Signalisation und Rechtssituation der Wohnstrassen

Autor(en): **Basler, Philipp**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783518

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

Signalisation und Rechtssituation der Wohnstrassen

In den letzten Jahren wird vermehrt gefordert, die Wohngebiete von den Verkehrsimmissionen zu befreien. Aufgrund dieser Forderungen wurde das Signal «Wohnstrasse» in die Signalisationsverordnung (SSV) aufgenommen und die entsprechende Gesetzesbestimmung am 1. Januar 1980 in Kraft gesetzt.

Von Philipp Basler[1]

Bewilligung durch das Bundesamt für Polizeiwesen in Bern

Mit der Inkraftsetzung von Art. 43 SSV, welcher die gesetzliche Grundlage für die Signalisierung der «Wohnstrassen» bildet, hat das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement ein Kreisschreiben erlassen. In diesem wird festgestellt, dass das Signal «Wohnstrasse» bis zum Erlass der definitiven Weisungen durch die nach kantonalem Recht zuständige Behörde nur mit Bewilligung des Bundesamtes für Polizeiwesen in Bern (BAP) aufgestellt werden darf. Sobald die definitiven Weisungen vorliegen, soll die Kompetenz für die Bewilligung von Wohnstrassen der nach kantonalem Recht zuständigen Behörde überbunden werden.

Verfügung durch die nach kantonalem Recht zuständige Behörde

Gestützt auf Art. 3/2 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 sowie Art. 104 und Art. 105 der Verordnung über die Strassensignalisation vom 5. September 1979 muss das Signal «Wohnstrasse» durch die nach kantonalem Recht zuständige Behörde (Kanton Aargau = Polizeikommando) auch noch verfügt und diese Verkehrsbeschränkung veröffentlicht werden.

Signalisierung der «Wohnstrasse»

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden im Kanton Aargau die verkehrspolizeilichen Voraussetzungen für die Signalisierung einer «Wohnstrasse» als erfüllt betrachtet, wenn das Bundesamt für Polizeiwesen in Bern die Bewilligung erteilt hat und die baulichen Massnahmen gemäss Projekt verwirklicht worden sind.

Bauliche Voraussetzungen

Die Erfahrungen zeigen, dass bei «Wohnstrassen» gewisse bauliche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, zum Beispiel muss der Übergang von der gewöhnlichen Strassenanlage zur «Wohnstrasse» mit baulichen Massnahmen spürbar ausgebildet sein. Denn es muss den Fahrzeuglenkern bewusst gemacht werden, dass eine Zone befahren wird, in welcher spezielle Verkehrsregeln zu beachten sind.

Erfahrungen mit Wohnstrassen aus polizeilicher Sicht

Im Kanton Aargau sind bis heute fünf Wohnstrassen realisiert und signalisiert worden (Gemeinde Widen 2, Bremgarten 1, Neuenhof 1, Würenlingen 1).

Die Beobachtungen der Polizei haben ergeben, dass sich die Kinder auf die Situation in den Wohnstrassen recht gut eingestellt haben. Es scheint ihnen bestens bekannt zu sein, dass in dieser Zone das Spiel auf der Strasse erlaubt ist und die Fahrzeuglenker auf spielende Kinder Rücksicht nehmen müssen. Etwas zurückhaltender verhalten sich insbesondere ältere Leute. Diese bringen dem Fahrzeuglenker immer noch einiges Misstrauen entgegen und machen offensichtlich vom Vortrittsrecht des Fussgängers selten Gebrauch.

Verkehrsberuhigende Massnahmen zum Schutze von Wohnbereichen

Als Alternativlösung zu den «Wohnstrassen» werden in letzter Zeit «verkehrsberuhigte Strassen» genannt. Damit sollen die Ziele der Verkehrsberuhigung mit einfacheren Mitteln erreicht werden. In diesem Zusammenhang muss berücksichtigt werden, dass zwischen der «Wohnstrasse» und der «verkehrsberuhigten Strasse» bezüglich der zu beachtenden Verkehrsregeln Unterschiede bestehen. Bei der «Wohnstrasse» ist das Prinzip der Verkehrstrennung aufgehoben; Fussgänger und Fahrzeuge benützen die gleiche Verkehrsfläche. Bei der «verkehrsberuhigten Strasse» hingegen wird das Prinzip der Verkehrstrennung zwischen Fahrzeugen und Fussgängern beibehalten. In den «Wohnstrassen» beträgt die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Bei der «verkehrsberuhigten Strasse» ist keine abweichende Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben.

Die einfachste Lösung ist, die Fahrzeuglenker mit Signalen auf die Gefahren in Erschliessungsstrassen hinzuweisen oder die Durchfahrt durch Wohnquartiere zu verbieten. Die Erfahrungen zeigen jedoch, dass die Wirkung der signaltechnischen Massnahmen in den meisten Fällen gering ist. In der Folge werden bauliche Massnahmen zur zwangsweisen Herabsetzung der Geschwindigkeit in Betracht gezogen. Für die Behörden stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage, welche bauliche Einrichtungen aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden dürfen.

Nach einer Auskunft des Bundesamtes für Polizeiwesen in Bern dürfen solche Verkehrshindernisse nicht angebracht werden, welche eine zusätzliche Gefahr schaffen.

Vom polizeilichen Standpunkt empfiehlt sich in jedem Falle, vor der Erstellung von baulichen Einrichtungen (oder sogenannten Verkehrshindernissen) die zuständigen Behörden zu konsultieren. ■

[1] Verkehrspolizei des Kantons Aargau

Zum Beispiel: Quartier Kelleräcker, Gemeinde Widen AG

MFH-Überbauung mit flächendeckendem Wohnschutzkonzept

Die erstellte Mehrfamilienhaus-Überbauung Kelleräcker ist recht gross (186 Wohnungen). Um sie zu gliedern und den Bewohnern charakteristische Identifikationspunkte zu bieten, wurde jeweils im Zentrum einer Häusergruppe ein «Quartierplatz» ausgeschieden. Jeder dieser drei Plätze wird anders gestaltet, damit sie auch als Orientierungspunkte funktionieren können. Diese drei Quartierplätze sind durch «Wohnstrassen» miteinander verbunden. Dabei wurden die notwendigen Parkplätze zu-