

Begegnungszone Altstadt

Gutachten



27. August 2020

BP
BALLMER + PARTNER AG

dipl. Ingenieure ETH/SIA/SVI
Distelbergstrasse 22, 5000 Aarau
Tel 062 825 26 30
www.ballmer-partner.ch

Auftraggeber Stadt Zofingen
Tiefbau und Planung
c/o Bauverwaltung
Vordere Hauptgasse 74
4800 Zofingen

Werner Ryter, Leiter Bau und Umwelt

Bearbeitung Ballmer + Partner AG
dipl. Ingenieure ETH/SVI/SIA
Distelbergstrasse 22
5000 Aarau

Lina Isenring, Geografin
Thomas Isenring, dipl. Ing. ETH

Version Entwurf

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Auftrag	1
1.2	Rechtliche Grundlagen	1
1.3	Wirkung einer Begegnungszone	2
2.	Zustandsanalyse (IST Zustand)	3
2.1	Perimeter	3
2.2	Nutzung	3
2.3	Strassenklassierung und –netz	3
2.4	Ausbaugrad	3
2.5	Verkehrsbeschränkungen	3
2.6	Geschwindigkeitsniveau	4
2.7	Unfälle	4
3.	Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnisse	4
4.	Zielsetzung	5
5.	Voraussetzungen für eine Begegnungszone	5
6.	Massnahmen und Auswirkungen	5
6.1	Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit	6
6.2	Massnahmen zu Gunsten Arbeits-, Lebens- und Wirtschaftsraum	7
6.3	Soziokulturelle Massnahmen.	7
6.4	Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes	7
6.5	Auswirkungen	7
7.	Schlussfolgerungen	7

Anhang

Anhang 1	Verkehrssituation
Anhang 2	Signalisation und Markierung
Anhang 3	Problemanalyse
Anhang 4	Massnahmengrobplanung

1. Einleitung

1.1 Auftrag

Im Bereich der Altstadt Zofingen ist bereits eine Tempo-30-Zone und zwei Fussgängerzone in Betrieb. Die Stadt Zofingen hat nun Ballmer + Partner AG beauftragt, ein Gutachten für die Umwandlung der Tempo-30-Zone in eine Begegnungszone (BZ) zu erstellen. Die beiden Fussgängerzonen sollen beibehalten werden.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen basieren auf der Signalisationsverordnung (SSV) und der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen. Für sämtliche Verkehrsanordnungen sind die Vorschriften über Zuständigkeit, Voraussetzungen und Grundsätze der Signalisation im Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 3 Abs. 2 und 4 und in der Signalisationsverordnung (SSV) Art. 101 Abs. 3, Art. 104 sowie Art. 107 Abs. 1 und 5 geregelt.

In der Signalisationsverordnung (SSV) Art. 22b werden die Eigenschaften der Begegnungszonen wie folgt beschrieben:

- 1 *Das Signal «Begegnungszone» (2.59.5) kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern.*
- 2 *Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.*
- 3 *Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.*

Nach SSV Art. 108 sind Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h innerorts) nur in folgenden Fällen zulässig:

- 1 *Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV) anordnen.*
- 2 *Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:*
 - a. *eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
 - b. *bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;*
 - c. *auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;*
 - d. *dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.*

- 4 *Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.*

Begegnungszonen sind auf Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter zulässig. Der Strassenraum ist so zu gestalten, dass die angeordnete Höchstgeschwindigkeit und das Verkehrsregime erkennbar sind. Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können. Es gilt grundsätzlich der Rechtsvortritt.

Gemäss der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) umfasst ein Gutachten:

1. Die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen.
2. Einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder Teilen einer Ortschaft.
3. Eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung.
4. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit $V_{50\%}$ und 85-Prozentgeschwindigkeit $V_{85\%}$).
5. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn- Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche.
6. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen.
7. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Zu beachten sind auch die «Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn» des UVEK vom 10. Dezember 2013.

