degree of scepticism was encountered. The neighbourhood associations, neutral or political, did not react to the project with one exception; nor did public institutions take part in the discussion, again with one exception: Pro Juventute.

The way things look now

A little more than three years have passed since the first assignment to install test residential streets. After an almost hectic

des Vorhabens wird vorbereitet. Eine zweite Arbeitsgruppe im gleichen Quartier befasst sich mit der Neugestaltung des *Matthäusplatzes*.

Im Jahre 1977 wird das Stadtplanbüro beauftragt, allgemeine Kriterien für die Auswahl und Beurteilung von Wohnstrassen auszuarbeiten, damit die Eignung von Strassen festgestellt und eine Bewertung der Versuchsstrassen vorgenommen werden kann. Gewählt wird ein einfaches Bewertungsverfahren mit Messungen, Befragung und Beobachtung, welches zum Teil von der Schule für Sozialarbeit durchgeführt wird. Die ausgeführten oder in Ausführung begriffenen Wohnstrassen werden zu diesem Zweck in drei Typen unterschieden.

Zum Abschluss dieses Kapitels soll noch kurz auf das Echo des Wohnstrassenprogramms in der Öffentlichkeit eingegangen werden. Die Presse hat sich, mit Ausnahme der speziell autoorientierten Blätter, überwiegend positiv zur Wohnstrassenidee geäußert. Dies gilt besonders für die Quartierzeitungen, aber auch für die Tagespresse. Manchmal, vor allem am Anfang, war allerdings eine gewisse Skepsis festzustellen. Die vorhandenen neutralen oder politischen Quartiervereine haben sich, mit einer Ausnahme, überhaupt nicht mit den Wohnstrassen befasst. Auch die öffentlichen Institutionen haben sich, mit Ausnahme der Pro Juventute, an der Diskussion nicht beteiligt.

Wie es heute aussieht

Seit dem ersten Auftrag für die Errichtung von Test-Wohnstrassen sind etwas mehr als drei Jahre vergangen. Nach dem beinahe hektischen Start mit enormem Einsatz und Arbeitsaufwand sind die Wohnstrassen sowie der Kontakt und die Zusammenarbeit mit der Bevölkerung zu einem konstanten Teil der Arbeit des Stadtplanbüros geworden. Von den beschriebenen Wohnstrassen sind zwei eingerichtet, die Bauarbeiten für die dritte haben soeben begonnen. Wie erwähnt, wurden sie in drei Typen unterschieden.

1. Typ I, Kartausgasse

Veränderung der Strasse durch verkehrspolizeiliche Massnahmen und mobile Elemente wie Pflanzentröge, Bänke, Spielgeräte usw. Aufwand: einige tausend Franken, grösstenteils rückgewinnbar. Die Wohnstrasse ist seit Herbst 1978 eingerichtet mit Ausnahme der Spielgeräte und Bänke, welche demnächst gemäss Wunsch der Anwohner aufgestellt werden sollen.

2. Typ II, Bärenfelserstrasse

Veränderung der Strasse durch verkehrspolizeiliche und kleinere bauliche Massnahmen wie lokale Trottoirverbreiterungen zum «Brechen» der Fahrbahn, Aufpflasterungen sowie mobile Elemente. Aufwand: etwa 35 000 Franken, teilweise rückgewinnbar. Die Wohnstrasse ist seit Frühjahr 1977 eingerichtet. Aktivitäten haben wiederholt stattgefunden. Der Durchfahrtsverkehr ist nachträglich auf Zubringer beschränkt worden.

3. Typ III, Laufenstrasse

Veränderung der Strasse mit verkehrspolizeilichen Massnahmen und umfassender Neugestaltung durch Auffüllen der Fahrbahn, durchlaufenden Belag aus Verbundsteinen, Bäume, Pflanzentröge, neue Beleuchtung, Brunnen und Sitzbänke. Aufwand: 200 000 Franken. Die Bauarbeiten sind soeben aufgenommen worden. Diese drei Strassen und Typen gelten heu-

bles, qui permettent d'établir la convenance des rues et de faire l'appréciation des rues d'essai. On a choisi un procédé d'évaluation simple, comportant mesurages, sondages et observation, pour lequel l'Ecole pour le travail social a prêté son concours. Les rues habitables réalisées ou en cours de réalisation sont à cet effet divisées en trois types.

