

BEGEGNUNGszonen IN WOHNQUARTIEREN

RAHMENGUTACHTEN

03. März 2020



INHALTSVERZEICHNIS

Ausgangslage	2
Verordnungsbasis	2
Arten von Begegnungszonen	2
A Ziele	3
B Strassenhierarchie	4
Fälle und auftretende Themen:	5
C Sicherheitsdefizite	8
D Geschwindigkeitsniveau	10
E Bestehende und angestrebte Raumqualität	13
F Auswirkungen	18
G Notwendige Massnahmen	19
Nachkontrolle	20
Detailgutachten Zone	21

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Aarau hat das Bedürfnis der Bevölkerung aufgenommen und ermöglicht dieser mit dem Konzept „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ den Prozess zur Signalisation und Mitgestaltung einer Begegnungszone in einer Quartierstrasse anzustossen. Es ist nicht das Ziel der Stadt, von sich aus flächendeckend Begegnungszonen zu signalisieren. Sie ist aber bereit dort zu reagieren, wo ein entsprechendes Bedürfnis einer Mehrheit der Anwohnenden besteht.

Die Bevölkerung ergreift die Initiative zur Prüfung einer Begegnungszone. Da ein übliches Gutachten nach Art. 3 der Verordnung über die Tempo 30 Zonen und die Begegnungszonen neben den ortsbezogenen Details etliche Allgemeinpositionen enthält, die in vergleichbaren Quartieren und Strassenzügen auch vergleichbar beurteilt werden müssen, soll mit einem Rahmengutachten der Allgemeinaufwand pro Einzelgutachten reduziert werden. Einzelgutachten werden so effizienter. Es wird erwartet, dass mit diesem Vorgehen einerseits der Gesamtaufwand für die Stadt als Verfügungsstelle reduziert werden kann und andererseits die Hürden für die Einführung einer sinnvollen Begegnungszone kleiner werden.

VERORDNUNGSBASIS

Gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes SVG ist ein Gutachten erforderlich, wenn die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Strassen herauf- oder herabgesetzt werden soll. Art. 108 der Signalisationsverordnung umschreibt die Anforderungen an das Gutachten näher. Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen regelt in Art. 3 namentlich den Inhalt des Gutachtens (Punkte A bis G gemäss Aufbau Inhaltsverzeichnis).

ARTEN VON BEGEGNUNGZONEN

In der Vergangenheit wurden in der Fachwelt immer wieder Diskussionen über die Begegnungszonen geführt. Dabei wurden verschiedentlich Argumente eingebracht, welche in der Verordnungsbasis kaum Rückhalt haben: Es ist beispielsweise nirgends festgeschrieben, dass in einer Begegnungszone ähnlich viele Fussgängerinnen und Fussgänger wie Motorfahrzeuge vorhanden sein müssen. Dieses Argument wird zum Beispiel mit der bestehenden Begegnungszone Altstadt in die eine Richtung überschritten, mit bestehenden Begegnungszonen in schwach frequentierten Wohnquartieren in die andere. Grundsätzlich gibt es aber dennoch zwei Arten von Begegnungszonen: Es sind **Zentrumszonen mit hoher Frequenz** von allen oder auch nur einer Verkehrsart möglich (Bsp. Zentralplatz Biel) und Zonen, welche sich eher an der **früheren Wohnstrasse** orientieren. Die Zielsetzungen sind in beiden Zonenarten vergleichbar, wobei in der Wohnstrasse das Signal selbst ein höheres Gewicht erhalten dürfte. In der Zentrumszone ist es die hohe Anzahl an Interaktionen, welche zu tiefen Geschwindigkeiten beiträgt. Dort bestimmt das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden die Geschwindigkeit. In einer Begegnungszone nach dem Schema der Wohnstrasse kann es auch gut sein, dass zeitweise keine zu Fuss gehenden Personen oder spielende Kinder angetroffen werden. Trotzdem müssen sich Verkehrsteilnehmende auch in einer Wohnstrasse an die vorgegebene Geschwindigkeit halten.

A ZIELE

SR 741.213.3. Art. 3 Abs. a.: Die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;

Begegnungszonen in Wohnstrassen sollen den Strassenraum attraktiver machen und zum Spielen und Begegnen einladen. Durch die klare Regelung des Vortrittsrechts und die tiefen Geschwindigkeiten schaffen sie die Legitimation für die Anwohnenden, den Strassenraum auch für andere Aktivitäten als die Durchfahrt zu nützen. Diese Legitimation wäre bereits in der Normierung zu Erschliessungsstrassen erteilt, wird aber mit einer verkehrsorientierten Ausgestaltung und ohne Vortrittsrecht für Fussverkehr kaum gelebt. Neben der einleitend dargestellten Unterscheidung zwischen Begegnungszonen mit Zentrumscharakter und solchen mit Wohnstrassencharakter gibt es auch in den Wohnstrassen unterschiedliche Schwerpunkte der Zielsetzungen. In einzelnen Strassen liegt der Fokus vielleicht eher auf der Aufenthaltsqualität und der Begegnung, in anderen geht es dafür hauptsächlich um die Verkehrssicherheit. Die folgenden Ziele gelten jedoch generell:

Ziel: Höchstmögliche Verkehrssicherheit bei hoher Wohn- und Lebensqualität

Anhand der registrierten Unfälle betrachtet sind Quartierstrassen in Aarau bereits recht sicher. Es ist aber nicht klar, wieviel Kompensation durch angepasstes Verhalten hinter dieser Statistik steckt. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass sich durch einen Rückzug der Bevölkerung aus dem öffentlichen Raum gar keine Möglichkeit ergibt, dass sich Unfälle ereignen. Verkehrssicherheit wird damit auf Kosten der Lebensqualität gewonnen, wenn man davon ausgeht, dass Begegnungen und andere Menschen zu einem Grundbedürfnis der Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner zählen. Wenn die Erwachsenen sich und besonders auch ihre Kinder aus dem öffentlichen Raum fernhalten, fehlt die „Übung“ mit dem Verkehr, wenn ein Kind dann doch einmal selbstständig einen Weg unternehmen muss. Zudem wirken Strassenräume leer und unbelebt, was über eintrainierte Verhaltensweisen zu einer höheren Gefährdung führt, wenn ausnahmsweise dennoch Fussgänger unterwegs sind. Die Signalisation und Ausgestaltung von Begegnungszonen in Wohnquartieren soll daher auf verschiedenen Ebenen die Sicherheit verbessern. Einerseits indirekt, durch eine bessere Belebung der Quartierräume, andererseits direkt, durch tiefe Geschwindigkeiten und ein zuvorkommendes Verkehrsverhalten.

Ziel: Freundliche Verkehrskultur

Das Erscheinungsbild des Raumes, also wie sich der Raum den Fahrzeuglenkenden präsentiert, hat erwiesenermassen einen entscheidenden Einfluss darauf, wie sich die Fahrzeuglenkenden verhalten. Es geht darum, wie „präsent“ die Leute sind und in welchem Mass sie bewusst und vor allem auch unbewusst mit unvorhergesehenen Ereignissen rechnen. Auf einer Autobahn, wo die am Verkehr teilnehmenden Verkehrsmittel geregelt und daher vorhersehbar sind, rechnet man auch unbewusst nicht mit querenden Fussgängern. In den Lebensräumen der Wohnquartiere muss diese Erwartungshaltung aber vorhanden sein. Unter dem Ziel „freundliche Verkehrskultur“ geht es insbesondere auch darum, mit der zum Umfeld passenden Regelung die

Erwartungshaltung an die Realität anzupassen. Da eine komplette bauliche Umgestaltung der Quartier- und Erschliessungsstrassen nicht realistisch ist, soll mittels einer Regelung die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Fahrzeuglenkende langsamer bewegen und dadurch das Umfeld besser wahrnehmen (bewusst und unbewusst). Mit der Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf ein für das Umfeld angemessenes Mass, werden alle Fahrzeuglenkenden dazu verpflichtet, sich den Anforderungen des sie umgebenden Raumes anzupassen.

Ziel: Hoher Freiheitsgrad für alle Verkehrsteilnehmenden

Wenn sich eine Seite viel Freiheit herausnimmt und beispielsweise Autolenkende vor dem Schulhaus zu schnell fahren, schränkt dies den Freiheitsgrad einer anderen Seite häufig ein. Schulkinder fühlen sich im gezeigten Beispiel nicht mehr sicher oder die Eltern der Kinder haben Sicherheitsbedenken und fahren ihre Kinder in die Schule. Somit kann sich eine negativ geprägte Entwicklungsspirale einstellen. Schulkinder werden in ihrer Freiheit eingeschränkt, den Schulweg selbstständig zu bewältigen. Es ist ein Ziel der Stadt, allen Einwohnerinnen und Einwohnern den ihnen zustehenden Freiheitsgrad zu ermöglichen.

B STRASSENHIERARCHIE

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. b.: einen Übersichtsplan mit der aufgrund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen einer Ortschaft oder Teilen einer Ortschaft;

Die Strassen im siedlungsorientierten Netz haben verschiedene Funktionen zu erfüllen. Das siedlungsorientierte Netz umfasst in der Regel kommunale Strassen. Die für Begegnungszonen in Frage kommenden Strassen sind:

- Quartierserschliessungsstrassen
- Zufahrtsstrassen
- Zufahrtswege

Verkehrsorientierte Strassen (z. B. Hauptverkehrsstrassen und Verbindungsstrassen) sind normalerweise nicht für den Einbezug in eine Begegnungszone geeignet. Da es sich bei diesen Strassen meist um Kantonsstrassen handelt und der Kanton gemäss aktueller Praxis keine Umsetzung von Zonen mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen genehmigt, werden sie nicht in die Überprüfung einbezogen.

