

Einführung von Tempo-30-Zonen in Zofinger Wohnquartieren

Mehr Sicherheit!
Mehr Ruhe!
Mehr Lebensqualität!

Konzept vom 8. November 2006



Inhaltsverzeichnis

1. GRUNDLAGEN	2
1.1 Rechtliche Grundlagen.....	2
1.2 Weitere Grundlagen	2
1.3 Links	2
2. ZUSAMMENFASSUNG UND AUFTRAG	3
3. RAHMENBEDINGUNGEN	4
3.1 Ausgangslage	4
3.2 Rechtliche Grundlagen zur Einführung einer Tempo-30-Zone	4
3.3 Begründungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen.....	5
3.4 Fazit	5
3.5 Unterschied zwischen Tempo-30- und Begegnungszone.....	6
3.6 Signalisation in Zonen 30.....	6
3.7 Öffentliche Auflage Baugesuch und Signalisation	8
3.8 Allfällige Aufhebung von Fahrverboten in Tempo-30-Zonen.....	9
3.9 Nachkontrolle und Nachbesserungen.....	10
4. GESTALTUNGSMUSTER FÜR ZONE 30.....	10
4.1 Standardversion	10
4.2 Einführung der Massnahmen in einem Gebiet.....	11
4.3 Grobkostenschätzung für die geeigneten Gebiete.....	11
4.4 Andere Massnahmen als Tempo-30-Zone.....	12
5. VORGEHEN BEI ANTRAG AUS WOHNQUARTIER.....	12
5.1 Was ist ein Quartier?.....	12
5.2 Anforderungen an Antrag aus Wohnquartier	13
5.3 Ablaufschema.....	14
6. FINANZIELLES.....	16
7. INFORMATIONSKONZEPT UND TERMINPLAN	16
7.1 Informationskonzept.....	16
7.2 Terminplan	17
8. ANHANG	18
8.1 Checkliste für Antrag auf eine Tempo-30-Zone.....	18
8.2 Musterformular „Antrag aus Wohnquartier“	20
8.3 Verschiedene Beispiele aus anderen Gemeinden.....	22

1. Grundlagen

1.1 Rechtliche Grundlagen

- Auszug aus dem Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 21. Dezember 2004)
- Auszug aus der Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand am 13. September 2005)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 22. Januar 2002)
- Merkblatt des Departements Bau, Verkehr und Umwelt vom 30. Juni 2004 für die Einführung einer Tempo-30- oder einer Begegnungszone
- VSS-Normen

1.2 Weitere Grundlagen

- Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen – Zustandsanalyse und Beurteilung, Bericht Ballmer + Partner, Aarau vom 6. Dezember 2004
- bfu-Empfehlung Tempo-30-Zonen vom 30. Oktober 2006

1.3 Links

www.zofingen.ch

www.admin.ch

www.ag.ch (unter Startseite für Behörden und Gemeinden – Rubrik Bauen & Verkehr – Signalisation)

www.tempo30.ch

www.bfu.ch

2. Zusammenfassung und Auftrag

Der Stadtrat Zofingen hat in seinem Legislaturprogramm für die Jahre 2006/09 unter Ziffer 3.5 lit. g) folgendes Ziel formuliert:

Zofingen realisiert als Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Wohnqualität in dafür geeigneten Quartieren Tempo-30-Zonen. Dabei ist auf eine grösstmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung hinzuwirken.

Am 15. Mai 2006 überwies der Einwohnerrat Zofingen eine Motion von Yolanda Senn Ammann (SP) und Hansruedi Schlatter (DYM) sowie Mitunterzeichner/innen vom 10. Oktober 2005 betr. „Tempo 30 in den Zofinger Wohnquartieren“ unter Umwandlung in ein Postulat mit 35:3 Stimmen. In seiner damaligen Beantwortung zu diesem parlamentarischen Vorstoss hielt der Stadtrat fest, dass er durchaus bereit sei, die Einführung von Tempo-30-Zonen in geeigneten Wohnquartieren zu überprüfen, jedoch eine, von der Behörde verordnete, flächendeckende Einführung ablehne, wie es die Motionäre forderten. Vielmehr soll nach Auffassung des Stadtrats die Initiative aus den Wohnquartieren kommen, damit eine möglichst hohe Akzeptanz einer solchen Massnahme erreicht werden kann. Im Weiteren signalisierte der Stadtrat seine Bereitschaft, eine „Standardversion“ von Tempo-30-Zonen – ohne Kostenüberwälzung auf die Grundeigentümer/innen – über den ordentlichen Voranschlag sicherzustellen und die Massnahmen etappiert umzusetzen.



Eine Projektgruppe unter der Leitung von Vizeammann Urs Schaufelberger wurde in der Folge vom Stadtrat beauftragt, die Grundlagen für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren vorzubereiten. Daraus sollte u.a. hervorgehen, wie Bewohner/innen eines Wohnquartiers vorgehen müssen, um beim Stadtrat eine Zonensignalisation 30 zu beantragen. Die Grundlage für die Einführung von Tempo-30-Zonen bildet dabei eine Zustandsanalyse und Beurteilung der Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen vom 6. Dezember 2004 (Bericht Ballmer + Partner, Aarau).

Die Projektgruppe hat in mehreren Sitzungen das nachfolgende Konzept für die Einführung von Tempo-30-Zonen in Zofinger Wohnquartieren erarbeitet. In das Konzept eingeflossen sind auch die Auswirkungen des Bundesgerichtsurteils vom Juli 2006 i.S. Stadt St. Gallen. Das Konzept enthält nebst den rechtlichen Aspekten insbesondere auch Aussagen zum Gestaltungsmuster (Standardversion) einer Tempo-30-Zone sowie zum Anforderungskatalog für einen Antrag eines Wohnquartiers. Zudem wird darin das genaue Ablaufschema vom Antrag bis zur Nachkontrolle aufgezeigt.