1.3 Wirkung einer Begegnungszone

Das Senken der Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h reduziert massgeblich das Unfallvorkommen und die Unfallschwere. Der motorisierte Verkehr konzentriert sich durch die geringere Geschwindigkeit auf einen noch viel grösseren Nahbereich als dies bereits bei Tempo 30 der Fall ist und kann dem Fussgängerverkehr den zugesprochenen Vortritt besser gewährleisten.

Mit einer Begegnungszone wird die gegenseitige Rücksichtnahme stark gefördert und damit ein sichereres Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden erreicht. Die entspannte Koexistenz

im alltäglichen Strassenraum sorgt für eine bessere Lebensqualität und führt zu einer Attraktivitätssteigerung des Ortes. Die Strassenfläche dient nicht mehr nur dem Verkehr, sondern als Aufenthaltsort.

2. Zustandsanalyse (IST Zustand)

2.1 Perimeter

Der Untersuchungsperimeter umfasst den Perimeter der bestehenden Tempo-30-Zone Altstadt (vgl. Anhang 1) inklusiver der beiden Fussgängerzonen.

2.2 Nutzung

Gemäss rechtskräftigem Bauzonenplan (RR 3. April 2013) liegt der gesamte Perimeter in der Altstadtzone A. Im Perimeter liegt das Rathaus und die städtische Verwaltung, diverse Hotels und Restaurants, mehrere (Zahn-) Arztpraxen, sowie diverse Geschäfte und Büros. Weitere publikumsintensive Anlagen sind die Stadtbibliothek und die Migros Klubschule.

2.3 Strassenklassierung und –netz

Für die Stadt Zofingen besteht ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV), welcher am 14. Dezember 2012 genehmigt wurde. Der „Teilplan Strassenhierarchie“ bildet die Grundlage des Strassenreglements und zeigt die Zugehörigkeiten der Strassentypen (vgl. Anhang 1).

Im Untersuchungsperimeter sind alle Strassen als Zufahrtswege klassiert.

Ein Wanderweg durchquert die Altstadt in West-Ost-Richtung (Bahnhofstrasse, Marktgasse, Niklaus-Thut-Platz). Die Kantonalen Radrouten verlaufen ausserhalb des Altstadttrings. Der Verlauf der kommunalen Radroute durch die Altstadt ist gemäss KGV nicht eindeutig.

2.4 Ausbaugrad

Die Strassenbreiten variieren stark. Teilweise sind Gehwege vorhanden. Auf der Hinteren Hauptgasse ist auf der Höhe Schulgasse ein Fussgängerstreifen.

2.5 Verkehrsbeschränkungen

Für die detaillierten Verkehrsbeschränkungen wird auf den Plan «Erhebung Signalisation Altstadt» der Stadt Zofingen vom 11.11.2010 verwiesen. Im Folgenden wird nur auf die wichtigsten Beschränkungen eingegangen:

- Im gesamten Perimeter ist ein Verbot für Motorwagen und Motoräder
- Im Bereich Vordere Hauptgasse, Kirchplatz, Sternengasse, Marktgasse sind zwei Fussgängerzonen eingerichtet (siehe Anhang 2). Eine Fussgängerzone ist den Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten. Wird ausnahms-

weise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schritttempo gefahren werden. Die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten haben Vortritt.

- Das Parkieren ist in der gesamten Tempo-30-Zone nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für das Abstellen von Fahrrädern gelten die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren.

2.6 Geschwindigkeitsniveau

Eine Erhebung des Geschwindigkeitsniveau ist aufgrund diverser Sanierungsarbeiten nicht möglich. Es kann davon ausgegangen werden, dass bereits heute aufgrund der Strassenbreiten und der publikumsintensiven Nutzungen tiefe Geschwindigkeiten gefahren werden.