Die Stadt Aarau verfügt über einen aktuellen Kommunalen Gesamtplan Verkehr, der über die Klassierung der Strassen Auskunft gibt. Im Rahmen der Konzeptentwicklung „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ hat die Stadt ein zusätzliches Ausschlusskriterium definiert:

- **Keine Sammelstrassen:** Dieses Kriterium hat einen Zusammenhang mit der Netzfunktion und der im Konzept enthaltenen Art der Zonen. Da Begegnungszonen mit Wohnstrassencharakter enthalten sind, werden eher zentrumsbezogene Begegnungszonen (z. B. Graben) darin nicht behandelt. Solche Begegnungszonen werden nicht ausgeschlossen, sind aber nach wie vor in einem Einzelgutachten zu behandeln. Es handelt sich dabei um Spezialfälle, die nicht in ein Rahmengutachten einbezogen werden können.

Weitere mögliche Ausschlusskriterien führen dazu, dass eine betroffene Strasse speziell geprüft werden muss. Die folgenden Kriterien sind demnach nicht als abschliessend zu betrachten, können jedoch im Einzelfall zu einem Ausschluss führen:

- **Wenig Verkehr** (maximal rund 100 Fahrzeuge pro Stunde): Dieses Kriterium ergänzt das vorangehende mit einem konkreten Wert, wobei der Spielraum auch im Konzept erwähnt wird. Nach Norm wäre die Belastbarkeit einer Quartierserschliessungsstrasse bei maximal ca. 150 Fahrzeugen pro Spitzenstunde angegeben. Wenn die Belastung darüber liegt müsste die betreffende Strasse eventuell als Quartiersammelstrasse klassiert werden. Auch hier geht es um den im Rahmengutachten behandelten „Typ“ der Begegnungszone. Es werden Begegnungszonen mit Wohnstrassencharakter behandelt. Begegnungszonen für deutlich stärker belastete Strassen müssen nach wie vor in einem Einzelgutachten geprüft werden.
- **Kein öffentlicher Linienbusverkehr:** Hinter diesem Kriterium steht die Befürchtung, dass Busse im öffentlichen Linienverkehr durch den Verlust des Vortrittsrechts Fahrpläne nicht mehr einhalten könnten oder generell durch die langsamere Fahrgeschwindigkeit (von

30km/h --> 20km/h) länger unterwegs sein müssten. Dieses Kriterium stellt gewisse Anforderungen an die Abgrenzung von möglichen Zonen, da je nach Linienführung ansonsten sinnvolle Zonenabgrenzungen durchschnitten werden könnten.

- **Keine anliegenden Strassen mit Tempo 50:** Dieses Kriterium schränkt die Möglichkeiten theoretisch stark ein, ist aber zu relativieren. Relevant ist nicht die Signalisation der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern die von 85% der Fahrzeuge nicht überschrittene Geschwindigkeit (V_{85} =übliche Beurteilungsgeschwindigkeit). Im Hintergrund steckt die Erkenntnis, dass es länger dauert die Geschwindigkeit anzupassen, wenn die Differenz zwischen zwei Abschnitten hoch ist. Eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 50km/h bedeutet aber nicht zwingend, dass der Verkehr auch tatsächlich so schnell unterwegs ist. Hauptsächlich in geraden Abschnitten hat das Kriterium seine Berechtigung. Würde eine zu prüfende Begegnungszone jedoch unmittelbar nach einer Abbiegebeziehung von der mit 50km/h signalisierten Strasse anschliessen, wären die Geschwindigkeiten lokal gering.
- **Keine Komfortroute oder Hauptroute des Veloverkehrs:** Neben den über den klassischen Verkehrsrichtplan aus Sicht motorisierter Individualverkehr festgelegten Strassenklassierungen gibt es in besiedelten Gebieten auch überlagernde Netze der Verkehrsarten Fuss- und Veloverkehr. Begegnungszonen sind in erster Linie für den Fussverkehr gedacht, weshalb hier ein Ausschluss nicht diskutiert werden muss. Beim Veloverkehr kann jedoch je nach Routenzweck der Fall eintreten, dass ein Interesse an einer höheren Fahrgeschwindigkeit besteht. Im Velokonzept als Komfortrouten klassierte Strassen und insbesondere als Hauptrouten klassierte Strassen sind demnach speziell zu prüfen. Es ist bei diesen Strassen im Detailgutachten und im Detailkonzept abzuwägen, ob die Interessen des Fussverkehrs lokal ein höheres Gewicht haben als die Interessen des Veloverkehrs an einer hohen Fahrgeschwindigkeit und einem Recht auf Vortritt gegenüber dem Fussverkehr.