4800 Zofingen, 19. Oktober 2006

IM NAMEN DER PROJEKTGRUPPE
Der Vizeammann

Urs Schaufelberger

3. Rahmenbedingungen

3.1 Ausgangslage

In seinem Entscheid vom 13. Juli 2006 hat sich das Schweizerische Bundesgericht erstmals eingehend mit der Problematik der Anordnung von Tempo-30-Zonen befasst. Anlass dazu bot die Beurteilung eines Entscheids des Verwaltungsgerichts des Kantons St. Gallens, das am 6. Dezember 2005 die Anordnung einer Tempo-30-Zone im Quartier Kesselhalden in der Stadt St. Gallen verweigert hatte. Das Bundesgericht bestätigt dabei die Beurteilung der Vorinstanz. Im Rahmen seiner Begründung setzt es sich detailliert mit den gesetzlichen Grundlagen auseinander. Es legt zudem dar, welche Voraussetzungen notwendigerweise erfüllt sein müssen, damit Tempo-30-Zonen eingeführt werden können.

Das Bundesgericht hält fest, dass die Anordnung von Tempo-30-Zonen nur gestützt auf die Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz (Art. 32 SVG) und der Signalisationsverordnung (Art. 108 SSV) erfolgen darf. Zur Prüfung, ob die Voraussetzungen für die Einführung einer Tempo-30-Zone erfüllt sind, ist ein Gutachten resp. ein Kurzbericht gemäss SVG und der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Bewegungszonen zu erstellen.

3.2 Rechtliche Grundlagen zur Einführung einer Tempo-30-Zone

Die Einführung von Tempo-30-Zonen basiert auf folgenden rechtlichen Bestimmungen:

- Strassenverkehrsgesetz [SVG] – (SR 741.01)
- Strassensignalisationsverordnung [SSV] – (SR 741.21)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 28.9.2001 – (SR 741.213.3)
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK vom 19. März 2002
- VSS-Norm SN 640 851 Besondere Markierungen vom Juni 2002

Im Weiteren hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) mit Datum vom 30. Oktober 2006 unter Berücksichtigung des Bundesgerichtsurteils vom 13. Juli 2006 zur Tempo-30-Zone im Quartier Kesselhalden in St. Gallen eine aktualisierte Empfehlung herausgegeben.

3.2.1 Auszug aus den gesetzlichen Bestimmungen

Art. 32 Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Art. 108 Abs. 2 und 4 Signalisationsverordnung (SSV)

²*Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:*

- Eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;*
- 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 ist (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.*

3.3 Begründungen für die Einführung von Tempo-30-Zonen

Die Begründungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen in einem Gebiet müssen aufgrund von Art. 108 SSV „Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten“ erfolgen. Bei siedlungsorientierten Strassen heisst das im Besonderen, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone möglich ist, wenn

- **eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Gefahrenstellen situationspezifisch);**
- **bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (besondere Schutzbedürfnisse bestimmter Benutzergruppen allgemein).**

Grosse Verkehrsmengen oder die Umweltschutzgesetzgebung (zu viel Lärm, Schadstoffe) können für siedlungsorientierte Strassen in der Regel nicht als Gründe für eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geltend gemacht werden.



Die Wohnbevölkerung eines Siedlungsgebiets kann allenfalls den Anstoss für eine Prüfung der Tauglichkeit einer Tempo-30-Zone geben. Ob diese danach ausgeführt werden kann, muss jedoch anhand eines objektiv erstellten Gutachtens gemäss SVG und SSV beurteilt werden. Repräsentative Meinungsumfragen in der Bevölkerung stellen keine genügende Begründung für oder gegen den Entscheid zur Anordnung einer Tempo-30-Zone dar.

3.4 Fazit

- Eine generelle Einführung von Tempo-30-Zonen auf dem ganzen Gemeindegebiet ist rechtlich nicht haltbar. Auch die Behörden selbst können von sich aus nicht eine Tempo-30-Zone verfügen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
- Rechtlich unerheblich ist auch die Haltung der Quartierbewohner/innen, d.h. auch wenn eine Mehrheit oder alle Bewohner/innen eines Quartiers eine Tempo-30-Zone fordern, kann diese nur eingeführt werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
- Für die Einführung einer Tempo-30-Zone in einem Wohnquartier muss mindestens eine der Anforderungen von Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt sein.
- Für jedes Wohnquartier, in welchem eine Tempo-30-Zone eingeführt werden soll, muss die Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen in einem Gutachten konkret nachgewiesen werden. Der Bericht Ballmer + Partner vom 6. Dezember 2004 kann dabei als Grundlage herangezogen werden, ersetzt jedoch die Einzelgutachten nicht.

3.5 Unterschied zwischen Tempo-30- und Begegnungszone

Gemäss Merkblatt des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (RM.TV.027 vom 30. Juni 2004) unterscheiden sich Tempo-30- und Begegnungszone im Wesentlichen wie folgt:

	Tempo-30-Zone	Begegnungszone
Signalisation (Beispiel)		
Strassentypen	Auf allen Nebenstrassen innerorts mit möglichst gleichartigem Charakter	wie Tempo-30-Zone
	Einbezug von Hauptstrassen nur ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Verhältnissen (z.B. Ortszentrum, Altstadtgebiet) und wenn Voraussetzungen für Tempo 30 nach Art. 108 SSV gegeben	
Örtlicher Geltungsbereich	Quartiere oder Siedlungsbereiche	Wohn- oder Geschäftsbereiche
Zonengrösse	keine Einschränkung	wie Tempo-30-Zone
Gutachten nach Art. 32 Abs. 3 SVG	Ja, als Kurzbericht	wie Tempo-30-Zone
Inhalt Gutachten (Kurzbericht)	<ul style="list-style-type: none"> - Ziele der Massnahme umschreiben - Übersichtsplan mit Hierarchie der Strassen - Beurteilung von Sicherheitsdefiziten - Geschwindigkeitsniveau - Angaben zur Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum - Auswirkungen auf die ganze Ortschaft oder andere Quartiere - Umschreibung der Massnahmen zur Erreichung der Ziele 	wie Tempo-30-Zone
Verkehrsrechtliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - grundsätzlich Rechtsvortritt - In der Regel kein Fussgängerstreifen, nur wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern 	<ul style="list-style-type: none"> - Rechtsvortritt - Fussgängerstreifen unzulässig
Gestalterische Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> - Freie Wahl der Massnahmen - Verdeutlichung der Eingänge durch kontrastreiche Gestaltung (Torwirkung) - Verdeutlichung des Zonencharakters mit besonderen Markierungen möglich (dazu Weisungen UVEK vom März 2002 und VSS-Norm mit technischen Details) - Weitere Massnahmen zur Erreichung der Ziele nach SN 640 211 - 640 213 („Entwurf des Strassenraums“) 	<p>wie Tempo-30-Zone</p> <p>Keine Trottoirs. Fussgänger bewegen sich auf derselben Ebene wie der motorisierte Individualverkehr.</p>
Nachkontrolle	Innert 1 Jahr Geschwindigkeitskontrollen und Beurteilung der Gefahrensituation. Nachbesserungen zwingend, wenn Ziele des Gutachtens nicht erreicht wurden.	wie Tempo-30-Zone