Pour conclure ce chapitre, disons encore un mot concernant l'écho rencontré dans le public par le programme de rues habitables. A l'exception des journaux spécialement axés sur l'auto, la presse dans sa majorité s'est montrée favorable à l'idée de rues habitables. Les journaux de quartier particulièrement, mais également les quotidiens. Parfois, au début, surtout, on a cependant constaté un certain scepticisme. Les associations de quartier existantes, neutres ou politiques, ne se sont, à l'exception d'une, pas du tout occupées des rues habitables. Pro Juventute mis à part, les institutions publiques n'ont pas non plus participé à la discussion.

Ce qu'est la situation aujourd'hui

Un peu plus de trois ans ont passé depuis qu'a été délivré le premier mandat pour l'aménagement de rues habitables tests. Après un départ quasi fébrile, toutes forces en action, les rues habitables ainsi que le contact et la collaboration avec la population sont devenus partie intégrante du travail du bureau d'urbanisme. Parmi les rues habitables décrites, deux sont aménagées et les travaux viennent de commencer pour la troisième. Comme nous l'avons déjà mentionné, elles sont divisées en trois types.

1. Type I, Kartausgasse

Transformation de la rue par des mesures de la police de la circulation et au moyen d'éléments mobiles, tels que bacs à plantes, bancs, engins de jeux, etc. Dépense: quelques milliers de francs, en majeure partie récupérables. La rue habitable est aménagée depuis l'automne 1978, à l'exception des engins de jeux et des bancs, qui doivent être installés prochainement conformément au désir des riverains.

2. Type II, Bärenfelserstrasse

Transformation de la rue par des mesures de la police de la circulation et des mesures architectoniques de peu d'importance, telles qu'élargissements des trottoirs par place pour «briser» la voie roulable, pavages et éléments mobiles. Dépense: quelque 35 000 francs, en partie récupérables. La rue habitable est aménagée depuis le printemps 1977, et les activités ont repris. Le trafic y a été après coup limité aux livreurs.

3. Type III, Laufenstrasse

Transformation de la rue au moyen de mesures de la police de la circulation et d'un nouvel aménagement important comprenant le remblayage de la chaussée, un complet revêtement de pavés, des arbres, des bacs à plantes, un nouvel éclairage, une fontaine et des bancs. Dépense: 200 000 francs. Les travaux viennent de commencer.

Ces trois rues et types ont aujourd'hui valeur de rues habitables tests officielles. Avant d'aménager d'autres rues habitables, il faut laisser passer un temps d'essai et attendre le résultat des études avant/après.

Ce que sera probablement la suite

Parallèlement à l'essai tenté avec les rues aménagées, d'autres études sont déjà en cours, concernant un type supplémentaire,

start with a vast show of effort and work, residential streets and the contact and collaboration with the population have become part and parcel of the city planning bureau's work. Of the residential streets described, two have been completed, construction work on the third has just started. As mentioned, they were classified under three heads:

Oben: Laufenstrasse. Modell. Bisheriger Zustand.

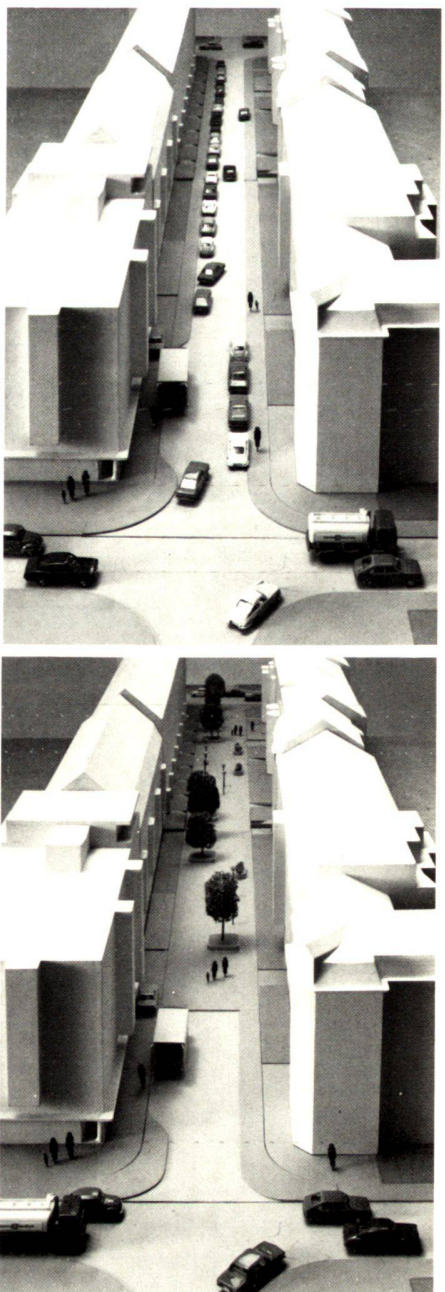
Unten: Laufenstrasse. Modell. Wohnstrasse Typ III. Mit baulicher Neugestaltung in Ausführung.