FÄLLE UND AUFTRETENDE THEMEN:

Zur Überprüfung des Konzepts (was die Aufgabe eines Gutachtens ist) wurde ein Plan erstellt, in dem alle nach den aufgestellten Kriterien grundsätzlich in Frage kommenden Strassen eingezeichnet sind. In diesem Plan sind verschiedene Szenarien ersichtlich, welche nachfolgend beurteilt werden können:

Langer Strassenzug: Beispiel Hungerbergstrasse

Was ist die maximale Länge für eine Begegnungszone in Wohnquartieren, wann halten sich Fahrzeuglenkende aufgrund der Unterwegszeit nicht mehr an die Geschwindigkeit? Lange Strassenzüge kommen im Plan selten vor, denn in den meisten Fällen sind längere Verbindungen in den Quartieren durch das Kriterium „Sammelstrasse“ ausgeschlossen. Sollte für die Hungerbergstrasse ein Antrag gestellt werden, entscheidet sich eine Mehrheit der mit dieser Strasse erschlossenen Anwohnerinnen und Anwohner dafür. Da dort kein quartierfremder Durchgangsverkehr zu erwarten ist, dürfte auch eine Begegnungszone in diesem etwas längeren Strassenzug unproblematisch sein. Die Bewohnerinnen und Bewohner haben sich bei einer Realisierung eigenverantwortlich für die Signalisation entschieden. Es darf erwartet werden, dass sie sich auch daran halten.

Spangen: Beispiel Dammquartier

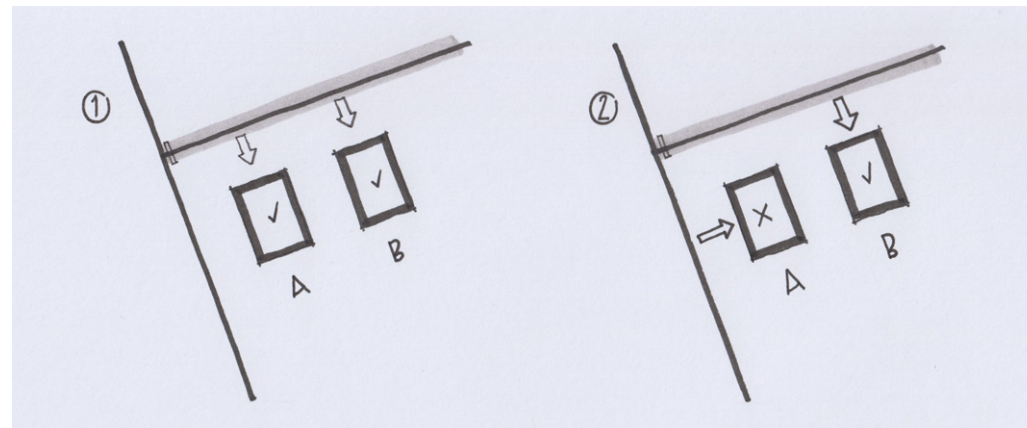
Im Dammquartier zeigt sich der Effekt, dass die Hauptverbindung im Quartier aufgrund des Kriteriums „ÖV-Linie“ ausgeschlossen werden könnte. Die resultierenden möglichen Begegnungszonen sind in ihrer Ausdehnung beschränkt. Es handelt sich um Spangen, die problemlos als Begegnungszone signalisiert werden können, ohne unerwünschte Auswirkungen zu verursachen.

Einzelne Strassen: Beispiel Zelgli

Im Zelgliquartier wird die maximale Ausdehnung von Begegnungszonen durch die aufgestellten Kriterien beschränkt. Auch wenn, was nicht angenommen werden muss, fast alle in Frage kommenden Strassen zu Begegnungszonen werden, sind die in einer solchen Zone zurückzulegen- den Distanzen nur kurz. Eine unlogische Zerstückelung wird nicht erreicht, weil Sammelstrassen konsequent ausgeschlossen sind.

Grid: Beispiel Goldern und Rohr Ausserfeld

Ein mehr oder weniger orthogonales Netz (Grid), welches nur selten oder wie im Quartier Rohr Ausserfeld fast gar nicht durch ausgeschlossene Strassen durchschnitten wird, kann im Maximalfall zu einer flächendeckenden Begegnungszone werden. In diesem Fall sind durch Anwohnerinnen und Anwohner von tief im Quartier liegenden Liegenschaften längere Wege durch die Begegnungszonen zurückzulegen. Dieser Umstand wäre hinzunehmen und müsste als verträglich beurteilt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass nie alle in Frage kommenden Strassen auch tatsächlich Begegnungszonen werden. Heute sind diese „Grids“ typische Tempo 30 Zonen. An der Orientierung ändert sich nichts, wenn ganze Quartiere zu Begegnungszonen werden.