3.6 Signalisation in Zonen 30

Innerhalb von Tempo-30-Zonen sind folgende Signale und Markierungen erlaubt:

3.6.1 Signale (Geltungsbereich Zone 30)

Zone 30 Tafel

Die Zone 30 muss an deren Eingängen mit einer Zone 30 Tafel (Anfang/Ende) gekennzeichnet werden (diese Übergänge müssen deutlich erkennbar sein).

Vortritt (3.02), Stop (3.01)

Grundsätzlich gilt der Rechtsvortritt. Vortrittsregelung nur dort, wo es die Sicherheit erfordert.

Fussgänger (1.22 oder 1.23)

Fussgängerstreifen sind in der Regel unzulässig, dürfen aber angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Alle andern Signale (Parkverbote, Einbahnstrassen, Fahrverbote, Abbiegeverbote, etc.) sind in den Rechtsgrundlagen zur Zone 30 nicht erwähnt und können deshalb auch in Zonen 30 Anwendung finden. Innerhalb von Zonen 30 sind auch Begegnungszonen möglich.

Die neuen Signale „Zone 30“ und die Änderung von bestehenden Signalisationen (Aufhebung Kein Vortritt, Stop, Parkverbote, etc.) müssen ausgeschrieben und während 20 Tagen öffentlich aufgelegt werden (Signalisationsverfügung).

3.6.2 Markierungen

Markiert darf nur das werden, was erlaubt ist. In der Weisung vom 19. März 2002 des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurden die besonderen Markierungen auf der Fahrbahn abschliessend aufgeführt:

- Zone 30 (bei Zonenanfang)
- 30 (als Wiederholung)
- Rechtsvortrittsmarkierung
- Hinweis auf Kinder (Signalbild 1.23 mit Zusatz SCHULE in Farbe auf Asphalt)
- Verdeutlichung von Vertikalversätzen (weisse Dreiecke oder Schachbrett)

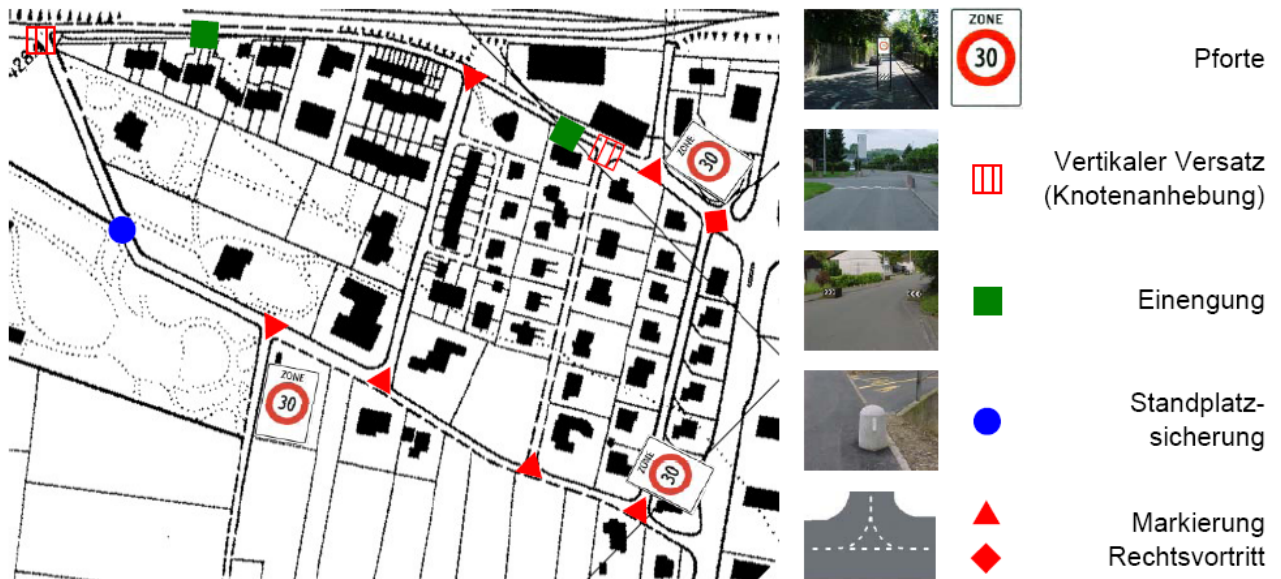
Daneben ist in Zonen 30 die Markierung von Parkfeldern (weiss oder blau) sowie von Sperrflächen zweckmässig. Der Einsatz von Radstreifen und Fussgängerlängsstreifen ist auch möglich, allerdings stellt sich hier die Frage der Wirkung (ev. eher beschleunigend; ggf. im Widerspruch zum Rechtsvortritt).

In den Weisungen des Bundes ist das Thema Belagswechsel noch nicht abschliessend behandelt. Es ist demzufolge heute noch möglich, statt eines Belagswechsels (z.B. Querpflästerung) einen Farbbalken anzubringen. Dieser darf aber nicht mit einer andern Markierung oder einem andern Signalbild verwechselt werden.

3.6.3 Beispiel einer Zonensignalisation

Planausschnitt

Massnahme



3.7 Öffentliche Auflage Baugesuch und Signalisation

3.7.1 Auflage als Strassenbauprojekt

Die folgenden Bestandteile eines Projektes müssen als Strassenbauprojekt **während 30 Tagen** gemäss § 95 BauG aufgelegt werden:

- Eingangstore auf der Strassenfläche (mobil oder fest)
- bauliche horizontale Versätze (Pflanzentröge, Rabatten)
- vertikale Versätze (Knotenhebungen, Berliner Kissen, etc)
- Korrekturen des Strassenrandes
- Poller (z.B. zum Schutze der Fussgänger)
- Sperren, etc.