En haut: La Laufenstrasse. Modèle. Etat tel qu'il se présentait jusqu'ici.

En bas: La Laufenstrasse. Modèle. Rue habitable type III. Nouvelle conception par moyens de construction en exécution.

Above: The Laufenstrasse. Model. Previous situation.

Below: The Laufenstrasse. Model. Residential street type III. New constructional concept in execution.



te offiziell als Test-Wohnstrassen. Bevor weitere Wohnstrassen eingerichtet werden, sollen eine Versuchszeit und das Ergebnis der Vorher/Nachher-Untersuchungen abgewartet werden.

Wie es voraussichtlich weitergeht

Parallel zum Versuch mit den eingerichteten Strassen sind aber bereits auch Studien für einen weiteren Typ, die selbständige Wohnstrasse, im Gange. Den Typen I bis III ist gemeinsam, dass die Autoparkplätze in den Strassen aufgehoben werden. Damit werden Probleme in die benachbarten Strassen verschoben. Es ist möglich, in einem bestimmten Gebiet eine, vielleicht zwei solche Wohnstrassen einzurichten; wird ihre Zahl jedoch grösser, kumulieren sich die Schwierigkeiten in ihrer Umgebung. Es ist deshalb ein Wohnstrassentyp anzustreben, bei welchem keine Nachteile für die Umgebung entstehen, ein selbständiger Typ, der für alle Nebenstrassen ohne Durchgangsverkehr wiederholt anwendbar ist. Beispiele dafür sind die Wohnhöfe von Delft. Derartige Lösungen sind wegen der fehlenden rechtlichen Grundlagen und der geltenden Praxis in Basel bisher als unmöglich bezeichnet worden. Änderungen zeichnen sich jedoch ab.

Im Jahre 1980 wird z. B. auch in der Schweiz das europäische Wohnstrassensignal eingeführt. Damit entsteht eine neue rechtliche Grundlage. Ausserdem zeigt sich auch in Basel allmählich eine Wandlung der Einstellung zu den Wohnstrassen und damit auch der bisherigen Praxis, so dass neue Formen der Organisation und Gestaltung möglich werden. Es ist beabsichtigt, diese neuen Möglichkeiten bei der Projektierung der erwähnten von den Anwohnern selber vorgeschlagenen Wohnstrassen anzuwenden. Das Auto soll nicht gänzlich aus diesen Strassen verbannt, sondern durch verkehrslenkerische und bauliche Massnahmen gewissermassen domestiziert werden. Es wird angestrebt, so bald als möglich mindestens eine Wohnstrasse dieses Typs einzurichten.

Es ist anzunehmen, dass gut eingerichtete und funktionierende Beispiele von Wohnstrassen Schule machen und die Anwohner weiterer Strassen und Gebiete anregen werden, sich vermehrt aktiv mit ihrer Wohnumgebung auseinanderzusetzen. Es ist somit zu erwarten, dass in Zukunft weitere Wohnstrassen und verkehrsberuhigte Gebiete verlangt werden.

Moral und Nutzenanwendung

Welche Schlüsse können heute aus dem geschilderten Ablauf des Wohnstrassenprogramms in Basel gezogen werden, und welche Erfahrungen sind in Zukunft und andernorts zu berücksichtigen?

Durch den kurzfristigen Auftrag bedingt, aber sicher falsch war die Art der Auswahl der ersten vier Test-Wohnstrassen nach rein planerischen Gesichtspunkten. Besser wäre es gewesen, eine Liste der geeigneten Strassen aufzustellen und die Bevölkerung aufzurufen, selber Wohnstrassen vorzuschlagen.

