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

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 40 (1983)

Heft: 9

Artikel: Zum Beispiel : Quartier Kelleräcker, Gemeinde Widen AG

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-783519

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

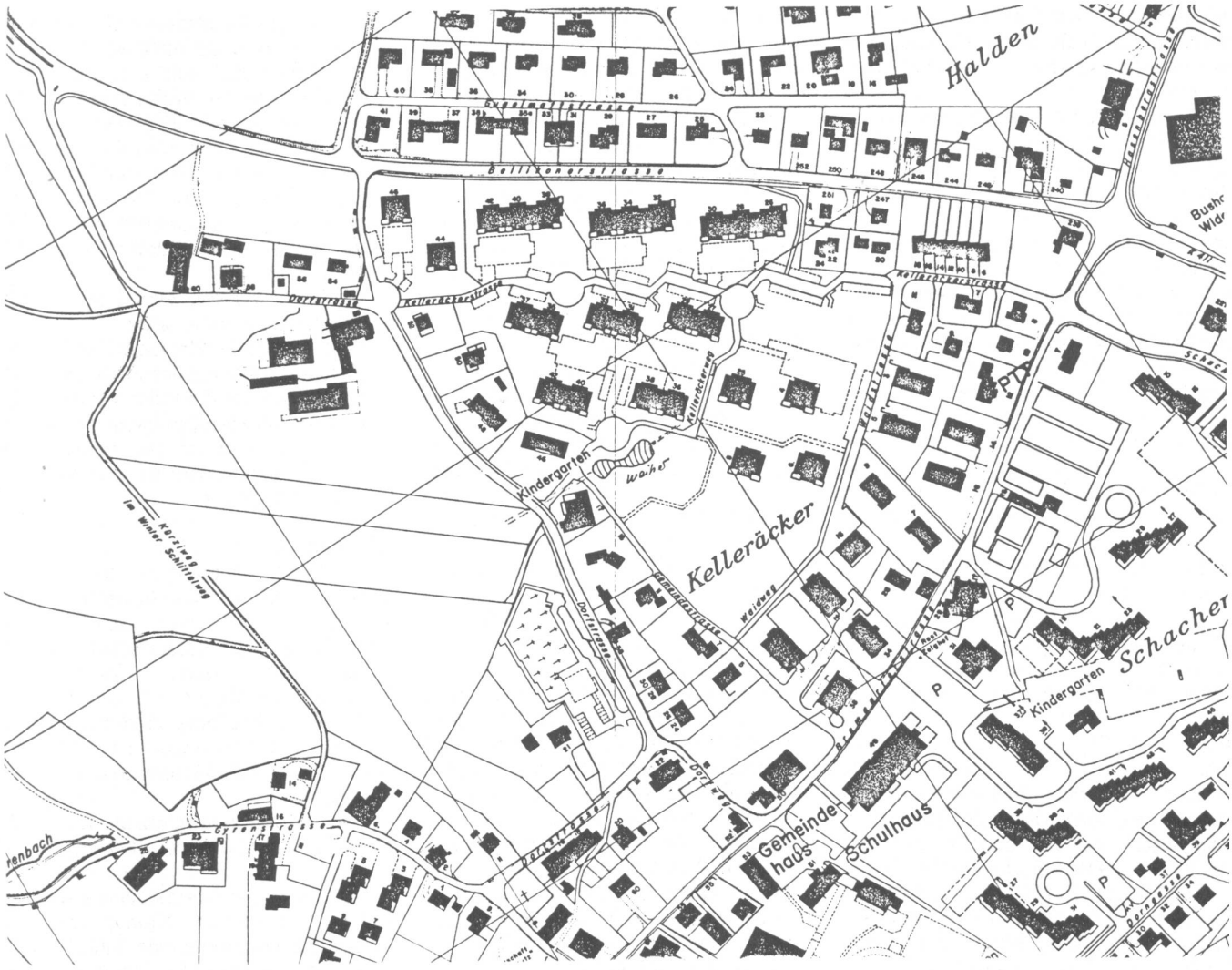
Vom polizeilichen Standpunkt empfiehlt sich in jedem Falle, vor der Erstellung von baulichen Einrichtungen (oder sogenannten Verkehrshindernissen) die zuständigen Behörden zu konsultieren. ■

[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-



sammengefasst, so dass einzelne «Räume» entstanden, die jeweils schräg miteinander verbunden sind.

Dadurch entsteht eine gestaffelte, durch Einzelräume gegliederte Strassenführung, die zu schnelles Fahren gar nicht zulässt und so die Voraussetzung gewährleistet, dass Fussgänger, Kinder, Velofahrer und Autofahrer auf der selben Strasse miteinander zurechtkommen können.