3.7.2 Auflage als Signalisationsverfügung

Die folgenden Bestandteile eines Projektes müssen als Signalisationsverfügung **während 20 Tagen** aufgelegt werden:

- Signale für den Anfang und das Ende einer Zone 30
- Widerruf von Kein Vortritt- und Stop-Signalen
- Widerruf von Parkierungsverboten
- Widerruf von Abbiege- (und Fahr)verboten

3.7.3 Keine Auflage erforderlich

Die folgenden Bestandteile eines Projektes liegen in der Kompetenz des Stadtrates und müssen deshalb nicht aufgelegt werden:

- Alle Markierungsarbeiten (Rechtsvortritt, Parkfelder, Sperrflächen, Fussgängerstreifen, Fussgängerlängsstreifen, Radstreifen, markierte Belagswechsel)
- Fundamente ausserhalb der Fahrbahn

3.7.4 Koordination der öffentlichen Auflagen

Das Strassenbauprojekt und die Signalisationsverfügung sind zusammen mit dem vom Kanton geprüften Gutachten aufzulegen.

Eine allfällige **Aufhebung bestehender Fahrverbote** (siehe Ziffer 2.7) soll zeitlich parallel mit der Auflage des Strassenbauprojekts und der übrigen Signalisationsverfügungen, jedoch inhaltlich abgekoppelt, d.h. mit einer separaten Ausschreibung erfolgen. Im Gegensatz zu einer zeitlich verschobenen Aufhebung bestehender Fahrverbote, beispielsweise nach einer erfolgten Nachkontrolle, werden mit diesem Vorgehen von Anfang an alle vorgesehenen Massnahmen transparent gemacht.

3.8 Allfällige Aufhebung von Fahrverboten in Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Fahrverboten ausgenommen Zubringer geschah in der Vergangenheit in der Regel, um bestehende Wohngebiete vor quartierfremdem Verkehr zu schützen, um Schleichverkehr (Umfahrung Stau, kürzere Wege, etc.) durch diese Strassen zu vermeiden oder um ein Parkieren von Jedermann zu vermeiden. Die Anwohner von Strassen mit Fahrverboten sind dadurch privilegiert. Anwohner von anderen Strassen ohne Fahrverbote müssen infolge dieser Massnahmen mehr Verkehr und mehr Immissionen ertragen. **Heute existieren auf dem Gemeindegebiet von Zofingen auf 105 Strassenabschnitten Fahrverbote aller Art.**

Erfahrungen aus anderen Gemeinden bei der Realisation von Tempo-30-Zonen zeigen, dass mit der Einführung einer Tempo-30-Zone in einem Wohnquartier unter Umständen das ursprüngliche Ziel, welches zu einem Fahrverbot geführt hatte, **ebenfalls** erreicht werden kann. In solchen Fällen ist es daher sinnvoll und zweckmässig, wenn diese „überflüssigen“ Fahrverbote gleichzeitig mit der Einführung der Tempo-30-Zone aufgehoben werden. Die Ausgangslage ist jedoch im Einzelfall jeweils genau abzuklären.

Gestützt auf diese Ausgangslage gilt für das Gemeindegebiet Zofingen/Mühlethal daher folgende Regelung in Bezug auf die Aufhebung von Fahrverboten in Tempo-30-Zonen:

- Fahrverbote in Tempo-30-Zonen sollen nur dann aufgehoben werden, wenn der ursprüngliche Zweck des Fahrverbotes mit der Tempo-30-Zone ebenfalls erreicht werden kann. Die Ausgangslage ist im Einzelfall genau abzuklären.
- Das Signalisationsverfahren für eine Tempo-30-Zone und das Signalisationsverfahren für die Aufhebung von Fahrverboten werden materiell entkoppelt, d.h. die Ausschreibungen werden separat durchgeführt.
- Die beiden entkoppelten Signalisationsverfahren werden jedoch zeitlich parallel durchgeführt, d.h. die öffentliche Auflage der beiden Verfügungen erfolgt gleichzeitig.

3.9 Nachkontrolle und Nachbesserungen

Wird eine Tempo-30-Zone angeordnet, so hat nach spätestens einem Jahr eine Nachkontrolle zu erfolgen. Diese muss zeigen und bestätigen, ob die angestrebten Ziele mit der Tempo-30-Zone erreicht worden sind. Ist dies nicht der Fall, so sind gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Im Rahmen der Nachkontrolle sind folgende Fragen zu beantworten:

- Wurden die im Gutachten definierten Ziele mit der Anordnung der Zone erreicht?
- Konnten die Sicherheitsdefizite durch die Einführung der Zone eliminiert werden?
- Ermitteltes Geschwindigkeitsniveau ($V_{85\%}$, $V_{50\%}$, Standort der Messungen)

Die $V_{85\%}$ sollte bei der Nachkontrolle maximal 38 km/h betragen.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ist über das Ergebnis der Nachkontrolle zu orientieren.

