

GK 21

Interpellation der SP/JUSO–Fraktion vom 23. Oktober 2017 betr. Tempo 30-Zone an der Brittnauerstrasse – Beantwortung

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Vorstoss

Den Mitgliedern des Einwohnerrates wurde der Vorstoss zusammen mit der Traktandenliste für die kommende Einwohnerratssitzung zugestellt.

II Antwort des Stadtrates

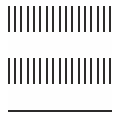
Einleitung/Ausgangslage/Sachverhalt

Rechtzeitig im November 2015 - vor der Eröffnung und Inbetriebnahme der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233 - wurde das Verkehrsregime auf der Frikart- und Brittnauerstrasse geändert und die Zonensignalisation Tempo 30 eingeführt.

Der Entwurf des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) wurde im November 2017 der Bevölkerung vorgestellt. Die Diskussion verlief lebhaft. Grundsätzlich stiessen die geplanten Massnahmen auf Zustimmung. Zu Auseinandersetzungen Anlass gab wiederum das Geschwindigkeitsregime Tempo 30. Es zeigte sich, dass die Zustimmung zu Tempo 30 umso grösser ausfiel, je näher jemand bei einem der beiden Strassenzüge wohnt. In der anschliessenden öffentlichen Mitwirkung bis Ende 2017 gingen keine Stellungnahmen zum BGK ein.

Das BGK wurde im Hinblick auf die in ein paar Jahren anstehende Belagssanierung angegangen. Ein BGK analysiert die Verhältnisse zwischen Planungsaufgaben, Verfahren und Instrumenten und zeigt Massnahmen im Schnittbereich von Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Verkehrsbeeinflussung, Betriebskonzepten, Verkehrstechnik und Strassenverkehrstelematik auf, unter Berücksichtigung von Siedlungsverträglichkeit, Aussenräumen und Belastbarkeit des öffentlichen Raumes. Das BGK beinhaltet dynamische und/oder statische Massnahmen zur Bewirtschaftung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes. Es ist dabei auf alle Verkehrsarten auf den Verkehrsträgern Strasse, Rad- und Gehwege fokussiert.

Mit der Planung des Strassenraumes soll durch die Wirkung der einzelnen Gestaltungselemente die gefahrene Geschwindigkeit beeinflusst werden. Es besteht ein Wirkungszusammenhang zwischen den Gestaltungselementen und der gefahrenen Geschwindigkeit. Nicht alleine die gesetzlichen Vorgaben und ihre Durchsetzung sind entscheidend, sondern auch das Erscheinungsbild des Strassenraumes (Stichworte: Self-Explaining and Forgiving Road).



Weiter soll ein lärmärmer Belag eingebaut werden. Die gestalterischen und siedlungsaffinen Massnahmen des BGK sollen dereinst die einfachen und kostengünstigen Massnahmen ablösen.

Der Stadtrat antwortet auf die Frage(n) der Interpellation wie folgt:

Zur Frage 1

Weswegen wurden die beiden Strassen hinsichtlich verkehrsberuhigenden Massnahmen so unterschiedlich ausgestaltet?

Grundsätzlich wurden die beiden Strassenzüge Frikart- und Brittnauerstrasse zurückhaltend mit Massnahmen ausgerüstet. Auch Betonquader wurden aufgestellt (wie z. B. Unterteilung der Fahrbahn, Einfassung der Parkplätze). Die Betonquader – wie wir sie auch aus andern verkehrsberuhigten Quartieren der Stadt Zofingen kennen – sind bei der Gestaltung der Eingangstore zweckmässig. Differenzen in der Ausgestaltung lassen sich durch die unterschiedlichen Bebauungsmuster und Strassenbreiten der beiden Strassenzüge erklären.

Zur Frage 2

Welche Resultate haben die gemäss der Beantwortung der Interpellation Plüss (GK 108) Ende 2016/Anfang 2017 durchgeführten Nachkontrollen auf der Brittnauerstrasse bezüglich Verkehrsmengen ergeben? Wo wurde gemessen resp. gezählt?

Die Verkehrsbelastung hat sich im Bereich von durchschnittlich ca. 4'000 Fahrzeugen eingependelt. Ebenfalls stabilisiert hat sich der Anteil des Schwerverkehrs auf knapp unter 2 %.

Gemäss den Nachmessungen und den polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen ist das Geschwindigkeitsniveau durch das Einführen von Tempo 30 gesunken. Die angestrebten Ziele konnten, mit Ausnahme des angemessenen Geschwindigkeitsniveaus in der Brittnauerstrasse, erfüllt werden. Es wurden keine negativen Folgen der Tempo 30-Zonen festgestellt (wie z. B. Inakzeptanz der Geschwindigkeit, inhomogene Fahrweise, Stop-and-go-Verkehr).

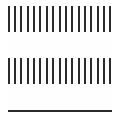
Die Messstellen befanden sich im Bereich des Anschlusses des Blustweges an die Frikartstrasse und zwischen Wydenweg und Birkenweg bei der Brittnauerstrasse.

Das Ressort Tiefbau hat deshalb entschieden, in den folgenden Jahren erneute Messungen durchzuführen.

Zur Frage 3

Welche Ergebnisse haben die Nachkontrollen gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen ergeben? Es interessiert insbesondere die Situation auf der Brittnauerstrasse bezüglich Signalisation und Ausgestaltung (Art. 5 der Verordnung)?

Zu den eigentlichen Ergebnissen der Nachkontrollen siehe Beantwortung der Frage 2.



