

STADT AARAU



BEGEGNUNGSZONEN IN WOHNQUARTIEREN KONZEPTBERICHT

Stand: August 2020



Impressum

Projekterarbeitung

Stadtentwicklung Aarau

Marco Caprarese
Projektleiter Mobilität, Stadt Aarau

Sandro Maritz
Projektmitarbeiter Mobilität und Energie, Stadt Aarau

Michael Rabe
Fachspezialist Freiraum

Begleitung

Energie und Verkehrskommission, Stadt Aarau

Werner Schib
Thomas Belloli
Roberto de Tommasi
Reto Gräub
Mathias Grünenfelder
Kämpfen Stephan
Erich Niklaus
Thomas Richner
Dr. Hans-Kaspar Scherrer
Simone Silbereisen
Alexander Umbricht

Inhalt

1. Einführung

- 1.1 Verkehrsberuhigte Zonen in Aarau
- 1.2 Kommunalen Gesamtplan Verkehr
- 1.3 Ziele des Konzepts

2. Ausgestaltung

- 2.1 Prozessablauf
- 2.2 Eignungskriterien
- 2.3 Gutachten

3. Gestaltung

- 3.1 Torsituation / Markierung
- 3.2 Möblierung
- 3.3 Vorgaben bei zukünftigen Sanierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren



1. Einführung

Die Schaffung von Begegnungszonen in Wohnquartieren entspricht einem wahrnehmbar wachsenden Bedürfnis der Aarauerinnen und Aarauer, so liegen der Stadt bereits verschiedene Anfragen aus der Bevölkerung vor. Die Stadt Aarau möchte mit dem vorliegenden Vorgehenskonzept den Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglichen, den Prozess zur Signalisation und Mitgestaltung einer Begegnungszone in ihrer Wohnstrasse initiieren zu können. In anderen Städten wie Bern oder Basel existieren solche Konzepte bereits und stossen auf positive Resonanz in der Bevölkerung.

Es ist nicht Ziel der Stadt, von sich aus flächendeckend Begegnungszonen zu signalisieren, sondern dort zu reagieren, wo ein entsprechendes Bedürfnis einer Mehrheit der Anwohnenden besteht. Die Initiativen sollen deshalb aus der Bevölkerung stammen. Der kommunale Gesamtplan Verkehr sieht eine solche Möglichkeit vor.

1.1 Verkehrsberuhigte Zonen in Aarau

In grossen Teilen der Quartierstrassen in Aarau gilt Tempo 30. Nur in der Altstadt und in zwei Wohnquartieren finden sich sogenannte Begegnungszonen, in welchen Tempo 20 gilt und Fussgängerinnen und Fussgänger vortrittsberechtigt sind.

Begegnungszonen werten Quartiersstrassen als umgebenden Aussenraum des eigenen Wohnortes zu einem attraktiveren öffentlichen Raum auf. Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten durch die Signalisation einer Begegnungszone ein Vortrittsrecht gegenüber dem motorisierten Verkehr und Velos. Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 km/h soll die Präsenz im Strassenraum insbesondere für Kinder angemessener und sicherer gestalten.

