

GK 115

Interpellation der SP/JUSO-Fraktion vom 14. März 2016 betr. "Begegnungszone Wuhrmatt-/Junkermattstrasse – Aufhebung Fahrverbot" – Beantwortung

Sehr geehrte Frau Präsidentin
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

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

Einleitung/Allgemeines/Sachverhalt

Mit dem Bestreben nach mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität und mehr Bewegungsfreiraum in dicht bebauten Wohnquartieren, in denen private und öffentliche Freiflächen in geringem Masse vorhanden sind oder sogar fehlen, wurde Anfang der 80er-Jahre nach niederländischem Vorbild in der Schweiz die "Wohnstrasse" eingeführt. Ziel dieser Wohnstrassen war es, einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Strassenraum zu schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten aufhebt und dem Fussverkehr Priorität einräumt. Die gesamte Verkehrsfläche sollte als Mischverkehrsfläche besonders gestaltet und dem Fussverkehr – für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte – zur Verfügung gestellt werden.

Diese Art der Verkehrsberuhigung setzte sich jedoch in der Schweiz nicht durch. Es wurden nur wenige Wohnstrassen realisiert. Aus dem Pilotprojekt der Flanierzone in Burgdorf entstand die Begegnungszone. Die Begegnungszonen können seit 2002 schweizweit eingeführt werden. Bereits wurden in der Schweiz einige Hundert Begegnungszonen realisiert. Etliche davon auch im Kanton Aargau. Dieses Verkehrsregime hat sich bewährt.

Die Stadt Zofingen hat im Jahr 2006 ein Konzept erarbeitet, welches die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren regelt. Darin wurden einerseits die Rahmenbedingungen wie die gesetzlichen Grundlagen, Signalisation und Markierung, Voraussetzungen für die Eignung, das Auflageverfahren usw. behandelt. Andererseits wurden das gemeindeeigene Verfahren definiert und eine Anleitung für Anwohnende, welche die Einführung einer Tempo-30-Zone wünschen, beschrieben. Die zwischenzeitlich grosse Anzahl errichteter Tempo-30-Zonen in Zofingen lässt auf die Zweckmässigkeit des Konzeptes und das Bedürfnis der Anwohnenden auf verkehrsberuhigte Strassen schliessen. In letzter Zeit wurden nun vermehrt Anträge für die Umwandlung von Tempo-30-Zonen in Begegnungszonen gestellt. Die Stadt Zofingen will bis Ende Legislaturperiode 2014 – 2017 eine Re-

gelung erstellen, welche eine einheitliche Behandlung der Begehren ermöglicht, die Vorgehensweise definiert und grobe Angaben zu den Kosten macht.

Gemäss den gesetzlichen Bestimmungen können die Begegnungszonen in Gebieten mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzungen eingerichtet werden. Insbesondere sind diese auch in Bereichen von Anlagen mit erhöhten Schutzbedürfnissen (z. B. Schulen), im Bereich von Bahn- und Bushaltestellen und der Altstadt zu thematisieren.

Zur Frage 1

Wie lautet die Begründung zur Aufhebung der Fahrverbote in diesem Quartier?

Voraussetzung für die verkehrsberuhigten Bereiche in Zofingen Süd ist eine funktionierende Netzhierarchie mit schnellen und langsamen Achsen mit entsprechender Lenkung des überörtlichen Verkehrs und einem weitgehend selbsterklärenden Strassenraum zur Verdeutlichung der Berechtigung der einzelnen Verkehrsteilnehmenden.

Als Folge der geplanten Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 auf der Frikart- und Brittnauerstrasse erachtete es der Stadtrat als zweckmässig, das Geschwindigkeitsregime auch in den westlich angrenzenden Wohnquartieren (Junkermatt-, Wuhrmatt-, Rösslimattstrasse und Blustweg) zu überprüfen und zu reduzieren (z. B. Tempo 30 oder Begegnungszone). Auf diesen vier Strassenzügen ist heute nach wie vor Tempo 50 signalisiert.

