

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

Artikel: Erfahrungsaustausch zum Thema Verkehrsberuhigung / Wohnstrassen
Autor: Dietiker, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783517>

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: 14.03.2025

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

Erfahrungsaustausch zum Thema Verkehrsberuhigung / Wohnstrassen

Am 20. Juni 1983 hat in Brugg das den Themen Wohnstrassen und Verkehrsberuhigung gewidmete Lenzburgseminar stattgefunden. Das letzte Seminar dieser Art wurde im Jahre 1979 – als in der Schweiz die Planung und Realisierung von Wohnstrassen noch am Anfang standen – durchgeführt. Inzwischen sind ermutigende Projekte realisiert worden, die am diesjährigen Seminar den rund 200 aus der ganzen Schweiz angereisten Teilnehmern vorgestellt wurden.

Von J. Dietiker¹

«Nicht die Ortschaften an die Bedürfnisse der Autofahrer, sondern die Fahrgeschwindigkeit an die örtlichen Verhältnisse anpassen», ist einer der Grundsätze der Wohnstrassen-Ideen, zu denen sich verschiedene kompetente Referenten anlässlich des Seminars äusseren.

¹ Verkehrsplaner, Metron, Windisch



Umdenken im Strassenbau am Beispiel Zurzach: Blick vom Turmrestaurant auf die Quellenstrasse. Eine Aufpflasterung bildet den Übergang vom «Normalquerschnitt» zur «bescheidenen» Fortsetzung.



Auf der umgestalteten Neubergstrasse in Zurzach wird jetzt wirklich langsamer gefahren. Die Messungen der ETH haben eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 29 und eine Spitzengeschwindigkeit von 38 km/h ergeben.

Zu Beginn stellte J.-M. Groh, dipl. Ing. ETH, Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik ETH Zürich, die Untersuchungsergebnisse der ETH über Wohnschutzmassnahmen vor. Auf der umgestalteten Neubergstrasse in Zurzach beispielsweise haben ETH-Messungen ergeben, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos nur noch 29 km/h beträgt (Spitzengeschwindigkeit 38 km/h). Die Belästigungen der Anwohner durch Lärm und Äbgase sind praktisch verschwunden. Doch neben Teilerfolgen bleibt das Hauptproblem der Verkehrsberuhigung noch weitgehend ungelöst: Ortsdurchfahrten und Hauptstrassen – sie fordern einen weiträumigen Wohnschutz. Mit dieser Aufgabe jedoch sind heute noch viele Gemeinden überfordert. Es muss deshalb auf eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Ebene eine neue Finanzierungsgrundlage für die Sanierung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse geschaffen werden.

P. Lombardi, stv. Chef Abteilung Raumplanung des Kantons Aargau, konnte bereits fünf realisierte, verkehrsberuhigte Erschliessungsstrassen im

Kanton Aargau vorstellen und dazu von überwiegend positiven Erfahrungen berichten. P. Basler, Verkehrspolizei des Kantons Aargau, orientierte über die Signalisation und Rechtssituation aus der Sicht der Polizei.

Dass die Realisierung einer Wohnstrasse auch mittels Anwohner-Initiative zustande kommen kann, bewies Heidi Riva aus Bremgarten. «Es gilt viele Hürden zu nehmen», meinte sie, «und man ist auf das Wohlwollen der Behördenvertreter dringend angewiesen – doch es hat sich gelohnt, wir sind heute alle mit dem Ergebnis zufrieden.»

Dr. H. Mohnheim, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn, zeigte die Aufgaben der Verkehrsberuhigung weiträumig am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland auf. Nur flächenhaft betriebene Verkehrsberuhigung führe letztlich zum Ziel. Sie soll auf den ersten Blick erkennbar machen, wie vielfältig der Nutzen für den Verkehrsteilnehmer ist. Nur eine wirkliche Umgestaltung einer Strasse (Bäume, andere Pflasterung, Richtungsänderungen) führe zum verständnisvollen Reagieren des Automobilisten. ■