Realisierung

1979/80: Ausgangslage

Als die Landbesitzer im Jahre 1979/80 beabsichtigten, das Gebiet Kelleräcker zu überbauen, wurden auch die notwendigen Erschliessungsanlagen nach dem Strassenrichtplan der Gemeinde überprüft. Es wurde folgendes festgestellt:

- Der Kanton stellt es in die Befugnisse der Gemeinde, die Kelleräckerstrasse als Entlastungsstrasse zur Kantonsstrasse K 411 zu realisieren oder nicht. Die Anschlusspunkte wurden beibehalten.
- Die Kelleräckerstrasse ist im Strassenrichtplan mit einer Strassenbreite von 7 m und beidseitigen Gehwegen von 2 m vorgesehen.
- Der Abbruch von zwei Liegenschaften ist erforderlich.
- Der Widerstand von Landabtretern in den Anschlussbereichen war bei früheren Vorlagen (Baulinienplan) enorm.
- Beschluss der Gemeindeversammlung auf Rückzonung der Zone W3 auf W2, was eine Reduktion der Ausnützung von 0,6 auf 0,45 oder eine Verminderung der Bruttowohnfläche von 25% ergibt.
- Bericht der Kommission für die Revision der Bau- und Zonenordnung Widen; ein Hauptforderungspunkt: wohnliche Quartiere auch in bezug auf die Strassen.

1979/80: Neues Erschliessungskonzept, Forderungen der Gemeinde

- Der Strassenraum ist in das Quartier zu integrieren und auch für andere Bedürfnisse nutzbar zu machen.
- Die Verkehrssicherheit im Wohnquartier ist zu erhöhen.
- Fremder Durchfahrtsverkehr ist zu vermeiden.
- Die öffentlichen Dienste müssen ihre Aufgaben erfüllen können (Kehricht, Schneeräumung, Reinigung, Feuerwehr, Zügelwagen usw.).

Februar 1980: Baueingabe für Hoch- und Tiefbau

Hochbau: Wird nicht weiter erwähnt

Erschliessung: Die Kelleräckerstrasse ist als gewundene Linienführung vorgesehen, um mehr Wohnlichkeit und höhere Verkehrssicherheit anzubieten. Diese Lösung konnte die Baukommission und den Gemeinderat nicht überzeugen. Auch der Gutachter, der die Arealüberbauung gemäss Zonenvorschriften begutachten musste, stellte fest: Die Wohnstrasse dürfte auch wirtschaftlich zu erstellen sein. Statt der mindestens 5 m breiten «Schlangenstrasse» mit 2,5 m breitem Gehweg genügt voraussichtlich ein gerades, etwa 5,5 m breites Trassee ohne Gehweg, das allerdings fachge-

recht gestaltet werden muss, damit Motorfahrzeuge nicht mehr als höchstens normale Fahrradgeschwindigkeit erreichen können.

Die Erschliessungsvorstellung wurde daher klar und eindeutig neu formuliert: Überarbeiten des Wohnstrassenprojektes. In der Folge wurde innerhalb sehr kurzer Zeit, unter Beizug eines Verkehrsplaners, die Erschliessung überarbeitet. Das neue Projekt mit Wohnstrassen fand bei der Bauherrschaft und Behörde Zustimmung, doch ergaben sich nun neue Probleme über die vermeintlichen Mehrkosten. Mit dem Vorschlag des Gemeinderates, dass die «Möblierung der Plätze» im maximalen Betrag von 40000 Franken durch die Gemeinde übernommen wird, konnte auch diese Schwierigkeit beseitigt werden.

Mai 1980: Projektauflage, Reaktionen der Anstösser

Im Vergleich zu früheren Auflagen (Baulinienplan) wurden bei dieser Projektauflage nur unbedeutende Einsprachen erhoben, die in Kürze erledigt werden konnten. Die Anstösser waren mit diesem Erschliessungskonzept trotz vermehrten Immissionen einverstanden. So musste zum Beispiel mehrmals bestätigt werden, dass diese Strassenanordnung auch wirklich gebaut wird und nicht nur eine Projektidee bleibt.

Auch wurde als positiv gewertet, dass der projektierte «Brunnenplatz» als Verkehrsmengenteiler wirkt, der einen Verkehrsanteil der zukünftigen Überbauung über die Kelleräckerstrasse und den anderen Anteil über die Dorfstrasse kanalisiert. Das frühere Problem vom schnellen und fremden Durchfahrtsverkehr war somit gelöst.

Oktober 1980 bis 1983: Bauphasen

Zuerst wurden die Baupisten erstellt, es folgten der Aushub, Rohbau der MFH, erst nachher wurden die Strassen etappenweise gebaut. Die Möblierung der Plätze wird in den nächsten Wochen ausgeführt.