Falsch war sicher auch das Uebergewicht der planerisch-technischen Aspekte. Den Anwohnern sind teilweise Gestaltungsvorschläge unterbreitet worden, bevor ihnen nur einigermaßen klar war, welche Ziele mit den Wohnstrassen überhaupt angestrebt werden. Bei den Betroffenen wurden Kenntnisse vorausgesetzt, welche gar nicht vorhanden sein konnten. Das Uebergewicht

la rue autonome. Les types I à III ont en commun que les places de parc pour les voitures ont été supprimées dans les rues. Les problèmes sont ainsi déplacés dans les rues avoisinantes. On peut, dans une région donnée, aménager une, peut-être deux rues de ce genre; si l'on va au-delà, les difficultés s'accroissent dans leurs alentours. C'est pourquoi il faut rechercher un type de rue habitable qui ne crée pas d'inconvénients pour les environs, un type autonome, qui soit applicable de façon répétée à toutes les rues voisines sans trafic de transit. Les cours habitables de Delft en sont un exemple. Des solutions de ce genre ont été jusqu'à présent qualifiées d'impossibles, en raison du défaut de bases légales et des pratiques en vigueur à Bâle. Mais des changements s'annoncent.

En 1980 par exemple, la signalisation européenne «Rue habitable» sera également introduite en Suisse. Une nouvelle base légale sera ainsi créée. L'opinion concernant les rues habitables évolue en outre progressivement à Bâle également, avec en même temps les pratiques adoptées jusqu'à présent, si bien que de nouvelles formes d'organisation et d'aménagement deviennent possibles. Il est prévu d'avoir recours à ces nouvelles possibilités lors de l'établissement du projet des rues habitables proposées par les riverains eux-mêmes que nous avons citées. La voiture ne doit pas être totalement bannie de ces rues, mais en quelque sorte domestiquée par des mesures architectoniques et de régulation du trafic. On s'efforce d'aménager aussi rapidement que possible au moins une rue habitable de ce type.

On peut admettre que les exemples de rues habitables bien aménagées et fonctionnant bien feront école et qu'ils inciteront les riverains d'autres rues et d'autres régions à se préoccuper plus activement de leur environnement habitable. On peut ainsi s'attendre à ce que dans l'avenir d'autres rues habitables et d'autres zones à l'abri du trafic soient réclamées.

Morale et utilité pratique

Quelles conclusions peut-on tirer actuellement du déroulement présenté du programme de rues habitables à Bâle, et de quelles expériences, dans l'avenir et ailleurs, faudra-t-il tenir compte?

La façon de choisir les quatre premières rues habitables tests en fonction de points de vue relevant uniquement de la planification était imposée par le mandat à court terme, mais ce n'était certainement pas la bonne. Il aurait mieux valu établir une liste des rues adéquates, et appeler la population à proposer elle-même des rues habitables.

La prédominance des aspects techniques et concernant la planification était certainement aussi une erreur. Les riverains se sont parfois vu soumettre des propositions d'aménagement, avant même qu'ils aient été tant soit peu au clair sur les buts poursuivis avec la création de rues habitables. On prêtait aux intéressés des connaissances qu'il leur était tout à fait impossible d'avoir. Le fait que l'office de planification se compose presque exclusivement d'ingénieurs, d'architectes et de techniciens a certainement été une des causes de la prédominance du côté technique et planification.

Une supposition s'impose en outre, c'est que par le choix en soi judicieux de rues sans grande activité commerciale et sans parkings, on a précisément sélectionné des

1. Type I, Kartausgasse

Modification of the street by traffic regulations and mobile structures such as plant troughs, playthings, etc. Expenditure: a few thousand francs, largely recoverable. The residential street has existed since the autumn of 1978, with the exception of the playthings and benches which will shortly be placed there pursuant to the residents' wishes.

2. Type II, Bärenfelsenstrasse

Modification of street by traffic regulations and minor structural measures such as local widening of sidewalks to interrupt the roadway, pavement raising and mobile units. Cost: about 35,000 francs, partly recoverable. The street has been residential since the spring of 1977. Several functions have been held there. Through traffic was subsequently limited to feeder service.

3. Type III, Laufenstrasse

Modification of street by traffic regulations and comprehensive redesign by filling the roadway, continuous composite block paving, trees, plant troughs, new lighting fixtures, fountain and benches. Cost: 200,000 francs. Construction work has just been started.

These three streets and types are today officially regarded as test residential streets. Before further residential streets are provided, a trial period will pass and the result of the «before and after» assessments will be awaited.

The continuation

In parallel with the test streets installed, studies have commenced on a further type, the residential street in its own right. The common feature of Types I through III is that the motor parking spaces in the streets are eliminated. This shifts problems into adjacent streets. It is possible to have one or possibly two such residential streets in a given area; however, if the number is greater, difficulties in their vicinity will accumulate. Accordingly, a type of residential street should be sought which does not cause any disadvantages for the neighbourhood, an independent type that can be repeated in all side streets without any through traffic. Examples are found in the residential backyards in Delft. Owing to the lack of legal bases and applicable practice in Basle such solutions have so far been designated as impossible. However, changes seem to emerge.

