



KANTON AARGAU

BAUVERWALTUNG					
E 10.06.2021 / brga					
Leiter H+L	H+L	Leiter T+P	T+P	KB	SK

Stadtkanzlei Zofingen S4.4.4 / S4.4.2

E 09. Juni 2021	
Zustellung an:	

- TB/P (zum B+A)
- Repol (Mitbericht)
- SR A. Rügger

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**
Abteilung Tiefbau

Verkehrsmanagement
Roger Hirt
Fachspezialist Verkehrssicherheit
Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
Direkt 062 835 35 98
roger.hirt@ag.ch
www.ag.ch/bvu

Stadtrat
Kirchplatz 26
4800 Zofingen

8. Juni 2021

**Stadtgebiet Rotfarbstrasse
Zonensignalisation "Begegnungszone"**

Gesuch Nr.: BVUATBVM.21.177
Gemeinde: Zofingen
Strasse: Rotfarbstrasse
Zone: innerorts

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf den Brief der Bauverwaltung Zofingen, Tiefbau und Planung, vom 6. Mai 2021, sowie die zugehörigen Unterlagen für die Einführung einer Begegnungszone im eingangs erwähnten Stadtgebiet. Unsere Stellungnahme zum Gutachten basiert auf der verbindlichen Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 (Stand 22. Januar 2002):

Bauliche und markierungstechnische Massnahmen

In Begegnungszonen hat der Fussverkehr einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr. Die Durchmischung des Verkehrs ist flächig und nicht punktuell. Das gesamte Verkehrsgeschehen findet normalerweise auf ein und derselben Ebene statt. Eine Strasse soll für die Benutzer/-innen grundsätzlich nicht erkennbar sein. Auf jegliche Verkehrstrennung in Form von Gehwegen, Radstreifen etc. ist zu verzichten.

Sichtzonen

Wir empfehlen vor Einführung der Begegnungszone die Sichtzonen (Sichtweiten bei 20 km/h = 2.50 m/15.00 m) zu prüfen und deren Freihaltung zu veranlassen bzw. zu verfügen; sie gelten auch für Haus- und Garagenausfahrten.

Vor der Ausführung muss die "Begegnungszone" durch die Stadt öffentlich publiziert werden. Dabei sind die vorgesehenen baulichen Massnahmen als zugehöriger Bestandteil für die Befürwortung, respektive den Vollzug der gewünschten Signalisation anzusehen. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist uns zu melden und die Ergebnisse der Nachkontrolle unaufgefordert nach Ablauf eines Jahres zu-

zustellen (siehe beigelegtes Merkblatt). Die Nachkontrolle der gefahrenen Geschwindigkeit innert Jahresfrist wird zeigen, ob der Geschwindigkeitsgrenzwert von $V_{85\%} = 25 \text{ km/h}$ eingehalten wird. Andernfalls müssen zwingend weitere Massnahmen zur Erreichung der geforderten Geschwindigkeit ergriffen oder die Zonensignalisation wieder aufgehoben werden.

Freundliche Grüsse



Kai Schnetzler
Sektionsleiter Verkehrssicherheit



Roger Hirt
Fachspezialist Verkehrssicherheit

Beilage

- Merkblatt "Tempo 30- und Begegnungszone"