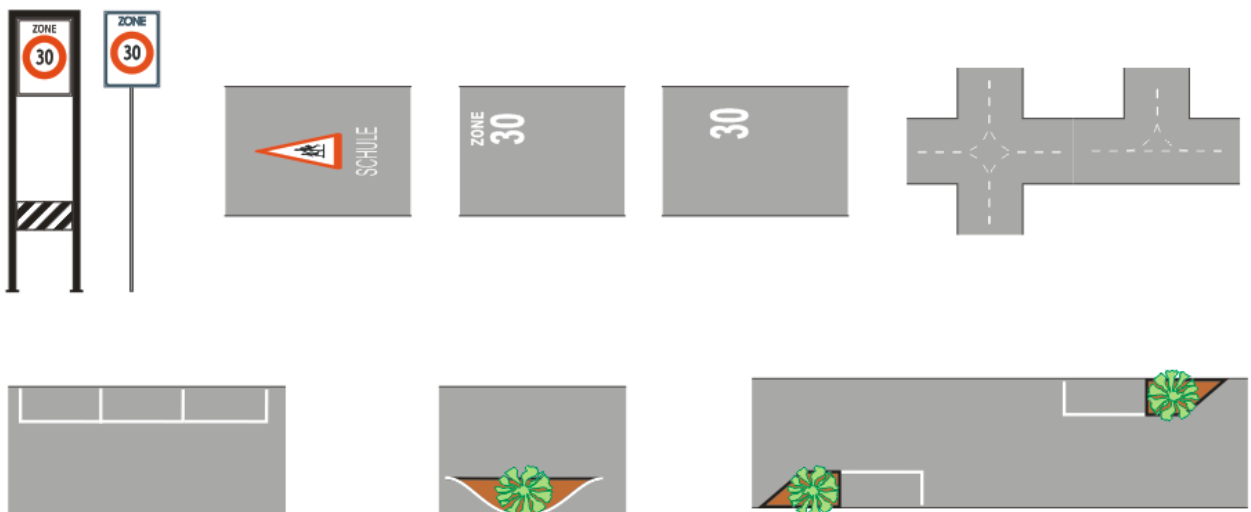
4. Gestaltungsmuster für Zone 30

4.1 Standardversion

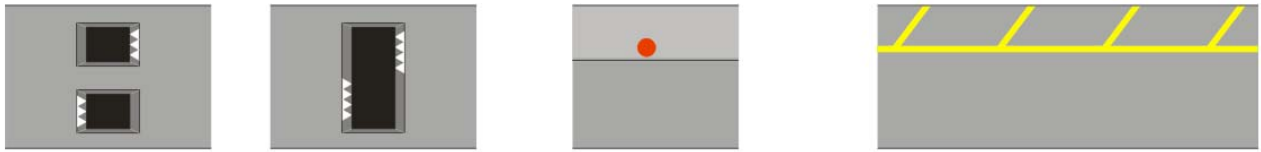
Zur Grundausstattung einer Tempo-30-Zone gehören in der Regel:

- Eingangstor, nur signalisiert oder Eingangstor Stele, mit Einengung
- Markierung „Schule/Kinder“ (wo sinnvoll)
- Markierung „Tempo 30“ und „30“ (bei Wiederholung)
- Markierung Rechtsvortritt
- Parkfelder, seitlich versetzt
- Rabatten als wechselseitige Einengungen (z.B. auch bei Parkfeldern)

Beispiele von Signalisationen und Markierungen



In speziellen Fällen können auch vertikale Versätze in Form von Berliner Kissen, Poller (zum Schutz von Fussgängern) oder Fussgänger-Längsstreifen eingesetzt werden (siehe nachfolgende Beispiele):



4.1.1 Festlegung der konkreten Massnahmen

Die konkreten Massnahmen für ein Quartier, d.h. welche Signalisationen und Markierungen notwendig und sinnvoll sind, werden im Rahmen einer Begehung mit den Vertreterinnen und Vertretern des entsprechenden Quartiers besprochen und anschliessend im erforderlichen Gutachten festgelegt.

Alle im Gutachten enthaltenen Massnahmen gelten als Bestandteil der „Standardversion“, deren Kosten von der Einwohnergemeinde Zofingen getragen werden.

4.1.2 Weitergehende Wünsche aus einem Quartier

Falls ein Wohnquartier Massnahmen wünscht, welche über die im Gutachten enthaltenen Massnahmen (Standardversion) hinausgehen, sind die entsprechenden Kosten nach dem Verursacherprinzip gemäss Reglement über die Finanzierung von Erschliessungsanlagen vom 2. Dezember 2002 vom betreffenden Wohnquartier zu tragen. Die Bauverwaltung erstellt in diesen Fällen vorgängig eine Kostenzusammenstellung sowie den Verteilschlüssel.

4.2 Einführung der Massnahmen in einem Gebiet

Die Einführung der entsprechenden Massnahmen in einem Gebiet erfolgt in der Regel in zwei Phasen. In einer ersten Phase werden ca. 60 bis 70 % der als notwendig erachteten Massnahmen umgesetzt. Innerhalb eines Jahres erfolgt eine Nachkontrolle, an der allenfalls weitere notwendige Massnahmen festgelegt und anschliessend umgesetzt werden.

4.3 Grobkostenschätzung für die geeigneten Gebiete

Das Ingenieurbüro Ballmer + Partner hat gestützt auf seinen Bericht vom 6. Dezember 2004 eine Grobkostenschätzung für die geeigneten Gebiete aufgestellt. Berücksichtigt wurden dabei nur Massnahmen auf den wichtigsten Strassen mit bereits durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen und einem Geschwindigkeitsniveau, welches als zu hoch beurteilt wurde. Die Anzahl Massnahmen wurde mittels der Strassenlängen angenommen.

Was	Pro Einheit	Total	Betrag
Grundausstattung			
Eingangstor, nur signalisiert	1'100	60'500	
Eingangstor Stele, mit Einengung	1'600	33'600	
Markierung „Schule“/Kinder	200	6'000	
Rechtsvortrittsmarkierung		23'000	
Markierung „30“	40	8'800	131'900
Massnahmenvarianten			
3 Parkfelder	100		

Was	Pro Einheit	Total	Betrag
Einengung mit Pflanzentrog	1'000		
Einengung mit Rabatte	4'500		
Berliner Kissen	2'500		
3 Parkfelder + 1 Pflanzentrog	1'100		
3 Parkfelder + 1 Rabatte	4'600	124'200	124'200
Total Massnahmen			256'100
Planungskosten			108'000
Unvorhergesehenes	10 %		36'410
MWST	7.6 %		30'439
TOTAL gerundet			430'000

Gestützt auf diese Kostenschätzung sollen über den Voranschlag der Einwohnergemeinde in den Jahren 2007 bis 2009 jeweils Tranchen von CHF 150'000, total CHF 450'000, bewilligt werden. In dieser Summe sind gemäss obiger Aufstellung enthalten:

- Grundausrüstung
- Massnahmenvariante (3 Parkfelder + 1 Rabatte)
- Planungskosten (inkl. zu erstellende Einzelgutachten pro Quartier)

Es ist jedoch aus heutiger Sicht schwierig abzuschätzen, wie viele Wohnquartiere die Einführung einer Tempo-30-Zone beantragen werden, in welchem Zeitraum diese Gesuche eingehen und ob die bereitgestellten finanziellen Mittel bis Ende 2009 ausgeschöpft werden oder nicht. Falls dies nicht der Fall ist, behält sich der Stadtrat vor, allenfalls in den Jahren 2010 ff für noch nicht realisierte Tempo-30-Zonen weitere Mittel über den Voranschlag zu beantragen.