Schlussfolgerung

- Der Minderlandverbrauch, Wohnstrasse zur reduzierten Strassenbauweise von 5,5 m Strassen und 2,0 m Gehwegbreite beträgt etwa 550 bis 600 m², oder bei einer Ausnützungsziffer von 0,45 ergibt dies eine Bruttowohnfläche von 240 m², die beansprucht werden durfte.
- Die Forderung der Gemeinde in bezug auf die Oberflächengestaltung war vernünftig und angemessen, es wurden nur die Plätze mit Natursteinpflästerung verlangt.
- Der vermarkte Grenzverlauf zwischen den Plätzen mit einer konstanten Breite von mindestens 6 m wäre nicht erforderlich gewesen. (Dieser Grenzverlauf wurde festgelegt, um bei möglichen Strassenkorrekturen, zum Beispiel grössere Radien, Ausweichplätze, mit den späteren Landbesitzern keinen Landerwerb zu betreiben. Das verbleibende fiktive Strassenland wird aber vertraglich durch die Anstösser unterhalten.)
- Die rechtzeitige Festlegung, dass für die Kelleräckerstrasse ein Landstreifen von 5,5 m zur nicht ausnützbaren Landfläche zählt, führte in der Detailausarbeitung der Wohnstrasse zu keinen Problemen. Die Wohnstrasse musste somit nicht zwingend «ausnützungsfördernd» oder «landsparend» gelöst werden. Die Planer konnten ohne andere Randbedingungen des Auftraggebers die korrekte Lösung erarbeiten.
- Der Abbruch von zwei Liegenschaften war nicht erforderlich.
- Nach Grobberechnungen und Vergleichen mit ähnlichen Strassenobjekten kamen die Erstellungskosten, inklusive Möblierung, nicht teurer zu stehen als der übliche Strassenbau ohne Berücksichtigung des Minderlandverbrauches.

Unterhalt

Die Schneeräumung bedingt keinen Mehraufwand, da ohne Rücksicht auf die Parkplätze gepflügt wird. Zum Unterhalt der Plätze (Laubentfernung, Baumschnitt, Baumdüngung, Reinigung des Brunnens, Unterhalt der Bänke und der Plakatsäule, Probleme mit der Schachkiste) ist ein Mehraufwand nötig, der jedoch durch 186 Wohnungen dividiert werden kann.

Die fiktive Strassenparzelle wird vertraglich durch die Anstösser unterhalten.

Ein Detail der Überbauung Kelleräkker ist ein kleiner Weiher, der aus einem völlig eingedeckten Bächlein, das auf einem kurzen Abschnitt geöffnet worden ist, ausgebildet wurde. ■

Versuche mit Wohnschutzmassnahmen

Von dipl. Ing. ETH Jean-Marc Groh[1]

Untersuchungsergebnisse der ETH

In der Schweiz hat man während längerer Zeit grosse Anstrengungen zur besseren und flüssigeren Bewältigung des Motorfahrzeugverkehrs unternommen. Zwischen 1960 und 1975 hat man mehr als die Hälfte des gesamten Autobahnnetzes erstellt. Dass damit nicht nur raschere, wirtschaftlichere und komfortablere Verbindungen entstanden sind, sondern auch mehr Verkehr geschaffen wurde, sei es durch Veränderung des Modal Splits zu Lasten der Bahn oder durch die Ermöglichung einer erhöhten Mobilität, wissen wir heute alle. Dies führte aber auch dazu, dass sich auch eigentliche Wohnquartiere, und zwar in städtischen wie in ländlichen Gegenden, ernsten Verkehrsproblemen gegenübersehen. Diese Entwicklung ist kein Naturereignis, sie ist vielmehr die Folge unserer Wünsche und unseres täglichen Verhaltens. Wir alle fordern nämlich bessere Erschliessung, mehr Freiheit und Bewegung, raschere und billigere Transporte. Im kleinräumigen Wohnbereich ergeben sich dadurch Verluste an Ruhe und Behaglichkeit, Belästigungen durch Lärm und Abgase, sowie Verunsicherung und Angst.

Es ist nun der Augenblick gekommen, wo man für die bebauten Gebiete die Verkehrsberuhigung in den Vordergrund stellen soll. Vereinzelte Bemühungen in den letzten Jahren brachten hoffnungsvolle Ergebnisse; heute verfügen wir bereits über eine Anzahl realisierter verkehrsberuhigter Massnahmen.

Im Auftrag des Bundesamtes für Polizeiwesen (BAP) führte das Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik (IVT) der ETH umfangreiche Untersuchungen mit Wohnschutzmassnahmen durch.

Der neueste Forschungsbericht «Versuche mit Wohnschutzmassnahmen» gibt Auskunft über die Wirksamkeit und Eignung baulicher und verkehrspolizeilicher Massnahmen. Über zwei Jahre

[1] Institut für Verkehrsplanung und Transporttechnik ETH Zürich