By way of example, the European residential street sign will be introduced in Switzerland in 1980. This will provide a new legal basis. In addition, a gradual change in the attitude taken towards residential streets and thus of the present practice appears to take place so that new forms of organization and design become possible. It is intended to apply these new possibilities in planning the residential streets previously mentioned which were suggested by the residents themselves. The automobile will not be completely removed from such streets but as it were domesticated by traffic control and structural measures. It is planned to install at least one residential street of this type as early as possible.

It may be assumed that well-appointed and functioning examples of residential streets will set a precedent and encourage residents in other streets and areas to take a more active interest in their immediate neighbourhood. It may thus be expected that further residential streets and areas



Liestalerstrasse. Neugestaltung.

Liestalerstrasse. Nouvelle conception.

Liestalerstrasse. New conception.

der planerisch-technischen Seite war sicher auch darin begründet, dass die Planungsstelle praktisch ausschliesslich aus Ingenieuren, Architekten und Technikern besteht.

Ausserdem drängt sich die Vermutung auf, dass mit der an sich zweckmässigen Auswahl von Strassen ohne viel Gewerbe und ohne Autoeinstellhallen gerade Strassen ausgesucht worden sind, in welchen seit längerer Zeit wenig oder nichts verändert worden ist, wo es wenig Neubauten gibt, wo die Gärten noch von hohen Eisenzäunen eingefasst sind, d. h. Strassen mit einem vermutlich grossen Anteil konservativer Anwohner, welche gegenüber Veränderungen zurückhaltend sind. Ueberhaupt war die oft zutage tretende Angst vor Veränderungen für Planer ernüchternd. Man ist zwar unzufrieden mit der bestehenden Situation und beklagt sich darüber, aber man kennt sie und zieht sie im Zweifelsfalle einer unbekannteren Neuerung vor.

Ganz sicher falsch war auch der Termindruck am Anfang des Programms. Es ist völlig unrealistisch, innert zwei, drei Monaten gänzlich unvorbereitete Anwohner für eine weitgehende Veränderung ihrer vielleicht ungeliebten aber vertrauten Strasse gewinnen zu wollen. Vor allem, wenn der Vorschlag für eine Wohnstrasse nicht von den Anwohnern, sondern von aussen

rues dans lesquelles rien n'a changé depuis longtemps, ou peu de chose, où on trouve peu de nouveaux immeubles, où les jardins sont encore entourés de hautes clôtures en fer, c'est-à-dire des rues comptant vraisemblablement une forte proportion de riverains conservateurs, réticents face aux changements. Et surtout, cette peur des changements souvent manifestée était décevante pour les planificateurs. On est bien sûr mécontent de la situation existante et on s'en plaint, mais on la connaît, et en cas de doute, on la préfère à une innovation inconnue.

La pression exercée sur les délais en début de programme constituait sans aucun doute également une erreur. Il faut manquer totalement de réalisme pour vouloir que des riverains absolument non préparés adhèrent en deux ou trois mois à une profonde transformation de leur rue peut-être mal aimée, mais familière. Si le projet d'une rue habitable n'émane pas des riverains, mais vient de l'extérieur, un minutieux travail de synthèse et une information subtile et patiente sont avant tout indispensables. L'exemple de la Laufenstrasse le confirme, où les riverains avaient un an «d'avance» quant à l'information. Ce délai devrait sans doute être adopté comme un minimum absolu pour la préparation à une rue habitable.

with little traffic will be demanded in the future.

Moral and practical application

What conclusions may we draw from the progress of the residential street programme in Basle just outlined and what experience must be considered in the future and elsewhere?

It was due to the short-term instruction but certainly wrong to proceed to the selection of the first four test residential streets in the light of pure planning viewpoints. It would have been better to prepare a list of suitable streets and to invite the inhabitants to name residential street candidates themselves.

Certainly wrong, too, was the predominance of technical planner's aspects. Residents were partly shown design projects before they had really grasped the objects of such residential streets altogether. A knowledge was assumed to exist which could not be expected. The preponderance of the technical aspects was certainly due also to the fact that the planning agency comprised virtually exclusively engineers, architects and technicians.