2.7 Unfälle

Vom 01.01.2015 bis 31.12.2019 haben sich im Untersuchungsperimeter sechs polizeilich registrierten Unfälle ereignet. In drei Fällen handelt es sich um Fussgängerunfälle mit insgesamt 3 Leichtverletzten. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich innerhalb des Perimeters trotzdem Unfälle ereignet haben. Gemäss den Angaben im Grundlagenbericht des Bundesamtes für Strassen ASTRA werden viele, vor allem kleinere Unfälle mit Sachschaden oder leicht verletzten Personen, der Polizei nicht gemeldet. Nur jeder vierte Unfall mit leicht verletzten Personen und jeder neunte Unfall mit Fahrrädern wird der Polizei gemeldet¹.

3. Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnisse

Aufgrund der Zustandsanalyse wurden folgende Probleme, Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnisse erkannt (vgl. Anhang 3):

- In der Altstadt ist mit einem hohen Anteil Fussgänger und Velofahrerinnen zu rechnen
- Im Untersuchungsperimeter hat es viele publikumsintensive Nutzungen
- Das bestehende Temporegime entspricht nicht den Bedürfnissen des aktuellen Verkehrsmixes (zu geringe Berücksichtigung des Fuss- und Veloverkehrs)
- Die Sichtverhältnisse in den engen Altstadtgassen sind bei Tempo 30 ungenügend
- bestehende Signalisation ist intensiv, unübersichtlich und teilweise nicht korrekt

¹ Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes, Forschungsauftrag ASTRA 2000/447, Mai 2002

4. Zielsetzung

Mit der Umwandlung der Tempo-30-Zone in eine Begegnungszone sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr

Weitere Ziele, die mit der Umsetzung realisiert werden können, sind:

- Ausrichtung des Strassenraumes auf das Ortsbild
- Reduktion von Lärm- und Luftbelastung, vor allem nachts
- Vereinfachung der Signalisation

5. Voraussetzungen für eine Begegnungszone

Um eine Begegnungszone einführen zu können, müssen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit nach SSV Art. 108 gegeben sein. Dazu gehört neben den in Kapitel 3 ausgewiesenen Sicherheitsdefizite, Gefahren und Schutzbedürfnissen das Prüfen der Zweck- und Verhältnismässigkeit.

Mit der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 20 lassen sich die Sichtverhältnisse an kritischen Stellen verbessern. Das Gebiet ist Altstadt mit mehreren publikumsintensiven Anlagen. Eine Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr und eine Reduktion der Lärmbelastung für die Bewohnerinnen der Altstadt (vor allem nachts) lässt sich mit der Einführung einer Begegnungszone erreichen. Damit sind die Voraussetzungen nach SSV Art. 108, Abs.2a, 2b und 2d erfüllt.

6. Massnahmen und Auswirkungen

Der Entscheid bezüglich der Durchsetzung von Tempo 20 mittels signalisationstechnischen und / oder baulichen Massnahmen wird aufgrund des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus beurteilt.

Das kantonale Merkblatt «Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen» der Abteilung Tiefbau¹ schlägt folgende Richtwerte für die Massnahmenplanung auf Basis der gemessenen Geschwindigkeit vor:

¹ BVU, ATB (2014): Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

$V_{85\%} < 20\text{km/h}$	Verzicht auf Signalisation und Massnahmen
$20\text{ km/h} < V_{85\%} < 30\text{ km/h}$	Beschränkung auf die Signalisation
$V_{50\%} >> 20\text{ km/h}$ und $V_{85\%} > 30\text{km/h}$	Signalisation und Realisierung von baulichen Massnahmen

Diese Richtwerte bieten lediglich einen Überblick. Andere Kriterien wie beispielsweise Gefahrenstellen sind dabei nicht berücksichtigt.

Im Untersuchungsperimeter sind in einem ersten Schritt nur signalisationstechnische Massnahmen zu treffen. Dabei soll auch die bestehende Signalisation überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Bei anstehenden Strassensanierungen ist eine Neugestaltung der Gassen auf das Regime Tempo 20 anzustreben.