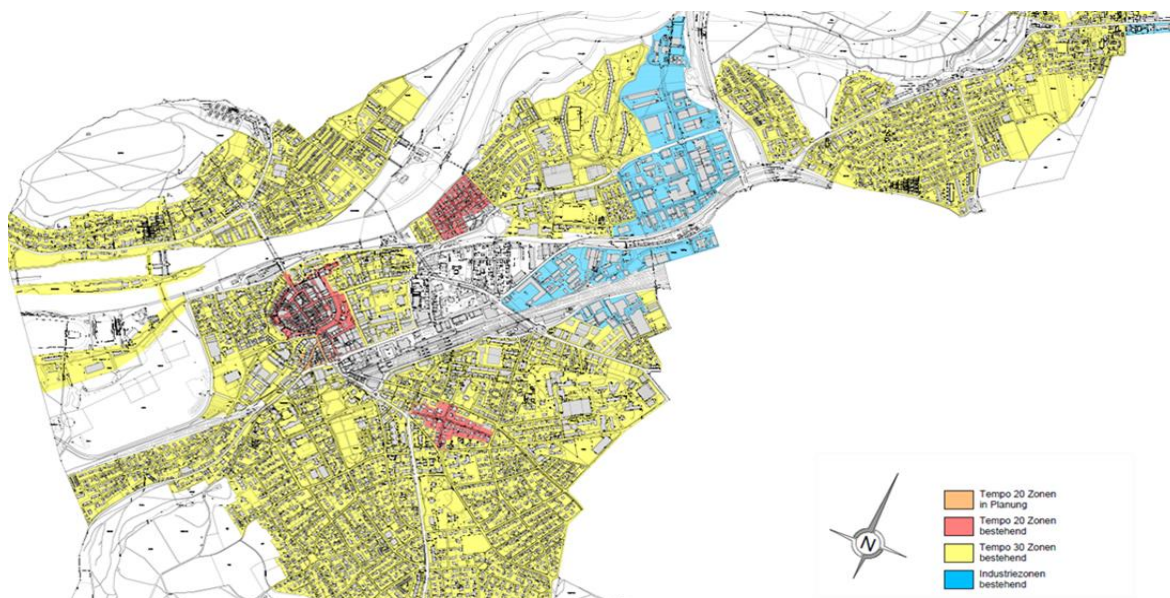


Abbildung 1: Karte Aarau mit den jeweiligen Tempozonen



1.2 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) sieht die Ausarbeitung eines Begegnungszonenkonzepts für Wohnquartiere vor.

Auszug aus dem KGV (Seite 40):

"Seitens der Stadt werden Begegnungszonen auch in Wohnquartieren nicht ausgeschlossen. Sie müssen sich aber an den gesetzlichen Rahmen halten, auf klar definierte Strassenabschnitte begrenzen und einem Bedürfnis der Quartierbevölkerung entsprechen. Entsprechende Anträge haben bottom-up, also aus der Anwohnerschaft heraus, zu erfolgen und müssen von einer Mehrheit der Anwohnerschaft befürwortet werden. Die Stadt wird ein entsprechendes Merkblatt / Vorgehenskonzept erarbeiten."

1.3 Ziele des Konzeptes

- Personen aus der Bevölkerung sollen die Signalisation einer Begegnungszone anstossen und diese mitgestalten können.
- Der Prozess sollte für Anwohnerinnen und Anwohner wie auch für die Stadtverwaltung möglichst einfach und effizient sein.
- Die Ausgestaltung der Begegnungszone soll den Strassenraum attraktiver machen und zum Spielen und Begegnen einladen.

2. Der Weg zur Begegnungszone

Das Begegnungszonenkonzept beinhaltet ein Prozessblatt, ein Antragsformular, einen Flyer für die Bevölkerung und eine Tabelle zur Stellungnahme.

2.1 Prozessablauf

Personen mit dem Wunsch zur Signalisation einer Begegnungszone in Wohnquartieren können sich auf der Website der Stadt Aarau informieren, dort wird ein *Flyer* mit allen wichtigen Informationen aufgeschaltet. Der genaue Prozessablauf kann ebenfalls eingesehen werden. Weiter befindet sich auf der Website das Formular Antrag zur Signalisation von Begegnungszonen in Wohnquartieren. Das Formular ermöglicht eine standardisierte erste Kontaktaufnahme mit der Stadt. Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller wissen von Anfang an, welche Informationen die Stadt braucht und erhalten Informationen, um abschätzen zu können, ob der betreffende Strassenabschnitt überhaupt geeignet ist für die Signalisation einer Begegnungszone. Die antragstellende Person hat auf dem Formular Angaben zu ihrer Person und dem Perimeter zu machen (ggf. mit Planbeilage). Weiter hat die Antragstellerin / der Antragsteller zu prüfen, ob die Eignungskriterien gemäss eigenen Einschätzungen erfüllt sind, und den Antrag zu begründen. Bei Unklarheiten kann die Hilfe der Stadtverwaltung in Anspruch genommen werden.

Das Antragsformular (siehe 2.2) kann online heruntergeladen werden und soll mit Ausnahme des Unterschriftenbogens elektronisch ausgefüllt werden. Durch das elektronische Ausfüllen wird der Prozess für alle Beteiligten vereinfacht. Nach dem Ausfüllen kann das Formular ausgedruckt und mit dem Sammeln der Unterschriften begonnen werden. Um den Prozess bei der Stadtverwaltung anzustossen, müssen mindestens 50% der Anwohnenden den Antrag unterschreiben. Die Schwelle von 50% dient dazu, sicherzustellen, dass die Anträge tatsächlich einem Bedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner entsprechen.

Wird der Antrag ordnungsgemäss ausgefüllt und enthält er die erforderlichen Unterschriften, trifft die Stadtentwicklung erste Abklärungen über die Machbarkeit einer solchen Signalisation (Dauer ab Projektstart: ca. 4 Wochen).