In addition, the assumption imposes itself that, with the selection of streets without trades and automobile parking halls, which was quite appropriate as such, streets were selected where little or nothing had been

kommt, ist eine sorgfältige Aufbauarbeit mit subtiler und geduldiger Information unbedingt notwendig. Dies wird bestätigt durch das Beispiel der Laufenstrasse, wo die Anwohner einen «Informationsvorsprung» von einem Jahr hatten. Diese Frist müsste wahrscheinlich als absolutes Minimum für die Vorbereitung einer Wohnstrasse angenommen werden.

Lehrreich war vor allem in zwei Quartieren offensichtliches Misstrauen, ja sogar Feindlichkeit gegenüber Verwaltung und Behörden. Die Erläuterung des Vorschlags für die Wohnstrassen wurde gar nicht abgewartet. Die anwesenden Vertreter der Verwaltung wurden für sämtliche tatsächlichen und vermeintlichen Missstände im Quartier verantwortlich gemacht. Solche Vorkommnisse decken einen allgemeinen Missstand auf, welcher weit über das Thema Wohnstrassen hinausgeht. Wenn die Bevölkerung für irgendwelche Planungsmaßnahmen gewonnen oder gar daran beteiligt werden soll, muss zuallererst eine Vertrauensbasis geschaffen werden.

Erschreckend war in vielen Fällen die zutage tretende Kinderfeindlichkeit. Dass die Verbannung der Autos aus den Wohnstrassen auf Widerstand stossen würde, war zu erwarten. Ueberraschend und enttäuschend war die Angst vor vermehrter Aktivität der Kinder in der Strasse, sogar bei Leuten mit eigenen Kindern. Wir sind offenbar zum Teil bereits soweit, dass der Verkehrslärm als unvermeidbare Belästigung, der Lärm spielender Kinder als unerträgliche Belastung empfunden wird.

Ueberraschend war auch die fast völlige Teilnahmslosigkeit der Ausländer, welche in den ersten vier Test-Wohnstrassen zwischen einem Viertel und mehr als einem Drittel der Anwohner ausmachen. Obwohl sowohl Befürworter- wie auch Gegnergruppen um Unterstützung durch die Ausländer warben, zum Teil durch Uebersetzung der Flugblätter in deren Sprachen, beteiligten sich die Ausländer kaum an der Diskussion und unterschrieben entweder gar nicht oder auf den Unterschriftenbogen beider Parteien. Es ist zu vermuten, dass sie sich aus Angst vor Auswirkungen auf ihre Arbeits- oder Aufenthaltsbewilligungen nicht einmal zu derart rein quartierpolitischen Fragen zu äussern wagten.

Zu empfehlen ist für jede eingerichtete Wohnstrasse eine wenn möglich dort ansässige Person, welche eine Art Betreuer- und Vermittlerrolle übernimmt. Es hat sich nämlich gezeigt, dass bei vorkommenden kleineren Meinungsverschiedenheiten, z. B. über die Platzierung eines Tischtennistisches, eine auch von den immer vorhandenen, einzelnen Wohnstrassengegnern anerkannte Person gute Dienste leisten kann. Andernfalls werden in derartigen Fällen jeweils Verwaltungsstellen bemüht, welche dann einen unverhältnismässig grossen Apparat in Bewegung setzen müssen.

Es hat sich gezeigt, dass parkplatzfreie Wohnstrassen nicht in grosserer Zahl eingerichtet werden können, und dass viele Leute nicht gewillt sind, auf etwas Distanz zu ihrem Auto zu gehen. Die Anstrengungen sollen daher auf einen mehrfach wiederholbaren, selbständigen Wohnstrassentyp konzentriert werden, bei welchem das Auto gewissermassen entschärft und integriert wird. Neue rechtliche Grundlagen und eine Aenderung der bisherigen Praxis werden dies ermöglichen.

Erfreulich ist schliesslich, wie sich im Verlaufe der Wohnstrassenprogramme der Ruf

La méfiance évidente, l'hostilité même, manifestée dans deux quartiers à l'égard de l'administration et des autorités a été particulièrement édifiante. On y a pas du tout attendu l'explication du projet concernant les rues habitables. Les représentants présents de l'administration ont été rendus responsables de tous les désaccords prétendus et réels du quartier. De tels incidents trahissent un désaccord général, allant bien au-delà du thème des rues habitables. Si la population doit être acquise à de quelconques mesures de planification ou même y participer, il faut en tout premier lieu créer un climat de confiance.

L'hostilité manifestée envers les enfants s'est révélée dans de nombreux cas effrayante. L'opposition au bannissement de la voiture des rues habitables était prévisible. La peur d'une activité accrue des enfants dans la rue, même chez des gens ayant eux-mêmes des enfants, a été surprenante et décevante. Apparemment, nous en sommes au point, certains du moins, où le bruit du trafic est ressenti comme une nuisance inévitable, et le bruit des enfants jouant comme une gêne insupportable.