Spätestens ein Jahr nach der Realisierung der Massnahmen erfolgt normalerweise eine Prüfung ihrer Wirksamkeit durch Geschwindigkeitsmessungen. Solange die geforderten Ziele mit den getroffenen Massnahmen nicht erreicht werden, müssen weitere Massnahmen angeordnet und ihre Wirkung nachkontrolliert oder die Elemente der Zonensignalisation zurückgebaut und die Zone aufgehoben werden. Nach dem kantonalen Merkblatt «Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen» und den Empfehlungen der bfu darf die Geschwindigkeit $V_{85\%}$ bei der Nachkontrolle maximal 28 km/h betragen. Bei der Begegnungszone Altstadt kann auch auf die Nachkontrolle verzichtet werden.

6.1 Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit

Signalisation der Begegnungszone

Der Beginn bzw. das Ende der Zone ist durch die entsprechende Signalisation zu kennzeichnen.

Torgestaltung

Der Beginn der Zone soll durch Massnahmen zusätzlich physisch verdeutlicht werden. Als Massnahmen sind Einengungen, Anrampungen, Belagswechsel usw. denkbar.

Einführung des Rechtsvortritts

Der Rechtsvortritt soll überall eingeführt werden, wo die Sicherheit dies ermöglicht. Die Markierung «Rechtsvortritt» kann zur Unterstützung angebracht werden.