In den 80er-Jahren wurde auf den Quartierstrassen Junkermatt-, Wuhrmatt-, Rösslimattstrasse und Blustweg ein Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder verfügt. Ursache war der Schleichverkehr durch die Quartierstrassen bei geschlossenen Bahnschranken an der Strengelbacherstrasse K233. Mit der Eröffnung der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse K233 im November 2015 fällt der Hauptgrund für die Fahrverbote weg, welche im Übrigen nur schwierig zu kontrollieren waren. Die Routenwahl durch die Gemeindestrassen im Sinne einer Abkürzung wird keine Zeitersparnis mehr bringen, weshalb auch kein Schleichverkehr durch die Quartiere mehr zu erwarten ist. Die Sachverhaltsvoraussetzungen für die Verkehrsbeschränkungen haben sich grundlegend geändert.

Zudem ist auch das maximal zulässige Geschwindigkeitsniveau in der Junkermatt-, Wuhrmatt-, Rösslimattstrasse sowie auf dem Blustweg mit 50 km/h für ein Wohnquartier deutlich zu hoch. Eine Begegnungszone wird den städtebaulichen Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsräume besser gerecht. Sie trägt auch der heutigen Nutzung der Siedlungsräume entsprechend Rechnung.

Die vier Quartierstrasse lassen sich wie folgt charakterisieren:

Strasse	Funktion	Breite [m]	Bemerkungen
Junkermattstrasse	Zufahrtsweg	4.90-5.00	enge Strassenverhältnisse, kein Trottoir
Wuhrmattstrasse	Zufahrtsweg	5.90-6.10	unterschiedliche Strassenbreiten, kein Trottoir
Rösslimattstrasse	Zufahrtsweg	5.50	
Blustweg	Zufahrtsstrasse/Zufahrtsweg	4.90-6.10	

Die Quartierstrassen sind schmal und teilweise unübersichtlich. Es fehlen die erforderlichen Sichtzonen bei vielen Ein- und Ausfahrten. Zusammengefasst ist der Ausbaustandard für Tempo 50 nicht ausreichend und der Verkehrssicherheit abträglich.

An einer gut besuchten öffentlichen Informationsveranstaltung im September 2015 diskutierte das zuständige Ressort verschiedene mögliche Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Im Zentrum der Veranstaltung stand die Frage, welches die richtige Geschwindigkeit für dieses Quartier nach Eröffnung der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse sein wird. Es standen grundsätzlich die beiden Massnahmen zur Diskussion:

- Zonensignalisation Tempo 30
- Begegnungszone

Eine informelle Konsultativumfrage an der öffentlichen Orientierungsveranstaltung ergab, dass einhellig Verkehrsberuhigungsmassnahmen gewünscht werden. Es gab aber keine klare Mehrheit für Tempo 30 oder Begegnungszone.

Grundsätzlich sind beide Verkehrsregimes in den vier Gemeindestrassen denkbar. Die Einführung einer Begegnungszone in Wohngebieten ist ein klassischer Anwendungsfall. Mit der Ausscheidung einer Begegnungszone wird die Strassenhierarchie gegenüber der Frikart- und der Brittnauerstrasse, bei welchen Tempo 30 vorgesehen ist, betont.

Die eingereichten Petitionen sprechen sich zusammengefasst grossmehrheitlich für die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 (73.3 %) aus. Für die Zonensignalisation Tempo-30-Zone waren es 26.7 %.

Für die Umsetzung der Begegnungszone sind einfache und kostengünstige Massnahmen vorgesehen, wie Eingangstore, Markierungen und Signalisierungen.

Zur Frage 2

Welche Grundsätze resp. Merkmale (gemäss Gutachten Begegnungszone Junkermatt, 1.1 Ausgangslage, Seite 1) gelten in Zofingen generell zur Einführung oder Aufhebung von Fahrverboten auf verkehrsberuhigten Gemeinde- und Quartierstrassen?