In der Zone oder nicht?

In obenstehender Skizze sind die beiden Liegenschaften A und B in der vorgesehenen Begegnungszone (Unterschriftensammlung / Einspracheberechtigung). In der Skizze 2 (rechts) ist die Liegenschaft A nicht in der Begegnungszone, weil sie nicht über die betroffene Strasse erschlossen ist. Es zählt die Zufahrt, nicht der Hauszugang.

Trottoirs und viel Verkehr: Beispiel Weltistrasse

Es gibt Strassen in den Quartieren, welche sich aufgrund ihres Verkehrsaufkommens knapp an der Grenze zum Ausschluss befinden. Die Weltistrasse kann sicher zu diesen Strassen gezählt werden. Zudem weisen solche Strassen häufig Trottoirs auf. Verkehrstrennungen vertragen sich grundsätzlich eher nicht mit der Signalisation der Begegnungszone, da Fussverkehr gegenüber dem fahrenden Verkehr Vortritt geniesst. Es bleibt abzuwarten, ob für Strassen wie die Weltistrasse (z. B. vor dem Schulhaus) eine Begegnungszone beantragt wird. Wenn dies der Fall ist, müsste die zweckmässige Gestaltung der Abschnitte im Detailgutachten (unter Umständen mit einem Projekt) abgeklärt werden. Wenn für solche Strassen keine Begegnungszonen beantragt werden, kann die Abklärung ausbleiben.

Garagenzufahrten: Beispiel Tellli

In vielen Quartieren gibt es Zufahrten zu Tiefgaragen oder Parkplätzen, welche sich in einer potenziellen Begegnungszone befinden. Diese Zufahrten, welche oft rein verkehrstechnisch gestaltet sind, laufen unter der Zonensignalisation einfach mit. Wenn wie im Telliquartier die Zufahrten aber ausschliesslich die Tiefgaragen bedienen und es sich nur um kurze Strassenstücke ab einer durch die Kriterien ausgeschlossenen Strasse handelt, macht die Signalisation einer Begegnungszone wenig Sinn. Die Geschwindigkeitseinhaltung könnte erfahrungsgemäss kaum durchgesetzt werden. Es ist nicht anzunehmen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Tellli-Häuser für die Tiefgaragenzufahrten eine Begegnungszone beantragen.

Etappierung und Entwicklung

Die nebenstehende Skizze zeigt auf, wie sich, ausgehend von zwei einzelnen Quartierstrassen, in einem „Grid“ eine grössere Zone entwickeln könnte. Da keine flächendeckenden Zonen von Anfang an geplant werden, sind jegliche Entwicklungsschritte als unproblematisch zu bezeichnen. Es sind in allen Strassen fast nur Anwohnende von der Zonensignalisation betroffen. Es wäre darum auch kein Problem, wenn innerhalb einer etwas grösseren zusammenhängenden Begegnungszone eine einzelne Strasse (aus welchen Gründen auch immer, sei es wegen einem vorgegebenen Ausschluss oder weil die Bewohnenden keine Begegnungszone wollen) ausgenommen wäre. Dies würde die ausgelassene Strasse in ihrer Erscheinung zurückstufen, weil die umliegenden Strassen aufgrund der Massnahmen gemäss Konzept eher auffälliger gestaltet wären. Verkehrssicherheitsgefährdungen sind nicht absehbar. Sollte sich eine Entwicklung eher von einer zentraleren, stärker belasteten Strasse ausgehen, würden die Überlegungen gemäss Detailkonzept wahrscheinlich dazu führen, dass für anliegende, untergeordnetere Strassen das Gespräch mit den Anwohnerinnen und Anwohnern gesucht wird, ob sie bei der Aktion gleich mitmachen wollen (z. B. die Sackgasse in der Skizze auf der vorhergehenden Seite). Für „mitlaufende“ Strassen wäre der Aufwand für Signalisation und Umgestaltung dann nochmals geringer.



Übersichtsplan

Es zeigt sich, dass nur wenige längere Strassen oder wenige zusammenhängende Netze von Begegnungszonen entstehen könnten.