Der eigentliche Projektierungsprozess startet bei einer positiven Entscheidung seitens Stadtentwicklung. Dabei soll die Bevölkerung aktiv einbezogen werden. Dieser Einbezug erfolgt über eine Anwohnergruppe, die sich aus drei bis fünf nicht im selben Haushalt lebenden Personen zusammensetzt. Damit wird gewährleistet, dass die Initiative nicht nur von einer Einzelperson ausgeht und von möglichst vielen Parteien getragen wird. Im Rahmen einer Kick-off-Sitzung, zu welcher nebst Vertretern des Stadtbauamtes und der Stadtpolizei auch die Gruppe der Anwohnenden eingeladen ist, können Wünsche und Anregungen eingebracht werden. Eine Begehung der Strasse kann bei der Kick-off-Veranstaltung sinnvoll sein.



Die Stadtentwicklung wird in der Folge ein Vorprojekt (Dauer: 2 Monate) ausarbeiten. Im Anschluss erfolgt der Versand des Projekts an alle Anwohnenden der Strasse mit einer Einladung zu einer öffentlichen Veranstaltung. Während dieser Veranstaltung dürfen alle interessierten Anwohner/-innen ihre weitergehenden Vorstellungen bzw. ihre Kritik einbringen.

Im Anschluss an die Veranstaltung erfolgt die Ausarbeitung des definitiven Projekts (Dauer: 6 Wochen). Nach Vorliegen des definitiven Projekts, erfolgt das Ausfüllen des für die Signalisationsänderung vorgeschriebene Kurzgutachtens (Dauer: 1 Tag). Wenn auch dieses positiv ausfällt, entscheidet der Stadtrat über das Projekt (Dauer: 1 Monat). Stimmt dieser ebenfalls zu, wird das Projekt publiziert (Einsprachefrist: 30 Tage). In dieser Phase können Einsprachen die Umsetzung verzögern. Durch den Einbezug der Anwohnergruppe und der öffentlichen Veranstaltung sollen Einsprachen in dieser Phase verhindert werden. Das Stadtbauamt und die Stadtpolizei können das Projekt nach erfolgter Publikation und allfälliger Behandlung von Einsprachen realisieren (Dauer: 2 Monate).

Für die Signalisation einer Begegnungszone muss, vom Antrag bis zur Realisierung, mit einer Dauer von rund 1 - 2 Jahren gerechnet werden. Im Grundsatz soll die "Umgestaltung" zur Begegnungszone ohne bauliche Massnahmen erfolgen. Dies hat zwei Gründe: Zum einen bedingen bauliche Eingriffe grössere Planungen, was sich negativ auf die Projektdauer und die Kosten auswirkt. Zum anderen bewahrt ein Projekt ohne bauliche Eingriffe eine gewisse Flexibilität für spätere weitere Anpassungen.

Nach der Realisierung einer Begegnungszone wird nach rund 6 - 12 Monaten eine Nachkontrolle durchgeführt. Insbesondere die Einhaltung der Geschwindigkeit steht bei dieser Nachkontrolle im Fokus. Stellt sich heraus, dass die neue Geschwindigkeitsbegrenzung nicht eingehalten wird, müssen weitere Massnahmen geprüft werden.

Die Signalisation einer Begegnungszone kann auch im Rahmen von Strassensanierungsprojekten eingebracht werden. In diesem Zusammenhang ist der Spielraum für bauliche Massnahmen grösser.



2.2 Eignungskriterien

Um klar zu definieren, auf welchen Strassenabschnitten die Signalisation einer Begegnungszone Sinn machen, wurden Eignungskriterien definiert. Die nachfolgenden Kriterien entsprechen der Praxis anderer Städte und stammen aus Empfehlungen von "Fussverkehr Schweiz". Die Kriterien gelten als Leitplanken; für die definitive Eignung einer Strasse ist eine Abwägung vor Ort zwingend.

1. *Keine Hauptverkehrsachse oder Quartiersammelstrasse*

Begründung: Hauptverkehrsachsen sollen den optimalen Abfluss des Verkehrs sicherstellen. Quartiersammelstrassen sollen den Verkehr aus den einzelnen Quartierstrassen sammeln und auf die Hauptverkehrsachsen leiten, sie sind dadurch stärker befahren. Da der Wunsch nach einer Begegnungszone oftmals mit dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität/-möglichkeiten im Strassenraum verbunden ist, eignen sich diese beiden Strassentypen weniger für eine Begegnungszone. Die Schaffung einer Begegnungszone erhöht auch den Durchfahrtswiderstand einer Strasse und führt tendenziell dazu, dass der Verkehr auf benachbarte Strassenzüge ausweicht. Der Sinn von Hauptverkehrsachsen und Quartiersammelstrassen ist es, dass diese den Verkehr aus den anliegenden Strassen aufnehmen und weiter-/ ableiten. Sie eignen sich auch aus diesem Grund weniger als Begegnungszone in Wohnquartieren.