4.4 Andere Massnahmen als Tempo-30-Zone

Der Entscheid des Bundesgerichts vom 13. Juli 2006 im Fall St. Gallen zeigt, dass für die Einführung einer Tempo-30-Zone gewisse rechtliche Voraussetzungen (Art. 108 Abs. 2 SSV) erfüllt sein müssen und adäquate Massnahmen zur Lösung dieses Problems einzusetzen sind. Gemäss gängiger Praxis gelten einzelne Strassen nicht als „Zone“; dies bedeutet, dass eine Tempo-30-Zone nicht für einzelne Strassen, sondern in der Regel nur für ganze Quartiere eingeführt werden kann. Es kann jedoch nun durchaus der Fall eintreten, dass beispielsweise für eine einzelne Strasse verkehrsberuhigende Massnahmen sinnvoll sind, diese aber gestützt auf die erwähnte Praxis nicht über eine Tempo-30-Zone umgesetzt werden können. In diesem Fall gilt der Grundsatz, dass alle Massnahmen einer Zone 30 (Markierung, Signalisation, bauliche und weitere Massnahmen) auch in einem Quartier oder einer Strasse angewendet werden können, welches bzw. welche nicht mit 30 km/h signalisiert wird.

5. Vorgehen bei Antrag aus Wohnquartier

5.1 Was ist ein Quartier?

In den einschlägigen Rechtsgrundlagen finden sich keine Bestimmungen zur Definition eines Quartiers. In älteren Weisungen ist von einem „gleichartigen Charakter“ die Rede. Auf jeden Fall besteht eine Zone aus mehr als einer Strasse. Ein Schild gemäss Anhang 7 des Berichtes B+P „Verkehrsbe-

ruhigung auf Gemeindestrassen“ vom 6. Dezember 2004 kann als Ganzes in eine Zone 30 einbezogen werden. Es können jedoch auch Teilgebiete eines Schildes in eine Zone 30 umgewandelt werden. Ein solches Teilschild kann dann sinnvoll sein, wenn das Verkehrsnetz für den Individualverkehr nicht durchgehend befahrbar ist. Dort wo sich zum Beispiel Wohn- und Gewerbe- oder Industriezonen treffen, kann eine Zonengrenze durchaus sinnvoll sein. Die Trennung eines gleichartigen Quartiers in eine Teilzone 30 und eine Teilzone Generell 50 ist jedoch wenig sinnvoll. Dies würde faktisch die Aufhebung der Zone 30 in einem gleichartigen Quartier bedeuten!

Beispiel Gebiet Südwest



5.2 Anforderungen an Antrag aus Wohnquartier

Stadtrat und Arbeitsgruppe sind der Auffassung, dass für einen Antrag aus einem Wohnquartier grundsätzlich keine hohen formellen und materiellen Hürden aufgestellt werden sollen. Trotzdem sollen einige Mindestanforderungen erfüllt sein, um einem solchen Antrag ein gewisses „Gewicht“ zu verleihen.

Ein Antrag aus einem Wohnquartier hat deshalb folgende Punkte zu erfüllen:

5.2.1 Personenkreis

Ein Antrag sollte nicht von einer Einzelperson, sondern von einer **repräsentativen Personengruppe** (d.h. mehrere Personen aus jeder Strasse in diesem Quartier) aus diesem Wohnquartier gestellt werden, damit von vorneherein eine breite Akzeptanz für die Einführung einer Tempo-30-Zone sichergestellt werden kann.

Es sind im Weiteren **ein bis drei Personen** zu bezeichnen, welche stellvertretend für die übrigen Unterzeichnerinnen und Unterzeichner handeln dürfen und beispielsweise an einem Augenschein oder an Verhandlungen teilnehmen können.

5.2.2 Begründung des Antrages

Es wird eine detaillierte Begründung des Antrages erwartet, welche sinnvollerweise mit konkreten Beispielen aus dem Quartier angereichert ist. Die Begründung(en) sollte(n) zudem nach Möglichkeit mit mindestens einem der vier erforderlichen Gründe gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV korrespondieren.

5.2.3 Definition des Quartiers

Die ungefähre Abgrenzung des Quartiers, in welcher eine Tempo-30-Zone gewünscht wird, ist zu definieren. Dies kann mittels eines Planausschnittes und/oder mit der Angabe der Strassennamen geschehen.

5.2.4 Bauliche und signalisationstechnische Massnahmen

Der Antrag hat auch eine Aussage zu enthalten, ob das Quartier im Grundsatz mit der Standardversion (finanziert von der Einwohnergemeinde Zofingen) einverstanden ist, oder ob es weitergehende Massnahmen wünscht (Kosten zulasten Quartier).

5.2.5 Unterschriften

Es sind möglichst viele Unterschriften von Anwohnerinnen und Anwohnern (**Mindestalter: 18 Jahre**) einzureichen. Um eine gewisse Kontrolle zu ermöglichen, sind diese Unterschriften auf Unterschriftsbögen (Name/Vorname, Jahrgang, Adresse und Unterschrift) einzureichen.

5.2.6 Formular „Antrag aus Wohnquartier“

Es ist sowohl für ein Quartier als auch für die Verwaltungsabteilungen hilfreich, wenn die Anträge möglichst einheitlich und vollständig eingereicht werden. Aus diesem Grund ist ein entsprechendes **Antragsformular** zu verwenden, welches entweder in Papierform abgegeben oder über die Website www.zofingen.ch heruntergeladen werden kann.