C SICHERHEITSDEFIZITE

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. c.: eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;

In den Aarauer Wohnquartieren bestehen flächendeckend Tempo 30 Zonen. Auch aus diesem Grund ist das vorhandene Sicherheitsniveau bereits als sehr gut zu bezeichnen. Trotzdem, so zeigt die Auswertung der Unfalldatenbank, haben sich seit dem Jahr 2011 ca. 30 Unfälle auf Stadtstrassen ereignet, welche aufgrund von Personenschaden durch die Polizei in die Unfalldatenbank aufgenommen wurden. Die folgenden Sicherheitsprobleme könnten mit den Tempo 30 Zonen nicht vollständig behoben werden:

Sichtzonen, bei Einmündungen, Querungsstellen und seitlichen Zutritten

In den Wohnquartieren sind Sichtzonen sehr häufig durch Einfriedungen, Hecken oder sogar Gebäude eingeschränkt. Dies obwohl die erforderlichen Sichtzonen durch die Einführung von Tempo 30 reduziert werden konnten. Mit einer weiteren Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten können die erforderlichen Sichtzonen nochmals reduziert werden, worauf an vielen Stellen eine Übereinstimmung zwischen erforderlicher Sicht und vorhandener Sicht erreicht werden kann. Dies ohne eine unerwünschte und sowieso in der Praxis kaum durchsetzbare Aufweitung der Strassenräume durch entfernen der Einfriedungen und Hecken.

Mischverkehr zwischen Schülerverkehr und motorisiertem Erschliessungsverkehr

Meist ist das Gehen auf einer Quartierstrasse ohne Trottoir auch für Kinder im Vorschulalter kein grosses Problem. Ist die Strasse aber unübersichtlich und wird darauf im Vergleich mit der vorhandenen Übersicht (in der Wahrnehmung der Kinder oder ihrer Eltern) zu schnell gefahren, kommt es mindestens zu empfundenen Sicherheitseinschränkungen. Tatsächliche Sicherheitsdefizite entstehen dann, wenn der fragliche Strassenraum nicht komplett überblickbar ist. So müssen zu Fuss gehende Personen je nach Situation vor Kurven oder bei Einmündungen die Strasse queren (auf die andere Strassenseite wechseln), wenn für die vorhandene Situation zu schnell gefahren wird. Solche Situationen sollten auf Schulwegen möglichst vermieden werden. Durch tiefere Geschwindigkeiten lassen sich solche Situationen weiter reduzieren.

Unfallgeschehen

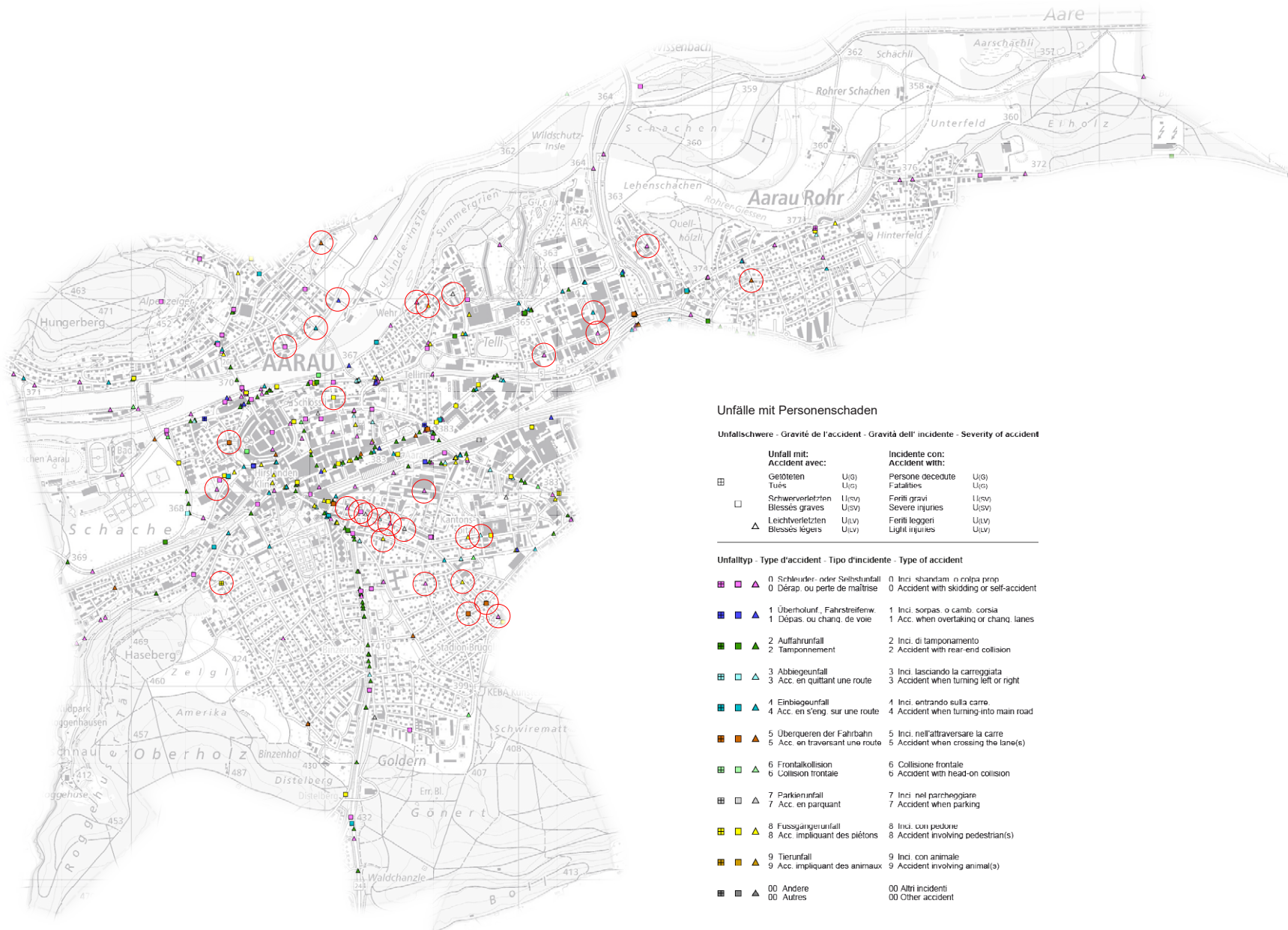
Wenn sich bisher Unfälle ereignet haben, die in die Unfallstatistik aufgenommen wurden, weist dies üblicherweise auf eine Unstimmigkeit zwischen wahrgenommener und tatsächlich vorhandener Verkehrssicherheit hin. Wenn bisher wenige oder keine Unfälle registriert wurden, heisst das nicht, dass die Verkehrssicherheit auf der höchstmöglichen Stufe liegt. Es kann sein, dass die Sicherheitsprobleme bisher durch die Verkehrsteilnehmenden kompensiert wurden. Eine in der Gesamtabwägung ungünstige Art der Kompensation wäre beispielsweise, dass Eltern ihre Kinder in die Schule oder den Kindergarten fahren und dort wieder abholen (Eltern-Taxis).