2. *Wenig Verkehr (maximal rund 100 Fahrzeuge pro Stunde)*

Begründung: In Wohnquartieren geht der Wunsch nach einer Begegnungszone oftmals mit dem Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität im Strassenraum einher. Um diesen Wunsch mit einer Begegnungszone unterstützen zu können, ist es eine Bedingung, dass der entsprechende

Strassenabschnitt keine zu grosse Verkehrsmenge bewältigen muss. Je mehr Verkehr auf einer Begegnungszone vorherrscht, desto unattraktiver der Strassenraum. Mit einer Reduktion der Geschwindigkeit kann hingegen der Verkehr auch reduziert werden; darum besteht bei diesem Kriterium mehr Spielraum.

3. *Kein öffentlicher Linienbusverkehr*

Begründung: In der Begegnungszone erhalten Fussgängerinnen und Fussgänger den Vortritt. Busse verlieren so den Vortritt und Fahrpläne sind schwieriger einzuhalten. Die tiefere Geschwindigkeit verlangsamt zudem den Bus im Allgemeinen. Je nach Taktfrequenz des Busses ist der Wunsch nach mehr (vortrittsberechtigten) Aufenthaltsmöglichkeiten im Strassenraum wenig kompatibel mit der Situation vor Ort.

4. *Keine anliegenden Strassen mit Tempo 50*

Begründung: Je höher der Geschwindigkeitsunterschied zwischen zwei Abschnitten ist, umso länger dauert es in der Regel, bis die verschiedenen Fahrzeuge die signalisierte Höchstgeschwindigkeit einhalten. Ist der verkehrsberuhigte Abschnitt kurz, ist zudem mit einer geringeren Einhaltequote zu rechnen. Dies birgt Gefahrenpotenzial, da andere Verkehrsteilnehmende nicht mit schneller fahrenden Autos rechnen. Deshalb müssten unter Umständen grössere bauliche Massnahmen ergriffen werden. Die BfU empfiehlt bauliche Massnahmen, wenn die V85-Geschwindigkeit¹ vor der Signalisation der Begegnungszone mehr als 25 km/h beträgt. Je mehr dieser Wert überschritten wird, desto grösser die empfohlenen baulichen Massnahmen.

5. *Keine Velo-Komfortroute oder Velo-Hauptroute*

Begründung: Die Velo-Komfortrouten dienen dem Veloverkehr als komfortable und schnelle Strecken. Insbesondere die Schnelligkeit steht in einem gewissen Widerspruch mit dem Ziel einer Verkehrsberuhigung von Begegnungszonen. Sowohl bis 25 km/h unterstützende Bikes als auch jene bis 45 km/h, überschreiten die Geschwindigkeit von 20 km/h der Begegnungszone deutlich. Auch für Hauptrouten, bei denen der Fokus insbesondere auf der Schnelligkeit liegt, gilt das gleiche.



2.3 Gutachten

Die Signalisation einer Begegnungszone bedingt ein entsprechendes Gutachten. Um den Prozess der Erstellung eines Gutachtens schlank und damit kostengünstig zu halten, entstand vor der Umsetzung des allerersten Begegnungszonenprojekts ein "Rahmengutachten", das die allgemeinen, vom jeweiligen Strassenabschnitt unabhängigen Bestandteile enthält. In der Folge können für die einzelnen Begegnungszonenprojekte ergänzende Kurzgutachten erstellt werden, die nur noch auf die spezifische Vor-Ort-Situation eingehen.

3. Gestaltung



Bei der Gestaltung einer Begegnungszone spielen zwei wesentliche Aspekte für die erfolgreiche Umsetzung eine Rolle: Zum einen hat die Gestaltung grossen Einfluss darauf, ob der Strassenabschnitt vom motorisierten Verkehr als Begegnungszone wahrgenommen wird und damit die signalisierte Höchstgeschwindigkeit eingehalten und den Fussgängerinnen und Fussgängern der Vortritt gewährt wird. Zum anderen hat die Gestaltung auch grossen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und damit die Nutzung der Begegnungszone selbst.

Damit die Begegnungszone vom motorisierten Verkehr als solche wahrgenommen wird, ist die Kennzeichnung der Einfahrt mit einem entsprechenden Torelement von grosser Bedeutung. Innerhalb einer Begegnungszone soll zudem für alle Verkehrsteilnehmer klar erkennbar sein, dass sie sich in einer Begegnungszone befinden. Dazu sind neben den offiziellen Markierungen auch weitere Gestaltungselemente möglich, die den Strassenraum qualitativ aufwerten.