Verteiler

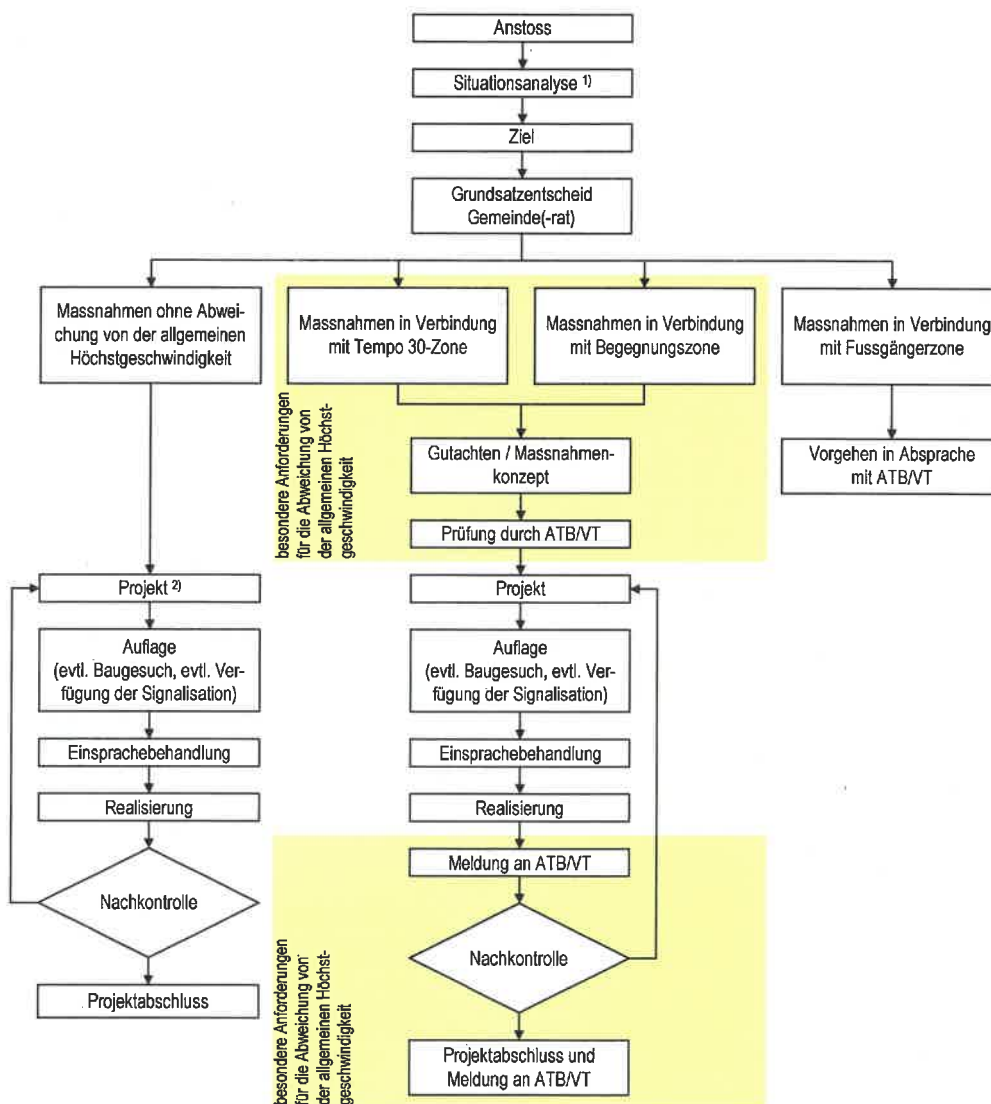
- Reg ATB – VM/VS

Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

1. Anwendungsbereich

Dieses Merkblatt behandelt die Grundsätze bei der Planung und Realisierung von verkehrsberuhigenden Massnahmen.

2. Verfahren



1) bei Bedarf Beratung durch Abteilung Tiefbau/Verkehrstechnik (ATB/VT)

2) evtl. als Versuchsbetrieb

Die Gründe für den Bedarf an verkehrsberuhigenden Massnahmen sind unterschiedlichster Art. Sie können aus Veränderungen der Siedlungsstruktur (Nutzungsänderungen oder neue Nutzungen wie Schulen oder Einkaufszentren, Verdichtung des Wohngebiets usw.), des Strassennetzes usw. erwachsen.

Erfolgt ein **Anstoss** bzw. ein Begehren nach verkehrsberuhigenden Massnahmen, müssen grundsätzliche Überlegungen angestellt werden.

Zunächst muss die **Situation analysiert** werden. Die Grundlagen dazu beinhalten die Strassenklassierung bzw. das Verkehrsnetz inklusive Rad- und Wanderrouten und der Linienführung des öffentlichen Verkehrs, die baulichen Gegebenheiten und der Ausbaugrad der Strassen, vorhandene Signalisierungen, Geschwindigkeiten und Verkehrsmenge, das Unfallgeschehen sowie Sicherheitsdefizite, Gefahrenstellen und besondere Schutzbedürfnisse. Bei Bedarf kann die Verkehrstechnik der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau zur Beratung hinzugezogen werden.

Aus der Analyse werden die konkreten **Ziele** abgeleitet, die mit den verkehrsberuhigenden Massnahmen erreicht werden sollen.

