

Rückgewinnung von Wohnlichkeit trotz Autos

Autor(en): **Frischknecht, Walter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **55 (1980)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-104974>

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.

Viele Bewohner städtischer Wohnquartiere, und dazu zählen auch viele Mieter von Baugenossenschaften, leiden heute unter dem fahrenden und ruhenden Verkehr. Die genossenschaftlichen Siedlungen der dreissiger bis sechziger Jahre sind in vielen Fällen nach dem Vorbild englischer Gartenstädte konzipiert worden, in einer Zeit, wo das eigene Auto noch utopischer Wunschtraum war.

Der eigene Wagen ist inzwischen längst Tatsache geworden und hilft einerseits unser Leben unabhängiger, angenehmer und kurzweiliger zu gestalten, andererseits beeinträchtigt das Auto unser Wohlbefinden im eigenen Quartier. Es kann aber nicht darum gehen, das Auto abzuschaffen oder aus Wohnquartieren zu verbannen, sondern wir müssen den fahrenden und ruhenden Verkehr in unseren Siedlungen so organisieren, dass dieser für die Anwohner wieder erträglicher wird.

Die Holländer haben zur Verbesserung dieses Problems zwei Massnahmen praktiziert und während einiger Jahre Erfahrungen gesammelt. Diese Massnahmen heissen:

1. Stadterneuerungen
2. Wohnstrassen

Stadterneuerungen

In holländischen Städten sind Stadterneuerungen grösseren Umfanges nicht nur im Zusammenhang mit Verkehrsanlagen und Ladenstrassen, sondern auch durch Abbruch und Neuüberbauung von Wohnquartieren erfolgt. Erfreulicherweise kann man in vielen Städten feststellen, dass diese Stadterneuerungen nicht einfach auf mehr Ausnützung abzielen. Der ehemalige Einfamilienhaus-Charakter dominiert weiterhin und ist gepaart mit einzelnen Mehrfamilienhäusern, was architektonisch und städtebaulich interessante Lösungen ergab. Vor allem aber sind diese Quartiere durch die peripher angelegten Parkplätze und Parkgeschosse erst richtig wohnlich geworden. Alle Freiräume konnten dadurch für Gärten, Spielplätze, Wohnstrassen und sichere Fussgängerbereiche nutzbar gemacht werden.

Die hohe Wohnlichkeit solcher Stadterneuerungen ist vielleicht aber auch das Resultat einer langen offenen Planung und heisser Diskussionen zwischen den vielen Haus- und Grundeigentümern und



Neue Erschliessungsstrassen werden nicht mehr nur «ingenieurmässig» erstellt, sondern horizontale und vertikale Versätze zwingen zu behutsamer Fahrt.

Schwellen oder «Schlafende Polizisten» wie sie der Holländer nennt, lassen den Autofahrer spüren, dass er einen Fussgängerbereich überquert, wo Tempo 20 km/h gilt.



den Stadtbehörden. Interessant ist auch zu vernehmen, dass bei Stadterneuerungen die projektierenden Architekten selbst Wohnsitz in den von ihnen entworfenen Haustypen nehmen müssen...

Die enormen staatlichen Zuschüsse an die Grundeigentümer stiessen allerdings bei solchen Erneuerungen bald einmal an die Grenzen des für die Staatskasse Tragbaren. Stadterneuerungen grösseren Umfanges konnten in Wohnquartieren daher kaum mehr das Richtige sein. So musste nach neuen Wegen gesucht werden, um die durch Autos unwirtlich gewordenen Siedlungen für die Anwohner erträglicher zu machen. Einer dieser Wege heisst: Wohnstrasse.

Wie kommt es in Holland zu einer Wohnstrasse?

Auslöser für eine Wohnstrasse in Holland ist fast immer der Strassenzustand. In Hollands Sandboden senken sich die Strassen ständig und müssen etwa alle 10 Jahre um 20 bis 30 cm neu angehoben werden. Dabei stellt sich jeweils die Frage, ob mit dieser nötigen Korrektur auch das Gesicht der Strasse verändert wer-

den soll. Lässt die betroffene Strasse vom Verkehrskonzept der Stadt her und durch die Zustimmung einer Mehrheit der Anwohner eine Wohnstrasse zu, so ist das Signal dafür offen. Die Anwohner werden dann gebeten, ihre Vorstellungen und Wünsche zu skizzieren und mit den Fachleuten zu besprechen. Ein Prozedere, das in Holland oft Jahre beansprucht, bis alle Meinungen konkretisiert sind. Meistens führt dann eine Wohnstrasse auch dazu, dass die Hausbesitzer ihre Häuser und Fassaden renovieren und in Ordnung bringen.

Was zu einer Wohnstrasse gehört

Die wichtigsten Merkmale in Holland sind:

Anfang und Ende einer Wohnstrasse sind gekennzeichnet. Es gibt ein Wohnstrassen-Verkehrszeichen. Innerhalb dieser Zone kommt ein eigenes, strengeres Gesetz zur Anwendung. Zum Beispiel wird Schritt-Tempo verlangt. Damit man Anfang und Ende nicht nur sieht, sondern auch spürt, werden bei der Einfahrt und der Ausfahrt Bodenschwellen gebaut.

