Erfahrungsaustausch zum Thema Verkehrsberuhigung / Wohnstrassen

Autor(en): **Dietiker, J.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1983)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783517

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

Erfahrungsaustausch zum Thema Verkehrsberuhigung / Wohnstrassen

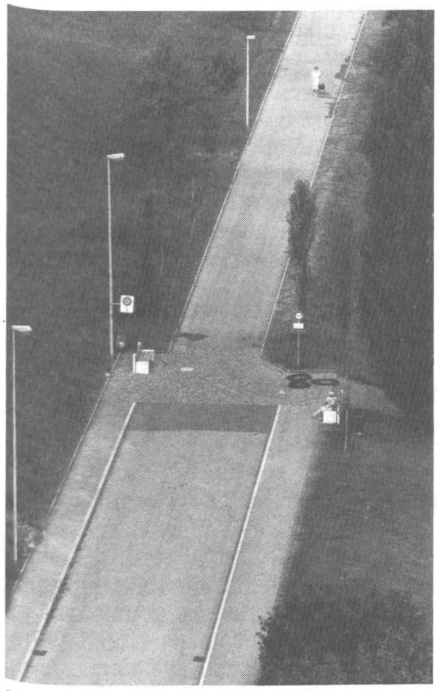
Am 20. Juni 1983 hat in Brugg das den Themen Wohnstrassen und Verkehrsberuhigung gewidmete Lenzburgseminar stattgefunden. Das letzte Seminar dieser Art wurde im Jahre 1979 – als in der Schweiz die Planung und Realisierung von Wohnstrassen noch am Anfang standen – durchgeführt. Inzwischen sind ermutigende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

Von J. Dietiker[1]

«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 äusserten.

[1] Verkehrsplaner, Metron, Windisch

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.



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

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 Abgase 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 Behördevertreter 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 Pflästerung, Richtungsänderungen) führe zum verständnisvollen Reagieren des Automobilisten. ■