L'indifférence presque totale des étrangers, qui dans les quatre premières rues habitables tests représentent entre un quart et plus d'un tiers des riverains a également été surprenante. Bien que des groupes, autant partisans qu'opposants, aient sollicité l'appui des étrangers, parfois en traduisant dans leurs langues respectives des feuilles volantes, ces étrangers n'ont guère pris part à la discussion et, ou ils n'ont pas signé du tout les pétitions, ou ils ont signé celles des deux partis. On peut supposer qu'ils n'ont pas osé s'exprimer sur des questions relevant aussi purement de la politique de quartier par peur des répercussions possibles sur l'octroi de leur permis de travail ou de séjour.

Il est recommandé de désigner pour chaque rue habitable aménagée une personne y résidant si possible, qui assume le rôle d'une sorte de conseiller et médiateur. Il s'est effectivement révélé que lors de petites divergences d'opinion, sur l'emplacement d'une table de ping-pong par exemple, une personne connue des adversaires toujours existants des rues habitables peut rendre bien des services. Sinon, il faut dans de tels cas avoir recours chaque fois à des bureaux de l'administration, qui doivent alors mettre en branle un appareil d'une importance disproportionnée.

Il s'est révélé qu'il n'est pas possible d'aménager en grand nombre des rues habitables exemptes de places de parc, et que de nombreuses personnes ne sont pas disposées à marcher un peu jusqu'à leur voiture. C'est pourquoi les efforts doivent être concentrés sur un type de rue habitable autonome multipliable, qui permette l'intégration de la voiture rendue pour ainsi dire inoffensive. De nouvelles bases légales et une modification des pratiques ayant eu cours jusqu'à présent vont le rendre possible.

Il est enfin réjouissant de constater combien la réputation de l'administration a changé, auprès d'une partie de la population au moins, pendant le déroulement du programme des rues habitables. Lors de chaque nouvelle requête pour l'aménagement d'une rue habitable, on a d'abord pris contact avec l'office de planification. Ce ne sont le plus souvent pas uniquement des conseils concernant la planification qui ont été demandés, mais également des

altered for some time, where there were few new buildings, where gardens still had tall iron fences, in brief, streets with probably a high percentage of conservative residents who do not take kindly to alterations. In general, the fear of alterations, frequently experienced, was quite sobering for the planners. While dissatisfaction at the existing situation is rife and criticism levelled, it is known and preferred to an unknown innovation in a case of doubt.

Wrong again was the pressure of time in the early days of the programme. It is entirely unrealistic to expect winning over completely unprepared residents for a substantial alteration of their street, which may be unbeloved but still familiar, in a matter of two or three months. Above all, if a proposal for a residential street comes not from the residents but from the outside, careful preparatory work including subtle and patient information is of the essence. This is confirmed by the example of Laufenstrasse where residents had a «lead in information» of a year. This space of time should probably be regarded as the absolute minimum in the preparation for a residential street.

Particularly in two neighbourhoods the obvious distrust, yea hostility, displayed towards the administration and authorities was quite instructive. An explanation of the proposal for a residential street was not even awaited. The representatives of the administration present were held responsible for all actual and presumed grievances in the neighbourhood. Such occurrences reveal a general state of affairs which by far exceeds the subject of residential streets. If the population is to be won over for some sort of planning measure or even made to participate, a basis of confidence must first of all be created.

The hatred of children displayed in many cases was shocking. It was to be expected that the banning of cars from the residential streets would meet with opposition. What was surprising and disappointing was the fear of increased activities of children in the street, even shown by people with children of their own. Apparently we are partly inclined to regard traffic noise as an unavoidable nuisance while experiencing the noise of children at play as an intolerable burden.

Another surprise was provided by the almost complete indifference of foreigners who accounted for between one fourth and above one third of all inhabitants in the four test residential streets. Although both partisans and opponents were canvassing for the support of foreigners, partly by translating the handbills into their languages, foreigners hardly took part in discussions and either did not sign or then put their signatures on the petitions of either party. It must be assumed that they failed to commit themselves in purely neighbourhood questions for fear of adverse effects on their work or residence permits.