Markierung

Auf eine Markierung «20» und des Rechtsvortritts ist aufgrund des Altstadtbildes wenn möglich zu verzichten.

Information

Mit Hilfe des mobilen Inforadars können die Verkehrsteilnehmenden auf ihre gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam gemacht werden.

Polizeikontrollen

Die Geschwindigkeit ist in regelmässigen Abständen durch die Polizei zu kontrollieren. Fehlbare Fahrzeugführer, welche die signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschreiten, sind entsprechend zu büssen.

6.2 Massnahmen zu Gunsten Arbeits-, Lebens- und Wirtschaftsraum

Es sind keine Massnahmen zu Gunsten des Arbeits-, Lebens- und Wirtschaftsraums geplant.

6.3 Soziokulturelle Massnahmen.

Es sind keine soziokulturellen Massnahmen geplant.

6.4 Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes

Es sind keine Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes geplant.

6.5 Auswirkungen

Gemeindestrassen Es sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten

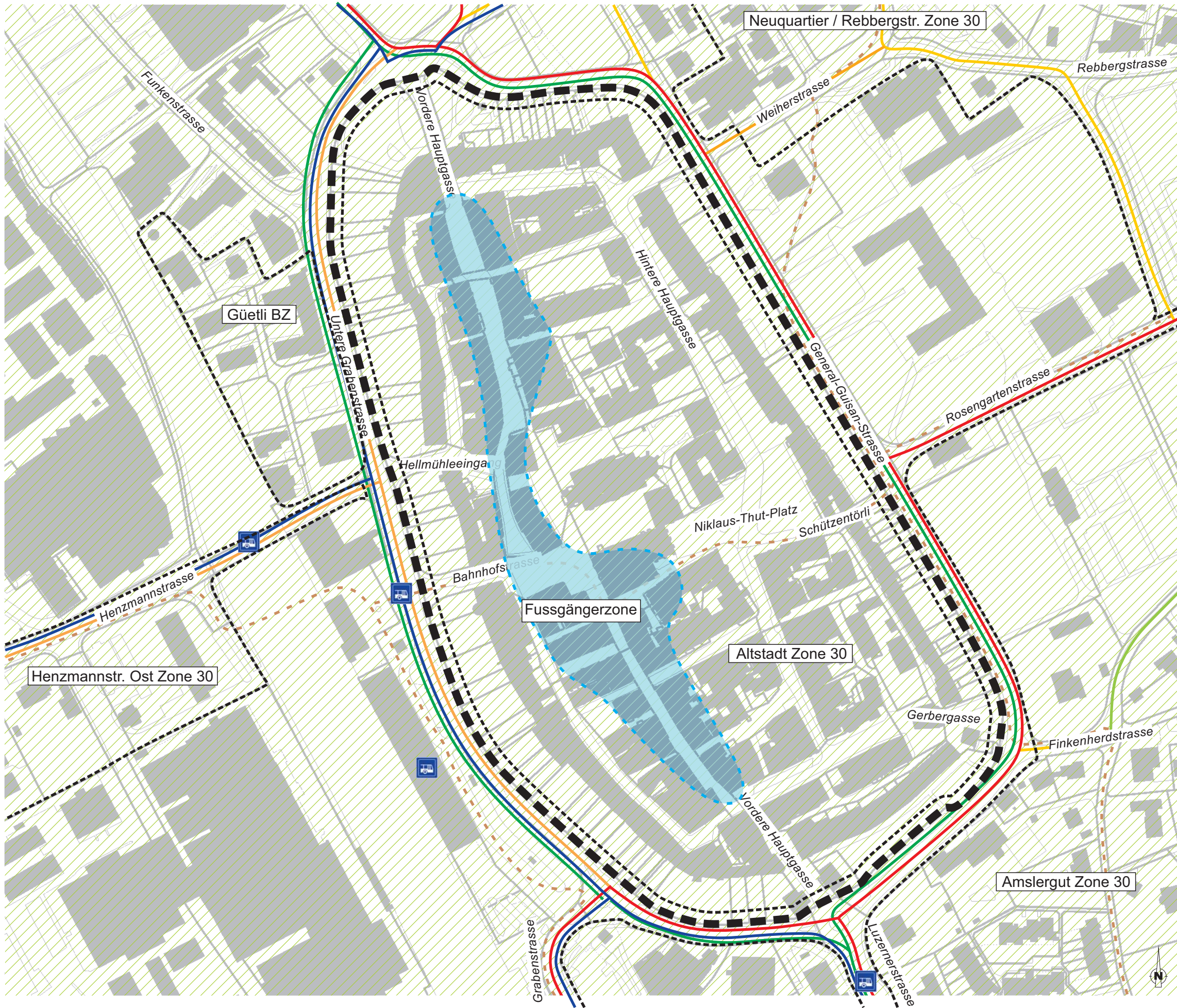
Kantonsstrassen Es sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten

Ruhender Verkehr Es sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten

7. Schlussfolgerungen

In der Altstadt Zofingen ist bereits heute eine Tempo-30-Zone mit zwei integrierten Fussgängerzonen. Um der Bedeutung des Fussverkehrs nachzukommen und ein einheitlicheres Verkehrsregime im Gebiet zu erreichen, ist die Umwandlung der Tempo-30-Zone in eine Begegnungszone angebracht. Mit Tempo 20 wird die Altstadt als Aufenthalts- und Flanierraum aufgewertet und die Verkehrsfläche steht allen Teilnehmern zur Verfügung. Auf die Markierung von Rechtsvortritt und «20» wird aufgrund des Altstadtbildes verzichtet

Die Einführung der Begegnungszone Altstadt Zofingen ist zweckmässig und zu empfehlen.

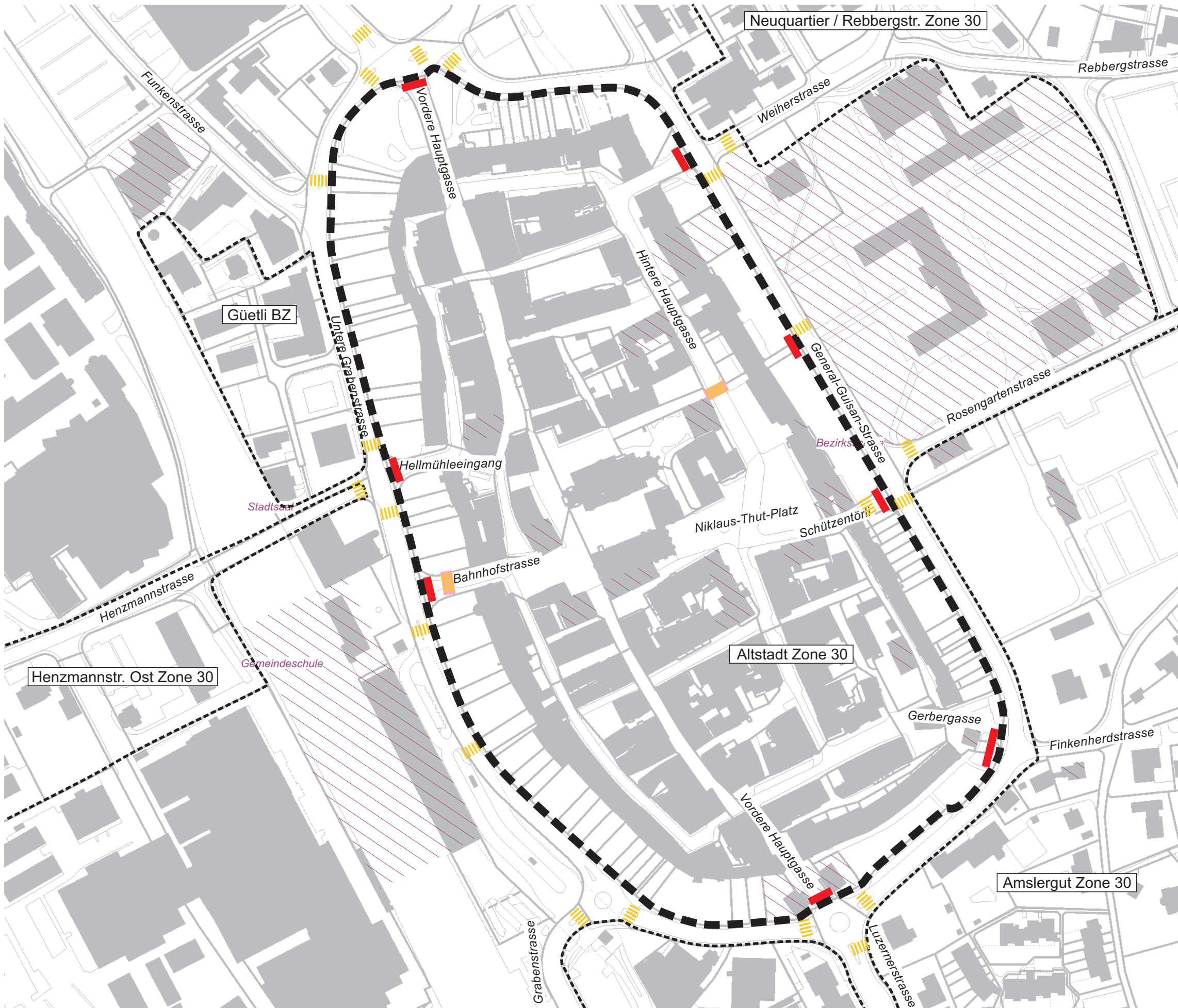


Strassenklassierung

- Hauptverkehrsstrasse
- Sammelstrasse (HSS / QSS)
- Quartierschliessungsstrasse
- Zufahrtsstrasse (ZS)
- Kantonale Radroute
- - - Aargauischer Wanderweg
- Buslinie + Haltestelle

Weitere Informationen

- Bauzone
- Perimeter bestehende Zone 30
- Untersuchungsperimeter
- Fussgängerzone Altstadt