Die meisten registrierten Unfälle auf einem Strassenzug haben sich auf der Bachstrasse ereig-

net. Dabei handelt es sich um verschiedene Unfalltypen. Unter anderem Selbstunfälle, Parkierunfälle aber auch Unfälle mit Fussgängerbeteiligung. Ansonsten verteilen sich die Unfälle verteilt auf verschiedene Strassen in Aarau welche für eine Begegnungszone in Frage kommen. Neben mehreren Unfällen mit leichtverletzten Fussgängern hat es im Freihofweg einen Unfall mit einem schwerverletzten Fussgänger und in der Stapferstrasse einen mit einem getöteten Fussgänger ereignet.

In den Quartieren sind Sichtzonen häufig durch private Einfriedungen, Hecken und sogar Gebäude eingeschränkt (ausgewähltes Beispiel Landhausweg, es gibt noch zahlreiche andere Fälle in den betrachteten Quartieren).





D GESCHWINDIGKEITSNIVEAU

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. d.: Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50%-Geschwindigkeit V_{50}^1 und 85%-Geschwindigkeit V_{85}^2);

Unlogisch signalisierte Geschwindigkeiten, welche erwiesenermassen von einer Mehrheit der Fahrzeuglenkenden nicht eingehalten werden, sind zu vermeiden. Es würde eine „falsche Sicherheit“ suggerieren, wenn sich die Mehrheit nicht an die signalisierte Geschwindigkeit halten würde. Dabei geht es um den wahrgenommenen Durchfahrtswiderstand durch einen Strassenraum, welcher durch alle wahrnehmbaren Elemente bestimmt wird. Die Signalisation ist ein Element des Durchfahrtswiderstandes und auch sie hat einen Einfluss auf die schlussendlich gewählte Fahrgeschwindigkeit. Aus diesem Grund wurden durch den Bund und den Kanton Erfahrungswerte als Beurteilungsgrundlage zur Verfügung gestellt. Gemäss kantonalem Merkblatt Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ist eine Zone mit von der Höchstgeschwindigkeit abweichender Geschwindigkeit nur zulässig, wenn die getroffenen Massnahmen (wobei die Signalisationsänderung auch zu den Massnahmen zählt) die Geschwindigkeit in ausreichendem Mass senken. Als Richtlinie für Begegnungszonen sind die folgenden Werte anzustreben:

- Verzicht auf Signalisation und Massnahmen, wenn V_{50} und V_{85} nicht grösser als 20km/h sind
- Beschränkung auf die Signalisation, wenn V_{85} zwischen 20 und 30 km/h liegt
- Signalisation und Realisierung von zusätzlichen Massnahmen, wenn V_{50} deutlich höher als 25 km/h und V_{85} höher als 30 km/h gemessen wird

keine Signalisation und Massnahmen	Signalisation genügt		zusätzliche Massnahmen				
V_{85}	20	25	30	35	40	45	50 km/h
V_{50}	20		25	30	35	40	45 km/h
keine Signalisation und Massnahmen	Signalisation genügt		zusätzliche Massnahmen				

Übersicht über die Vorgaben von Bund und Kanton für die geschwindigkeitsabhängigen Massnahmen für Begegnungszonen

Die beiden nachfolgend abgebildeten Messungen wurden mittels im Strassenraum montierten Seitenradargeräten ausgeführt. Es sind zwei aktuelle Messungen aufgeführt (Aurorastrasse und Rothpletzstrasse), welche zur Verifizierung im Rahmengutachten erstellt wurden.