It is recommended to appoint a person, preferably resident in the residential street newly installed, who assumes a managing and moderating function since it has been found that, in minor differences of opinion arising, by way of example, over the question of the location of a table-tennis table, a person recognized also by the ever-present opponents will render valuable services. Otherwise, administration agencies are called upon in such cases which must put a disproportionately large organization



Schwarzwaldallee. Neugestaltung.

Schwarzwaldallee. Nouvelle conception.

Schwarzwaldallee. New conception.

der Verwaltung wenigstens bei einem Teil der Bevölkerung verändert hat. Bei allen neuen Begehren für die Einrichtung einer Wohnstrasse ist zuerst mit der Planungsstelle Kontakt aufgenommen worden. Meist wurde nicht nur eine planerische Beratung erwartet, sondern es wurden auch Hinweise für das richtige Vorgehen erbeten. Während anfänglich die Vorschläge der Planungsstelle für Wohnstrassen von der Bevölkerung überwiegend abgelehnt worden sind, wird heute dieselbe Stelle von Anwohnergruppen um Rat und Hilfe bei der Planung von Wohnstrassen ersucht.

Zuletzt sei noch auf eine für Planer und Gestalter ernüchternde aber wichtige Tatsache hingewiesen. Die bauliche Veränderung einer Strasse, und mag sie gestalterisch noch so vollkommen sein, garantiert noch keine wirkliche Wohnstrasse. Mit der Umgestaltung können lediglich günstige bauliche Voraussetzungen geschaffen werden. Entscheidend ist das Leben, das sich in dieser Strasse abspielt, entscheidend ist das Verhalten der Anwohner. Es gibt eine Menge von Strassen, welche bereits heute ohne besondere Gestaltung eigentliche Wohnstrassen sind, weil sie als solche benutzt werden. Unbedingt zu vermeiden ist das Gegenteil, nämlich, dass eine Strasse mit Aufwand umgestaltet, jedoch nachher nicht entsprechend benutzt wird oder gar zu Differenzen unter den Anwohnern führt. Solche Beispiele schaden dem Ziel, die Strasse in Zukunft nicht mehr nur als Verkehrsträger, sondern wieder als Lebensraum und Kontaktzone für alle Altersstufen zu betrachten, mehr als sie nützen.

renseignements sur la bonne marche à suivre. Alors qu'au début les propositions de l'office de planification pour des rues habitables étaient en majorité refusées par la population, des groupes de riverains sollicitent aujourd'hui de ce même office aide et conseils pour la planification de rues habitables.

Pour terminer, signalons encore un fait important, mais décevant pour les planificateurs et réalisateurs. La modification architectonique d'une rue, aussi parfaite soit-elle, ne suffit pas à garantir une rue réellement habitable. La transformation permet simplement de créer des conditions architectoniques favorables. C'est la vie qui se déroule dans cette rue, le comportement des riverains qui sont décisifs. Il existe une quantité de rues qui actuellement déjà, sans aménagement particulier, sont de véritables rues habitables, parce qu'elles sont utilisées comme telles. Le contraire est à éviter à tout prix, c'est-à-dire qu'une rue aménagée à grands frais ne soit cependant pas utilisée par la suite en conséquence, ou soit même source de différends entre les riverains. Les exemples de ce genre ne font que nuire au but visé, soit ne plus à l'avenir considérer la rue comme une simple voie de circulation, mais à nouveau comme un espace vital et une zone de contacts ouverts à toutes les classes d'âge.

into motion for the purpose.

It has also been found that residential streets free from parking spaces cannot be provided and that many people are not prepared to cover a short distance to their cars. Efforts should therefore be concentrated upon a reproduceable self-contained residential street type in which the automobile is so to speak neutralized and integrated. New legislation and a change in previous practice will render this possible.

It is furthermore gratifying that, in the course of the residential street programme, the reputation of the administration has changed in the mind of at least a section of the population. In all petitions for the provision of a residential street the planning agency was first contacted. Commonly not only a planner's advice was sought but directives for proper procedure were required. While the planning bureau's suggestions regarding residential streets were largely rejected by the population, residents now approach it for advice and assistance in planning such streets.

In conclusion, it is necessary to point at a fact, sobering but important to the planner: the structural modification of a street, be it never so perfect in design, does not make a real residential street. The modification may merely provide favourable structural preconditions. What is decisive is the life that takes place there, the behaviour of the residents. There are many streets which are really residential without particular design measures, simply because they are used as such. The opposite must needs be avoided: conversion of a street which is afterwards not used by residents or even causes disputes. Such examples hurt the object of presenting streets not only as a means of traffic in the future but as lebensraum and zone of encounters for the inhabitants of all ages.