Der Stadtrat hat im Zusammenhang mit der Erstellung des Konzepts für die Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 (2006) die Kriterien definiert, nach welchen bestehende Verkehrsbeschränkungen, wie z. B. Fahrverbote, beibehalten werden sollen. Es sind dies im Einzelnen:

- Schleichverkehr (ortsfremder Durchgangsverkehr)
- ungenügender Ausbaustandard (z. B. fehlende Strassenbreite)
- beeinträchtigte Verkehrssicherheit (z. B. Schulwegsicherheit)
- Parkierungsdruck (z. B. Fremdparkierer)

Die Anwohnerinnen und Anwohner von Strassen, welche mit Fahrverboten belegt sind und in denen diese Kriterien nicht zum Tragen kommen, geniessen im Vergleich zu der Bevölkerung in anderen Quartieren einen Sondervorteil, was eine Ungleichbehandlung darstellt.

Sehr oft haben sich die Voraussetzungen seit dem Erlass von Verkehrsbeschränkungen gänzlich geändert. So auch bei der Junkermatt- und der Wuhrmattstrasse. Mit der Inbetriebnahme der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse fällt der Hauptgrund für den Schleichverkehr durch diese beiden Strassenzüge weg.

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Junker- und der Wuhrmattstrasse waren an der Orientierungsveranstaltung jedoch anderer Meinung. Sie sind der Ansicht, dass auch nach Eröffnung der SBB-Unterführung Strengelbacherstrasse das Potenzial für Schleichverkehr durch diese Strassen nach wie vor bestehe.

Mit der Einführung der Begegnungszone wird der Widerstand für den durchfahrenden Verkehr weiter erhöht. Sollte der Schleichverkehr dennoch weiterhin bestehen, so kann im Rahmen der erforderlichen Erfolgskontrolle der Erlass weiterer Massnahmen erfolgen.

Erfahrungen aus anderen Gemeinden bei der Realisation von Tempo-30-Zonen zeigen, dass mit deren Einführung 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.

Dem Stadtrat ist es auch ein Anliegen, unter dem Aspekt der signalisationsrechtlichen Verhältnismässigkeit jeweils eine strenge Kontrolle der Notwendigkeit von Verkehrssignalen vorzunehmen (Stichwort Bekämpfung des Schilderwaldes). Wo bereits Verkehrsanordnungen bestehen, ist naturgemäss ein strengerer Verhältnismässigkeitsmassstab anzulegen. Es ist das Ziel, eine Massnahme mit möglichst wenigen Signalen kenntlich zu machen.

Zur Frage 3

Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass mit der Tempo-30-Zone auf der Frikartstrasse inkl. den begleitenden Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungselementen und einer Begegnungszone im Junkermattquartier ohne Fahrverbot ein klares Unterscheidungsmerkmal zweier unterschiedlich beanspruchter Zonen fehlt? Falls nein, warum nicht?

Zwischen einer Begegnungszone Tempo 20 und Tempo 30 bestehen substanzielle Unterschiede bezüglich Einsatzbereichen und -grenzen. Die Einführung einer Begegnungszone in den vier Gemeindestrassen (Junkermatt-, Wuhrmatt-, Rösslimattstrasse und Blustweg) ist sachlogisch und zweckmässig. Diese Massnahme ist netzhierarchisch und städtebaulich angemessen. Ein einheitliches Verkehrsregime in einem grösseren Wohnquartier trägt den Nutzungsbedürfnissen und der Akzeptanz der Quartierbevölkerung eher Rechnung, als wenn es stetig ändert.