Erst wenn die Ziele formuliert sind, kann die Gemeinde bzw. der Gemeinderat den Grundsatzentscheid fällen, welcher Ansatz weiterverfolgt werden soll:

- Massnahmen ohne Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit
- Massnahmen in Verbindung mit einer Tempo 30-Zone, vgl. Art. 22a SSV
- Massnahmen in Verbindung mit einer Begegnungszone, vgl. Art. 22b SSV
- Massnahmen in Verbindung mit einer Fussgängerzone, vgl. Art. 22c SSV

In Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen wird von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h innerorts) abgewichen. Nach Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) sind Abweichungen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nur in folgenden Fällen zulässig:

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.

Sind die formulierten Ziele erreichbar ohne eine Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, so sind Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen nicht zulässig.

3. Massnahmen ohne Abweichung von der allg. Höchstgeschwindigkeit

In der Regel sind markierungstechnische (z. B. Rechtsvortrittsmarkierung) wie auch bauliche Massnahmen (z. B. horizontale Versätze, wechselseitige Einengungen oder vertikale Elemente wie z. B. Berliner Kissen usw.) möglich. Allfällige bauliche Elemente müssen auf die allgemein geltende Höchstgeschwindigkeit abgestimmt sein. Da nicht von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit abgewichen wird, ist auch kein Gutachten zum hinauf- oder hinabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 32 Abs. 4 SVG notwendig. Je nach Erfordernis sind die Massnahmen gebietsweise bzw. auf ganzen Strassenzügen oder auch nur punktuell einsetzbar.

Bauliche Elemente benötigen ein Baugesuch mit öffentlicher Auflage.

Besonderen Nutzungsansprüchen (Versorgungsrouten, Strecken des öffentlichen Busverkehrs usw.) ist Rechnung zu tragen (vgl. SN 640 211-640 213 Entwurf des Strassenraumes). Auf Sammel- und Hauptverkehrsstrassen ist unter der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit eine Verkehrstrennung (Gehwege) anzustreben.

4. Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

Strassentypen	<ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsorientierte Strassen innerorts mit möglichst gleichartigem Charakter • Auf verkehrsorientierten Strassen sind Zonensignalisationen in der Regel nicht geeignet.
Einsatzgebiete	Quartiere, Siedlungsbereiche bzw. Wohn- oder Geschäftsbereiche, vgl. Art. 22a und Art. 22b SSV
Gutachten	nach Art. 32 Abs. 3 SVG vorgeschrieben
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
Massnahmenkonzept	Mit dem Gutachten der Abteilung Tiefbau/Verkehrs- und Elektrotechnik vorgängig abzugeben.
Inhalt Massnahmenkonzept	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtsplan (1:2000 oder 1:1000) mit Symbolen für die Massnahmenstandorte • vorgesehene Massnahmen mit Skizze oder Foto eines Beispiels
Verkehrsrechtliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. • Fussgängerstreifen sind unzulässig, ausser wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr dies erfordern.
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") • in der Regel keine Gehwege
Nachkontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitskontrollen und Beurteilung der Gefahrensituation innert 1 Jahr • Nachbesserungen zwingend, wenn Ziele des Gutachtens nicht erreicht wurden

4.1 Anforderungen an die Geschwindigkeit

Eine Zone mit von der Höchstgeschwindigkeit abweichender Geschwindigkeit ist nur zulässig, wenn die getroffenen Massnahmen die Geschwindigkeit in ausreichendem Mass senken. Als Richtlinie für Tempo 30-Zonen sind folgende Werte anzustreben:

- Verzicht auf Signalisation und Massnahmen, wenn $V_{50\%}$ und $V_{85\%}$ nicht grösser als 30 km/h sind (Begegnungszone: 20 km/h).
- Beschränkung auf die Signalisation, wenn $V_{85\%}$ zwischen 30 und 40 km/h liegt (Begegnungszone: 20 bis 30 km/h).
- Signalisation und Realisierung von baulichen Massnahmen, wenn $V_{50\%}$ deutlich höher als 30 km/h und $V_{85\%}$ höher 40 km/h ist (Begegnungszone: 20 km/h und 30 km/h). Falls keine signalisationstechnischen oder baulichen Massnahmen ergriffen würden, könnte die Zone nicht eingeführt werden.

4.2 Verkehrsführung

In Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen wird Mischverkehr angestrebt. Eine Verkehrstrennung (separate Verkehrsflächen, z. B. Gehwege, Radstreifen usw.) ist nicht erwünscht.