Zu Wohnstrassen umfunktioniert sind in der Regel kürzere Quartierstrassen, welche keinen Durchgangsverkehr aufnehmen müssen. Sie sind nicht isoliert angegangen worden, sondern sind Bestandteil eines umfassenden Verkehrskonzepts. Es sind Quartierstrassen mit 1- bis 2geschossigen Reihen-Einfamilienhäusern, meist ohne Vorgärten. Die Strasse ist nicht gerade, sondern etwa alle 50 m geknickt. Die Trottoirs sind aufgehoben und das Strassenprofil ist von Fassade zu Fassade eben gemacht. Die Fahrbahn ist 3,20 m breit, alle 50 bis 60 m ist eine Ausweichstelle. Dazwischen sind Hindernisse wie Prellsteine, parkierte Autos, Pflanzentröge, Spielgeräte, Container, Bäume und Bänke usw. angebracht. Man fährt Slalom durch die Strasse. Die Hindernisse zwingen zu behutsamer Fahrt. Dadurch wird der Anreiz zur Befahrung solcher Strassen durch Fremde reduziert.

Alle Strassenbenützer sind gleichberechtigt

Diesem Vorteil steht der «Nachteil» gegenüber, dass der Fussgänger, spielende Kinder, Autos, Töffli und Velos sich auf derselben Ebene bewegen. Kurz



Dieser Hofgarten vor Alterswohnungen konnte erst autofrei gestaltet werden durch eine darunterliegende Tiefgarage.



Zwischen den Reihen-Einfamilienhäusern finden sich Freiräume für Spiel, Erholung und Kontakte. Die Parkplätze sind am Rande der Siedlung angebracht.



Originelle Reihen-Einfamilienhaus-Siedlung mit an die Wohnzimmer angebauten Cheminée-Erker. Davor Gärten und Fussgängerbereich. Die Autos sind in begrünten Tiefgaragen untergebracht.

gesagt: es wird eine Durchmischung der Strassenbenützer gefördert. Alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, was gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz erfordert. Dies scheint mir eines der Geheimnisse des Funktionierens in holländischen Wohnstrassen zu sein.

Auf den ersten Blick scheint in den holländischen Wohnstrassen alles durcheinander zu sein, und man ist rasch geneigt, das Wort «Wohnlichkeit» anzuzweifeln. Man muss sich aber den alten Zustand vor der Umgestaltung vor Augen halten und dann fällt selbst dem verwöhnten Auge mehr Wohnlichkeit gegenüber dem früheren Zustand auf. Man sagt, der Holländer akzeptiere es eben, dass in der Wohnstrasse Autos direkt vor den grossen Wohnzimmerfenstern parkiert werden. Dieses Akzeptieren ist aber eine Zwangsfolge, denn auch die Bewohner holländischer Wohnstrassen wünschten sich autofreie Wohnstrassen durch in der Nähe gelegene unterirdische Sammelgaragen. Die Erstellung von Tiefgaragen in Hollands Sandboden und Wasserstand ist technisch wohl möglich, aber die Baukosten werden so hoch, dass eine normale Verzinsung nicht getragen werden kann. Garagen oder peripher angelegte grosse Parkplätze trifft man eigentlich nur dort, wo das Thema «Wohnstrasse» zusammen mit Stadterneuerungen (Abbruch und Neuüberbauung) angegangen wird.

Die Holländer haben den Verkehr in vielen Wohnsiedlungen mittels Wohnstrassen so organisiert, dass er für die Anwohner erträglicher geworden ist. Sie haben ein Konzept gefunden, das ihrer Art von Wohnen und Leben weitgehend entspricht.

Was können wir von den Holländern lernen?

Für Baugenossenschaften mit vorwiegend Reiheneinfamilienhaus-Siedlungen und entsprechenden Quartierstrassen liegt ein Vergleich mit Holland nahe. Vor allem auch deshalb, weil vielerorts Renovationen geplant oder im Gange sind und damit auch die Umgebung infolge der Parkprobleme und der Freizeitanprüche neu überdacht werden sollten.

Ein ernsthafter Vergleich an Ort und Stelle zeigt bald, dass der Wohnwert unserer Einfamilienhaus-Siedlungen insgesamt meist höher liegt, als es bei ver-



Damit man Anfang und Ende der Wohnstrasse nicht nur sieht, sondern auch spürt: Schwellenpodeste in der Fahrbahn an einer Kreuzung. (Alle Photos: W. Frischknecht)

gleichbaren holländischen Situationen der Fall ist. Unsere Autos stehen kaum direkt vor den Wohnzimmern, sondern meist liegen noch Grünstreifen oder Vorgärten dazwischen. Fast ist man geneigt zu sagen, dass wir mehr haben als «nur Wohnstrassen», und man könnte es dabei bewenden lassen. Die voll mit Autos überstellten Strassen unserer Siedlungen aber sind Anlass genug, um einiges aus Holland zu übernehmen oder sich mindestens darüber Gedanken zu machen. Es sind dies folgende Punkte:

- Gegenseitig mehr Rücksichtnahme durch behutsames Fahren in unseren Siedlungsstrassen, Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h beschränken.
- Einbau von Bodenschwellen oder Durchziehen des Trottoirs bei Strasseneinfahrten.
- Einfahrten verengen zur Erschwerung von Fremdparkierung.

- Aufstellen des Verkehrszeichens «Wohnstrasse».

Bei all diesen Überlegungen müssen aber die Belange der Abfahren von Kehr- und Gartenabraum und jene der Feuerwehr und Sanität mitberücksichtigt werden.

Da der Anfall an Autos in unseren Mehrfamilienhaus-Siedlungen höher ist als in holländischen Einfamilienhaus-Siedlungen, kommt die Errichtung von Wohnstrassen meist nur einer teilweisen Umlagerung von Autos in andere Strassen gleich.

Nach meiner Meinung sollten daher Wohnstrassen-Ideen nur gepaart mit begrünten Tiefgaragen angegangen werden. Erst dadurch wird es möglich, Lösungen in Richtung Wohnstrassen anzubieten, die eine den heutigen Verhältnissen angepasste Rückgewinnung ursprünglicher Wohnlichkeit in unseren Siedlungen bewirken.