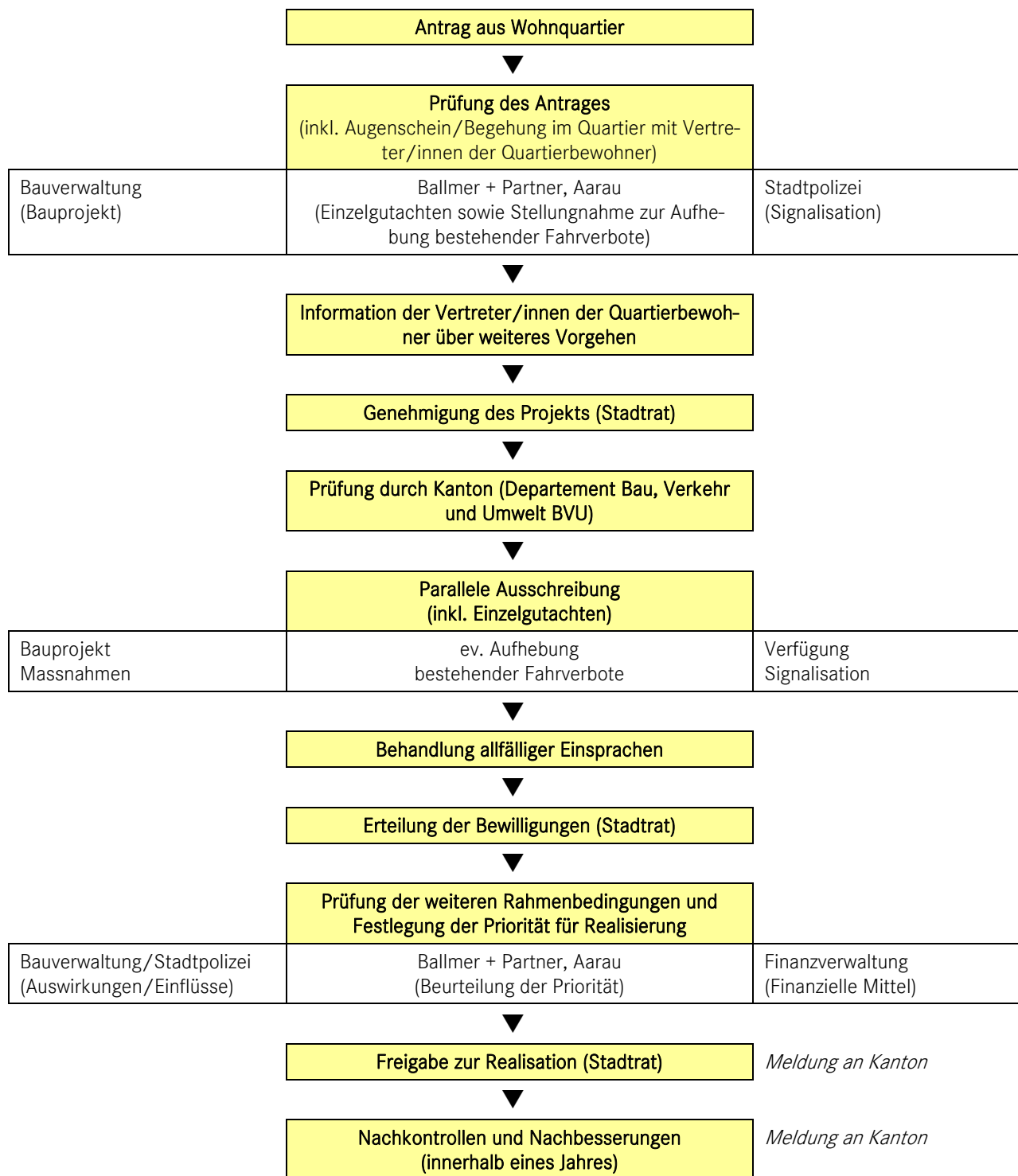
Interessierten Personen oder Personenkreisen wird zudem eine Checkliste für das Vorgehen „Antrag für die Einführung einer Tempo-30-Zone im Quartier XY“ ausgehändigt (siehe Anhang).

5.3 Ablaufschema

Eingehende Anträge aus Wohnquartieren werden in der Regel in der Reihenfolge ihres Eingangs – ohne eine Festlegung von Prioritäten – fortlaufend bis und mit Erteilung der notwendigen Bewilligungen (Bau, Signalisation) durch den Stadtrat, d.h. bis zur **Realisierungsreife**, bearbeitet. Erst dann erfolgt eine Prüfung der weiteren Rahmenbedingungen, welche über die Reihenfolge der Realisierung entscheidet. Diese Rahmenbedingungen sind:

1. Vorhandene finanzielle Mittel (max. CHF 150'000 pro Jahr)
2. Dringlichkeit – gestützt auf den Bericht Ballmer + Partner sowie das Einzelgutachten
3. Auswirkungen auf andere Projekte bzw. Einflüsse von anderen Projekten (z.B. Sanierung von Strassen/Kanalisationen, grössere Überbauungen, Gestaltungsplanverfahren)

Ablaufschema



Grundsätzlich ist das Verfahren gemäss Leitfaden „Projektmanagement“ vom 18. Oktober 2006 anzuwenden (Projektkontrollblatt, Meilensteine usw.). Die Federführung bei der Bearbeitung der Anträge liegt dabei bei der **Bauverwaltung**. Sie hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Koordination des Prüfungsverfahrens und Auftragserteilung für das Einzelgutachten;
- Antrag an Stadtrat bzw. an das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) auf Freigabe des geprüften Antrages;
- Koordination der öffentlichen Ausschreibungen und allfälliger Einspracheverfahren;

- Antrag an Stadtrat auf Erteilung der Bewilligungen (Bau, Signalisation) sowie Erledigung der Einsprachen (Einspracheentscheid);
- Koordination der Prüfung von weiteren Rahmenbedingungen;
- Antrag an Stadtrat auf Freigabe zur Realisierung des Projektes
- Terminierung und Überwachung der Nachkontrollen sowie Festlegung von Nachbesserungen

6. Finanzielles

Der Stadtrat hat an der Einwohnerratssitzung vom 15. Mai 2006 in seiner Beantwortung der Motion Yolanda Senn Ammann (SP) und Hansruedi Schlatter (DYM) sowie Mitunterzeichner/innen vom 10. Oktober 2005 in Aussicht gestellt, die finanziellen Mittel für eine „Standardversion“ von Tempo-30-Zonen – ohne Kostenüberwälzung auf die Grundeigentümer/innen – über den ordentlichen Voranschlag sicherzustellen und die Massnahmen etappiert umzusetzen.