Das Queren von Strassen wird flächig ermöglicht. Fussgängerstreifen sind in Tempo 30-Zonen nur bei besonderen Schutzbedürfnissen (Schulwege in unmittelbarer Nähe der Schule usw.) und in Begegnungszonen gar nicht erlaubt.

4.3 Hinweise zum Unterschied zwischen Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen

Tempo 30-Zonen werden beispielsweise in Wohnquartieren oder Zentrumszonen erstellt. Der Fahrzeugverkehr hat auf der Fahrbahn gegenüber dem Fussverkehr Vortritt.

In Begegnungszonen hat der querende Fussverkehr einen wesentlichen Anteil am Gesamtverkehr. Die Durchmischung des Verkehrs erfolgt flächig, das heisst über eine gesamte Strecke, und nicht nur punktuell. Begegnungszonen können dort realisiert werden, wo ein konstant hoher Fussverkehrsanteil im Strassenraum anzutreffen ist, z. B. in Geschäfts- oder Bahnhofsbereichen usw. Der Fussverkehr hat gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt.

4.4 Hinweise zur Nachkontrolle nach einem Jahr

Die Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen verlangt, dass die realisierten Massnahmen spätestens nach einem Jahr auf ihre Wirkung hin überprüft werden müssen. Die zuständige Behörde muss die bei der Nachkontrolle festgestellten Mängel innerhalb einer vorgegebenen Frist beheben.

Folgende Fragen sind mit der Nachkontrolle zu beantworten:

- Wurden die im Gutachten **formulierten Ziele** mit der Anordnung der Zone **erreicht**?
- Konnten die **Sicherheitsdefizite** durch die Einführung der Zone **eliminiert** werden oder wurden neue geschaffen?
- Haben sich seit der Einführung **Unfälle** ereignet?
- Wurde die **Geschwindigkeit** gemäss den Anforderungen eingehalten? Die $V_{85\%}$ -Geschwindigkeiten dürfen bei einer Tempo 30-Zone **maximal 38 km/h**, bei einer Begegnungszone **maximal 28 km/h** betragen. Die Nachmessungen sind an denselben Orten und möglichst zu denselben Uhrzeiten / Wochentagen durchzuführen wie die ursprünglichen Messungen.
- Eventuell: **Anwohnerbefragung** (Wurden Fast-Unfälle beobachtet? Wurden Sicherheitsdefizite festgestellt? Sonstige Beobachtungen? Gab es heikle Situationen? Sicherheitsempfinden? usw.)

Anhand dieser Abklärungen gilt es die gefährlichen Stellen zu lokalisieren, welche mit geeigneten, typischen betrieblichen/baulichen Elementen für siedlungsorientierte Strassen nachgerüstet werden müssen.

4.5 Überprüfung der bei der Nachkontrolle geforderten zusätzlichen Massnahmen

Solange die geforderten Ziele mit den getroffenen Massnahmen nicht erreicht werden, müssen

- weitere Massnahmen angeordnet und ihre Wirkung nachkontrolliert werden oder
- die Elemente der Zonensignalisation zurückgebaut und die Zone aufgehoben werden.

5. Fussgängerzonen

Fussgängerzonen sind dem Fussverkehr vorbehalten. Die Zufahrt mit Fahrzeugen ist höchstens ausnahmsweise und beschränkt möglich (z. B. Anlieferung von Waren zu Geschäften, kein Durchgangsverkehr) und es darf nur Schritttempo gefahren werden. Anwendungsorte für Fussgängerzonen sind z. B. innerstädtische oder touristische Bereiche.

Die Planung und Realisierung der Fussgängerzonen und den dazu notwendigen Massnahmen erfolgt in Absprache mit der Abteilung Tiefbau/Verkehrsmanagement.

6. Grundlagen

Gesetze und Verordnungen

SR 741.01	Strassenverkehrsgesetz (SVG)
SR 741.11	Verkehrsregelnverordnung (VRV)
SR 741.21	Signalisationsverordnung (SSV)
SR 741.213.3	Verordnung über die Tempo 30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 28. September 2001 Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn des UVEK vom 19. März 2002
SAR 991.100	Gesetz über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (GVS)
SAR 991.111	Verordnung über den Vollzug des Strassenverkehrsrechtes (Strassenverkehrsverordnung [SVV])

Normen

SN 640 851	Besondere Markierungen
SN 640 211 - 640 213	Entwurf des Strassenraumes