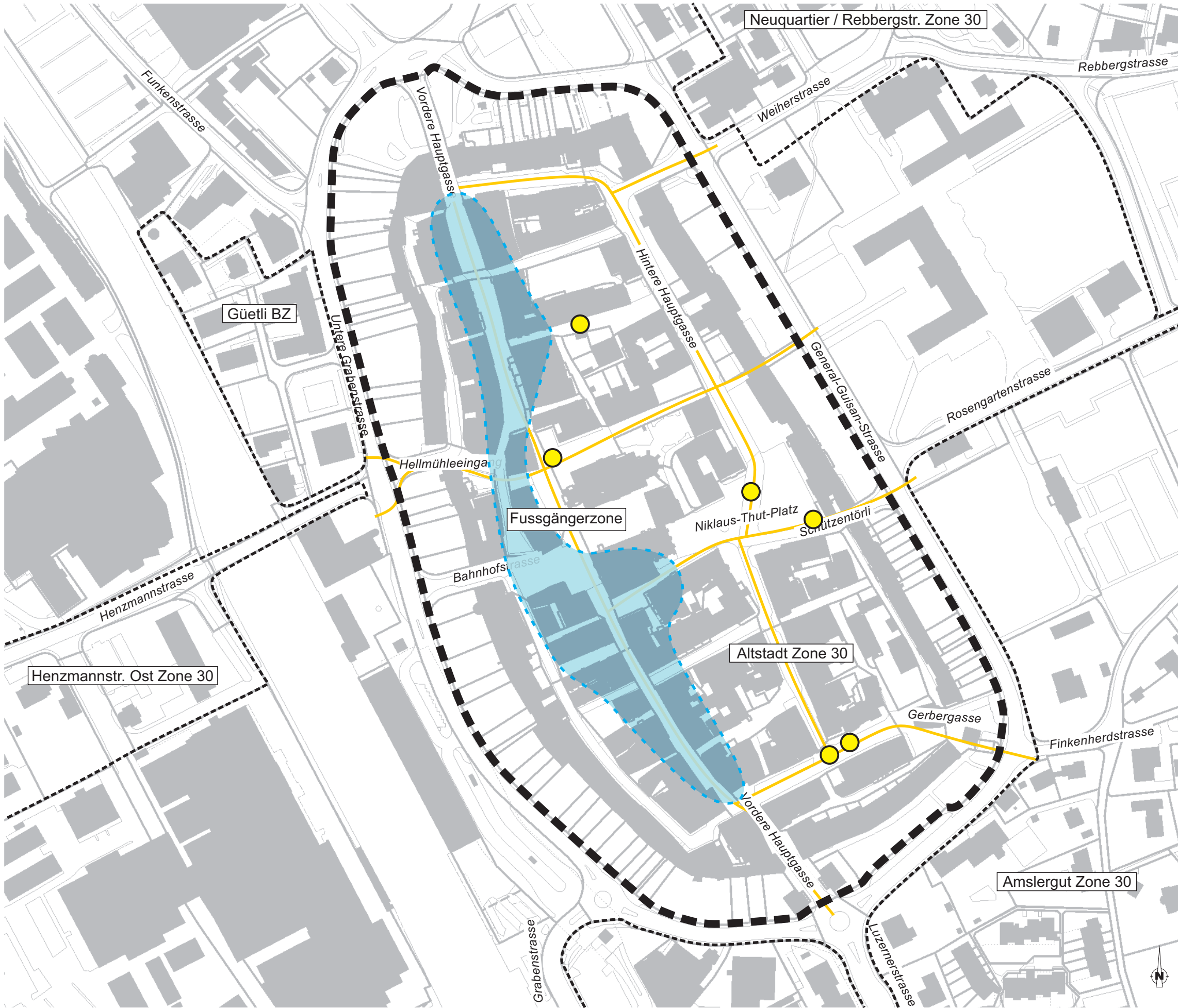
Signalisation und Markierung

- Eingangstor Tempo 30 Zone
- - - Fussgängerstreifen Markierung
- - - Fussgängerstreifen Pflästerung

Die Signalisation in der Altstadt wird aus Gründen der Übersichtlichkeit nicht dargestellt. Es wird auf den Plan «Erhebung Signalisation Altstadt» vom 11.11.2010 verwiesen

Weitere Informationen

- Perimeter bestehende Zone 30
- Untersuchungsperimeter
- öffentliche Anlage



Sicherheitsdefizite

- Unfallstelle

Schutzbedürfnisse



- Schulwege
- Fussgängerzone Altstadt

Weitere Informationen





- ▬ Perimeter bestehende Zone 30
- ▬ Untersuchungsperimeter



Grobplanung Massnahmen

-  Aufhebung Fussgängerstreifen
-  Überprüfung aktuelle Signalisation

Weitere Informationen

-  Bauzone
-  Perimeter bestehende Zone 30
-  Perimeter Begegnungszone
-  Fussgängerzone Altstadt