Auch mit der Aufhebung der bestehenden Verkehrsbeschränkung in den vier Gemeindestrassen bestehen nach wie vor signifikante Unterschiede zwischen einer Begegnungszone und einer Tempo-30-Zone. Die Hauptunterschiede sind die Höchstgeschwindigkeit und die Vortrittsregelungen (vgl. Antwort Frage 5).

Zur Frage 4

Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass vor Abschluss der Bautätigkeiten auf der Unteren Brühlstrasse sowie der Mühlemattstrasse keine verbindlichen Aussagen über Verkehrsfluss und -menge (inkl. Schleichverkehr) auf der Strengelbacherstrasse/Frikartstrasse gemacht werden können? Falls nein, warum nicht?

Abklärungen über Verkehrsmengen (Art und Zusammensetzung) sowie die Routenwahl und die umweltrelevanten Auswirkungen zu tätigen, ist sehr schwierig. Sie bedingen entsprechende umfassende Untersuchungen über längere Zeiträume, um verlässliche Aussagen machen zu können. Der Stadtrat erachtet solche umfassende Abklärungen als unverhältnismässig und als zu kostspielig. Im Rahmen der zu tätigenen Nachkontrolle nach ca. einem Jahr auf der Frikart- und der Brittnauerstrasse wird der Stadtrat anhand der Ergebnisse weitere Massnahmen prüfen. Es werden die Verkehrsmenge und die Geschwindigkeit erhoben. Es erfolgen aus Kostengründen keine Zwischenkontrollen. Aus Sicht des Stadtrates bestehen in Nord-Süd-Richtung genügend Wegalternativen, ohne dass die beiden vorerwähnten Gemeindestrassen durchfahren werden müssen.

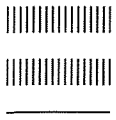
Zur Frage 5

Findet der Stadtrat es richtig, dass Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen - wie in der eidgenössischen Verordnung - materiell einheitlich betrachtet werden?

Bei der Einführung der Zonensignalisation Tempo 30 und Begegnungszonen stützt sich der Stadtrat auf die einschlägigen übergeordneten Gesetzesgrundlagen (Strassenverkehrsgesetz, Signalisationsverordnung sowie Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) ab. Pro Gebiet wird jeweils ein Gutachten erstellt, welches vor der öffentlichen Auflage durch den Kanton vorgeprüft wird. Das Gutachten zeigt die Gestaltung des Übergangs in eine Begegnungszone auf. Weiter umschreibt es die Ziele, die mit dieser Anordnung angestrebt werden.

Zwischen einer Zonensignalisation Tempo 30 und einer Begegnungszone bestehen Unterschiede. Es sind dies im Einzelnen:

Tempo-30-Zone	Begegnungszone
In Tempo-30-Zonen müssen Fahrzeuglenker besonders vorsichtig und rücksichtsvoll fahren, obschon sie Vortritt haben.	In Begegnungszonen dürfen Fussgänger die ganze Verkehrsfläche benutzen.
Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.	Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.
Fahrzeuge haben Vortritt.	Fussgänger haben Vortritt.
Es gilt Rechtsvortritt (Ausnahme: andere Markierungen oder Signalisationen).	Es gilt Rechtsvortritt (Ausnahme: andere Markierungen oder Signalisationen).
Keine Fussgängerstreifen. Ausnahmen bei gefährlichen Stellen, z. B. Schulen, Heime.	Keine Fussgängerstreifen.
Parkieren normalerweise frei, wenn nicht anders markiert oder signalisiert.	Das Parkieren ist ausschliesslich dort gestattet, wo es durch Signale oder Markierungen ausdrücklich erlaubt ist. An allen anderen Stellen ist das Parkieren in Begegnungszonen verboten.