Im Bericht Ballmer + Partner vom 6. Dezember 2004 wurden die Gesamtkosten für eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen in dafür geeigneten Quartieren auf rund CHF 450'000 beziffert. Gestützt auf diesen Richtwert hat der Stadtrat im Voranschlag 2007 eine erste Tranche von CHF 150'000 eingesetzt, welche der Einwohnerrat an seiner Sitzung vom 23. Oktober 2006 bewilligt hat. Weitere Tranchen von jeweils CHF 150'000 sind für die Jahre 2008 und 2009 vorgesehen.

Der Stadtrat geht davon aus, dass der Einwohnerrat gestützt auf die Überweisung des Postulates Senn Ammann/Schlatter vom 15. Mai 2006 die mit dem Voranschlag beantragten finanziellen Mittel für die Einführung von Tempo-30-Zonen jeweils auch sprechen wird.

7. Informationskonzept und Terminplan

7.1 Informationskonzept

Es ist folgendes Informationskonzept vorgesehen:

Was	Wann
Flyer in alle Haushaltungen (Voranzeige der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 28. November 2006)	Mitte November 2006
Amtliche Publikation der Informationsveranstaltung	22./25. November 2006
Öffentliche Informationsveranstaltung im Stadtsaal	28. November 2006
Abgabe einer Dokumentationsmappe an Medienvertreter	28. November 2006
Abgabe einer Checkliste sowie Merkblatt „Gestaltungsmuster Standardversion Tempo-30-Zone) an interessierte Personen	28. November 2006
Informationen und Unterlagen auf www.zofingen.ch	Ab Mitte November 2006

7.2 Terminplan

Wann	Was
19.10.2006	Verabschiedung des Konzeptes durch Projektgruppe Tempo-30
23.10.2006	Genehmigung der 1. Tranche von CHF 150'000 durch Einwohnerrat (Voranschlag 2007)
08.11.2006	Genehmigung des Konzeptes durch Stadtrat
Mitte November	Versand Flyer für Informationsveranstaltung
28.11.2006	Öffentliche Informationsveranstaltung im Stadtsaal Zofingen
ab 01.01.2007	Eingang der Anträge aus den Wohnquartieren

8. Anhang

8.1 Checkliste für Antrag auf eine Tempo-30-Zone

- Bilden Sie eine Kerngruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern für die Koordination der Aktivitäten*
- Informieren und sensibilisieren Sie die übrigen Anwohner/innen mittels Flyer etc, machen Sie ein Quartierfest, gehen Sie von Tür zu Tür,*
- Argumentieren und überzeugen Sie mit*
 - *Sicherheitsdefizite im Quartier (Kinder, Fussgänger, Velofahrer)*
 - *zu hohe Geschwindigkeiten*
 - *Nichteinhalten des Rechtsvortrittes*
 - *Lärm und Gestank, sauberere Luft*
 - *weniger Unfälle, leichtere Unfälle*
 - *Ein Plus für Umwelt und Gesundheit !*
- Formulieren Sie einen schriftlichen Antrag mit folgendem Inhalt:*
 - *Begründung(en), weshalb das Quartier eine Tempo-30-Zone wünscht*
 - *Angabe der Quartiergrenzen oder aller Strassennamen*

Gemäss Art. 108, Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 muss mindestens einer der nachfolgenden vier Gründe vorliegen:

- a) *Eine Gefahr ist nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und nicht anders zu beheben;*
 - b) *bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes;*
 - c) *es kann auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden;*
 - d) *es kann eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden.*
- Dokumentieren Sie die Bereitschaft der Anwohnerinnen und Anwohner durch möglichst viele Unterschriften auf Unterschriftenbögen (Name, Vorname und Adresse in Blockschrift sowie Unterschrift).*
 - Reichen Sie den Antrag sowie die Unterschriftenbögen an den Stadtrat ein.*

Für allfällige Auskünfte stehen folgende Bereiche gerne zur Verfügung:

- *Bauverwaltung Zofingen, Telefon 062 745 72 00*
- *Regionalpolizei Zofingen, Telefon 062 745 73 73*

Definition des Quartiers: Ein verkehrstechnisch in sich geschlossenes Gebiet. Für einzelne Strassen kann keine Tempo-30-Zone eingeführt werden!

Signalisationstechnische und bauliche Massnahmen

Diese werden durch die zuständigen Verwaltungsabteilungen Bauverwaltung und Stadtpolizei festgelegt und anschliessend öffentlich aufgelegt (Baugesuch 30 Tage; Signalisationsverfügung 20 Tage).

Falls Sie konkrete Ideen hinsichtlich der Massnahmen haben, können Sie diese gerne im Antrag formulieren oder mit den zuständigen Verwaltungsabteilungen vorbesprechen.

8.2 Musterformular „Antrag aus Wohnquartier“

1. Bezeichnung des Quartiers

(Beispiel: Quartier Kilchbergstrasse-Obere Mühlemattstrasse-Eisengrubenweg)

2. Bevollmächtigte Personen

Name/Vorname	Adresse	Tel.	E-Mail

3. Begründung


Detaillierte Begründung, ev. mit Beispielen aus Quartier (siehe auch Art. 108 Abs. 2 SSV)

4. Definition des Quartiers (Abgrenzung)

Bitte Planausschnitt beilegen und/oder Strassennamen auflisten.

5. Bauliche und signalisationstechnische Massnahmen

Standardversion



Optionen bei besonderen Verhältnissen:
Berliner Kissen; Poller, Fussgängerlängsstreifen, etc.

Zusätzliche Massnahmen

6. Datum

7. Unterschriften der bevollmächtigten Personen

1. Person	
2. Person	
3. Person	

8. Unterschriften der übrigen Anwohnerinnen und Anwohnern

Name und Vorname	Jg.	Adresse	Unterschrift
usw.			

8.3 Verschiedene Beispiele aus anderen Gemeinden



Eingangstor



Rechtsvortritt



Hinweis auf Kinder (Markierung und Tafel)



Zone 30



„30“ (als Wiederholung)



Versetzte Parkierung



Berliner Kissen (einfach)



Berliner Kissen (getrennt für LW und Bus)



Rabatten