3.1 Torsituation / Markierung

Zur optimalen Wahrnehmung einer Begegnungszone (Tempo 20) stellt das Eingangstor ein wichtiges Element dar. Dieses soll überall in der Stadt gleich ausgestaltet sein und damit als einheitliches Wiedererkennungsmerkmal für alle Begegnungszonen in Wohnquartieren der Stadt Aarau dienen. Bei den zwei aktuell bestehenden Begegnungszonen in den Wohnquartieren am Sengelbachweg und der Jurastrasse / Augustin-Keller Strasse gibt es noch keine einheitliche Gestaltung des Eingangstores. In Tempo-30-Zonen kommen jeweils standardmässig die gleichen Elemente zum Einsatz. Dies beinhaltet das offizielle Tempo-30-Verkehrsschild, montiert an einer, respektive zwei Stangen. Ergänzend dient ein in einem Elfenbein-Farbton markierter Balken am Boden als weiteres Element zur Wahrnehmung des Temporegimewechsels.

Das Eingangstor für Begegnungszonen in Wohnquartieren soll analog jenem der Tempo-30-Zone ausgestaltet werden. Dieses beinhaltet das offizielle Signal für eine Begegnungszone, montiert je nach Platzverhältnissen zwischen zwei seitlich platzierten Stangen oder bei engen Platzverhältnissen an einer einzelnen Stange. Zudem soll ein Balken am Boden die Wahrnehmung verbessern. Die Farbe für den Balken soll sich klar von jenem in der Tempo-30-Zone abheben. Bei Begegnungszonen in Wohnquartieren soll dieser Balken in der Farbe Pastellgelb (RAL 1034) gehalten werden.

Nr.	RAL		Eignung		
	Muster ¹⁾	Name	einfarbig	zweifarbige	breite Bänder
1000		Grünbeige	X	X	X
1034		Pastellgelb	X	X	X

Innerhalb der Begegnungszone soll zur Erinnerung der Zonenzugehörigkeit die nach "Weisung über besondere Markierungen auf der Fahrbahn des UVEK" gebräuchliche Markierung "20" eingesetzt werden.

3.2 Möblierung

Um die Erkennbarkeit der Tempo-20-Zone zu erhöhen und die Aufenthaltsqualität zu steigern, kann die Strassenmöblierung einen wichtigen Beitrag leisten. Sie kann den Durchfahrtswiderstand erhöhen und damit das Tempo der Fahrzeuge zu reduzieren.

Innerhalb der Strassenabschnitte sollen deshalb nach Möglichkeit Zonen ausgeschieden werden, welche Platz für Möblierung bieten. In diesen Zonen können einerseits fixe Elemente wie Parkbänke oder Pflanzbereiche- und Tröge (z.B. von Anwohnerinnen und Anwohnern bewirtschaftet) Platz finden, andererseits sollen auch beweglichere Möblierungen wie Stühle oder eine Tischtennisplatte möglich sein. Die Bedürfnisse der Anwohnenden eines Strassenabschnittes sollen einbezogen werden. Sie können mitentscheiden, welche Elemente sie sich in ihrer Strasse wünschen bzw. was sie zur



Gestaltung bzw. deren Pflege beitragen können. Vertreter der Stadt (Stadtrgün Aarau) gewährleisten den Einbezug von Fachkompetenz im Bereich Ökologie und Biodiversität.

3.3 Vorgaben bei zukünftigen Sanierung von Begegnungszonen in Wohnquartieren

Stehen zum Zeitpunkt einer Anfrage umfassende Sanierungen des betreffenden Strassenabschnitts an, ist darauf zu achten, folgende Ziele zu erreichen:

'Der Strassenraum ist so aufzuwerten, dass er für die lokale Bevölkerung attraktiv erscheint und zum Aufenthalt einlädt. Der Fuss- und Veloverkehr ist weiter zu fördern, der motorisierte Individualverkehr weiter zu beruhigen.'

In Abhängigkeit von Sanierungsbedarf und Charakter einer Strasse können beispielsweise auch grössere Flächen zur Bepflanzung eingeplant werden (vgl. Abbildung unten). Mit dieser Art von Bepflanzung werden die Vorgärten optisch weiter in die Strasse hinausgezogen. Die Strasse erscheint attraktiver und lädt eher zum Verweilen ein. Zudem wird der Strassenquerschnitt verengt und somit die reduzierte Geschwindigkeit von 20 km/h erfahrungsgemäss besser eingehalten.