	Velos dürfen auf einem Trottoir abgestellt werden, wenn mindestens 1,5 Meter für die Fussgänger frei bleiben (ausgenommen bei einem signalisierten Halteverbot). In Strassen ohne ein Veloparkfeld und ohne Trottoir dürfen Velos frei parkiert werden, sie dürfen die anderen Verkehrsteilnehmer aber nicht behindern oder gefährden.
--	--

Zur Frage 6

Weswegen wurden - entgegen der Richtlinien im Konzept "Einführung von Tempo 30-Zonen in Zofinger Wohnquartieren" vom 8. November 2006 - die Anträge zur Einführung einer Begegnungszone sowie Aufhebung der Fahrverbote nicht materiell entkoppelt? Warum wurden die Ausschreibungen nicht separat durchgeführt?

Für den Stadtrat war es aus Transparenzgründen und aus der Logik des Verkehrskonzepts Zofingen Süd angezeigt, dass die beiden Massnahmen für die vier Gemeindestrassen (Junkermatt-, Wuhrmatt-, Rösslimattstrasse und Blustweg), die Einführung einer Begegnungszone Tempo 20 und die Aufhebung der bestehenden Verkehrsbeschränkung gemeinsam öffentlich aufgelegt werden.

Auch aus verfahrensökonomischen Gründen erschien es dem Stadtrat angezeigt, dass sowohl der Erlass der Begegnungszone Tempo 20, wie auch die Revokation der bestehenden Verkehrsbeschränkung in einer Verfügung resp. Ausschreibung vorgenommen wird. Die bundesrechtlichen Verfahrensvorgaben wurden damit rechtsgenügend eingehalten (Koordinationspflicht).

Aufgrund der geänderten Verhältnisse und des durch die Begegnungszone geschaffenen Verkehrswiderstandes erschien es dem Stadtrat auch aufgrund der signalisationstechnischen Verhältnismässigkeit angezeigt, die Verkehrsbeschränkung aufzuheben. Dies hat auch eine rechtliche Bedeutung (Bekämpfung des Schilderwaldes, Art. 101 Abs. 3 und 5 SSV).

Zur Frage 7


Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass mit der Beibehaltung eines Fahrverbots rechtlich ein anderer Strassenraum entsteht, welcher Parkplatzsuchverkehr zulässt (vgl. dazu Bundesgerichtsentscheide 6B_66/2014 vom 14. 11.2014 und 96 IV 42 vom 15. Januar 1970)?

Die Fragestellung ist nicht schlüssig, weshalb der Stadtrat bei der Beantwortung von nachfolgender Fragestellung ausgegangen ist: "Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass mit der *Aufhebung* eines Fahrverbots rechtlich ein anderer Strassenraum entsteht, welcher Parkplatzsuchverkehr zulässt."

Die heute in den vier Gemeindestrassen bestehende örtliche Verkehrsanordnung – Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder – stellt ohne Zweifel eine lokal geltende Verhaltensvorschrift dar. Eine Strasse mit einem Fahrverbot hat einen anderen Charakter, als eine Strasse ohne Verkehrsbeschränkung. Diese Verkehrsanordnung ist aus Sicht des Stadtrates nicht mehr erforderlich. Eine Begegnungszone Tempo 20 stellt auch für das Parkieren klare und einschneidende Regeln auf.

Der Stadtrat sieht vor, in den vier Strassen mit umfassender Begegnungszone keine zusätzlichen Strassenparkplätze zu markieren. Diese Haltung deckt sich mit Forderungen aus dem Quartier. Dadurch soll der Parksuchverkehr gänzlich unterbunden werden. Parksuchverkehr können nicht nur quartierfremde Verkehrsteilnehmende verursachen, sondern auch Quartierbewohnerinnen und -bewohner selber. Daher spielt die bestehende Verkehrsbeschränkung keine Rolle. Fehlbare Parkierende werden durch die Repol gebüsst. So gesehen entsteht rechtlich kein anderer Strassenraum.

Zofingen, 31. August 2016

Freundliche Grüsse
STADTRAT ZOFINGEN

Hans-Ruedi Hottiger
Stadtammann


Cornelia Zürcher
Stadtschreiberin

Verteiler per E-Mail

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