Zur Erreichung der Ziele sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Brittnauerstrasse

1. Häufigerer Einsatz des Speedy, vor allem im Bereich des Kindergartens
2. Verdichtete polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen
3. Zusätzliche Markierungen (Rechtsvortritt, „30“)
4. Umbau Knoten K307 Altachenstrasse/Brittnauerstrasse gemäss Projekt Kanton

Im Rahmen einer allfälligen Sanierung sind weitere bauliche und gestalterische Massnahmen vorgesehen (vgl. Antwort zur Frage 6).

Frikartstrasse

1. Weiterhin mindestens monatliche Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei
2. Regelmässiger Einsatz des Speedy

Denkbar sind weitere kostengünstige Massnahmen, wie z. B. zusätzliche Strassenparkplätze. Diese sollen jedoch die mit dem BGK anvisierten Veränderungen nicht präjudizieren. Hinzu kommt, dass einzelne zu bewirtschaftende Strassenparkplätze – welche Parkuhren bedingen – ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Zur Frage 4

Es sind verschiedentlich Radarkontrollen auf der Brittnauerstrasse durchgeführt worden. Gibt es dazu detaillierte statistische Auswertungen und zu welchen Tageszeiten wurden diese Kontrollen jeweils durchgeführt?

GK Brittnauerstrasse:

2016

11 Geschwindigkeitskontrollen mit einem zeitlichen Aufwand von 21h 23' und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 24.49 %.

2017

13 Geschwindigkeitskontrollen mit einem zeitlichen Aufwand von 24h 50' und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 17.67 %.

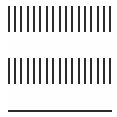
2018 (Stand 10.05.2018)

7 Geschwindigkeitskontrollen mit einem zeitlichen Aufwand von 12h 43' und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 14.37 %.

GK Frikartstrasse:

2016

11 Geschwindigkeitskontrollen mit einem zeitlichen Aufwand von 18h 42' und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 11.10 %.



2017

6 Geschwindigkeitskontrollen mit einem zeitlichen Aufwand von 10h 25' und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 8.06 %.

2018

1 Geschwindigkeitskontrolle mit einem zeitlichen Aufwand von 2h und einer durchschnittlichen Übertretungsquote von 10.81 %.

Die Messungen wurden zu verschiedenen Tageszeiten ausgeführt. Aus polizeitaktischen Gründen wird keine detaillierte Aufschlüsselung der jeweiligen Kontrollzeiten veröffentlicht.

Als Kernaussage kann zusammenfassend festgehalten werden, dass mit der Einführung der regelmässigen Geschwindigkeitskontrollen die zu hohe Übertretungsquote aus dem Jahr 2016 auf der Brittnauerstrasse merklich gesenkt werden konnte.

Die heutige Übertretungsquote von 14.37 % auf der Brittnauerstrasse ist noch zu hoch. Die Abweichung der Übertretungsquoten der Frikart- und Brittnauerstrasse ist mutmasslich auf die Anordnung der Parkfeldmarkierung zurückzuführen. Durch die Anordnung von Strassenparkplätzen auf der Frikartstrasse ist die Möglichkeit zur Tempobeschleunigung generell eingeschränkt.

Nach Ansicht des Stadtrates besteht längs der Brittnauerstrasse jedoch kein entsprechender Parkdruck, der die Erstellung von Strassenparkplätzen als notwendig erscheinen liesse.

Zur Frage 5

Ebenfalls wurde zeitweise ein mobiles Tempomessgerät installiert? Gibt es zu den gemessenen Geschwindigkeiten Auswertungen? Falls ja, wie lauten die Ergebnisse im Detail?

Die Repol macht auf den beiden Strassenzügen periodisch Verkehrszählmessungen mit einem Speedy-Messgerät. Diese Ergebnisse werden nicht veröffentlicht. Der Durchschnittswert an Übertretungen in einer Zone 30 liegt in der Regel bei ca. 10 %. Die Übertretungen sind leicht über diesem Durchschnitt, was somit in der Grössenordnung der Ergebnisse aus den durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen liegt.

Zur Frage 6

Offensichtlich ist sich der Stadtrat bewusst, dass auf besagtem Strassenabschnitt Handlungsbedarf besteht. Nebst einer reinen Belagssanierung wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept initiiert: Die Durchführung eines solchen Prozesses dauert Jahre. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Ausgestaltung der Tempo 30-Zone auf der Brittnauerstrasse heute völlig unzureichend – also nicht zonengerecht – ist? Falls ja, welche Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation werden in-nerter welcher Zeit realisiert?

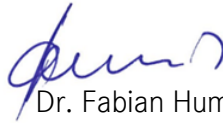
Tempo 30 ist auf den beiden Strassenzügen – gemäss dem Verkehrskonzept Zofingen Süd – mit provisorischen Massnahmen einfach und kostengünstig umgesetzt worden. Die Sofortmassnahmen sind bereits bei der Beantwortung der Frage 3 für die beiden Strassenzüge aufgeführt (wie z. B. Einsatz Speedy, polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen, weitere Markierungen). Sie gelangen abwechselnd zum Einsatz.

Zofingen, 6. Juni 2018

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN



Hans-Ruedi Hottiger
Stadtammann



Dr. Fabian Humbel
Stadtschreiber

Verteiler per E-Mail

- Mitglieder des Einwohnerrates
- Mitglieder des Stadtrates
- Bereichs- und Abteilungsleitende der Stadtverwaltung
- Medien