¹ V_{50} ist diejenige Geschwindigkeit, welche von 50% aller gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. 50% fahren schneller. Es handelt sich aber nicht um den Mittelwert aller gemessenen Fahrzeuge.

² V_{85} ist diejenige Geschwindigkeit, welche von 85% aller gemessenen Fahrzeug nicht überschritten wird. 15% aller gemessenen Fahrzeuge fahren schneller.

Aurorastrasse

Donnerstag 09.01.2020 bis Mittwoch 15.01.2020 (ab 3m Länge im Radarstrahl)

	beide Richtungen	Richtung Rüchliweg	Richtung Eversweg
V_{50}	22 km/h	23 km/h	20 km/h
V_{85}	28 km/h	28 km/h	27 km/h
V_{max}	36 km/h	36 km/h	34 km/h
Anzahl	575	293	282
V_m		23 km/h	21 km/h

Die Messung zeigt, dass theoretisch die Signalisation, also die Umsetzung des Standard- Massnahmenkatalogs voraussichtlich genügt, um in der Aurorastrasse eine Begegnungszone einzurichten. Lokale Optimierungen (z. B. mit Markierungen oder farblicher Gestaltung der Strassenoberfläche) sind durchaus legitim.

Rothpletzstrasse

Donnerstag 09.01.2020 bis Mittwoch 15.01.2020 (ab 3m Länge im Radarstrahl)

	beide Richtungen	Richtung Gotthelfstr.	Richtung Brügglifeld
V_{50}	23 km/h	23 km/h	24 km/h
V_{85}	29 km/h	28 km/h	29 km/h
V_{max}	41 km/h	37 km/h	41 km/h
Anzahl	474	196	278
V_m		22 km/h	23 km/h

Auch in der Rothpletzstrasse kann eine Begegnungszone mit wenigen Massnahmen eingeführt werden. Bauliche, intensiv auf die gefahrenen Geschwindigkeiten wirkenden Massnahmen, sind erfahrungsgemäss nicht zwingend umzusetzen.

Ältere Messungen

Nachfolgend sind verschiedene ältere Messungen aufgeführt, welche im Rahmen von Nachkontrollen zu den damals realisierten Tempo-30-Zonen gemacht wurden. Ziel der folgenden Aufstellung ist, dass ein Eindruck über das vorhandene Geschwindigkeitsniveau gewonnen werden kann. Diese älteren Messungen ersetzen nicht diejenigen Messungen, welche pro Begegnungszone für das Detailgutachten gemacht werden müssen.

Ausserfeldstrasse (vom November 2013)

	beide Richtungen
V_{50}	24 km/h
V_{85}	30 km/h

In der Ausserfeldstrasse wären wahrscheinlich keine zusätzlichen Massnahmen notwendig. Die

abgebildete Messung ist aber schon älter und sollte wiederholt werden, falls für die Ausserfeldstrasse eine Begegnungszone beantragt wird.

Hinterdorfstrasse (vom Oktober 2014)

	beide Richtungen
V ₅₀	33 km/h
V ₈₅	38 km/h

Es wären zusätzliche Massnahmen oder mindestens eine deutlich intensivere Gestaltung der Begegnungszone nötig als in anderen Strassen.

Rigistrasse (vom November 2013)

	beide Richtungen
V ₅₀	25 km/h
V ₈₅	30 km/h

Die Grenzwerte für eine Begegnungszone ohne zusätzliche Massnahmen sind erreicht. Eine etwas intensivere Gestaltung würde sich empfehlen, damit in der Nachkontrolle sicher Geschwindigkeiten innerhalb der Anforderungen gemessen werden können.

Siebenmatten (vom November 2013)

	beide Richtungen
V ₅₀	31 km/h
V ₈₅	38 km/h

Es wären zusätzliche Massnahmen oder mindestens eine deutlich intensivere Gestaltung der Begegnungszone nötig als in anderen Strassen.

Rodungsweg (vom Oktober 2014)

	beide Richtungen
V ₅₀	30 km/h
V ₈₅	35 km/h

Es wären zusätzliche Massnahmen oder mindestens eine deutlich intensivere Gestaltung der Begegnungszone nötig als in anderen Strassen.

Kirschgartenweg

Vom 8. Oktober 2014, 08.30 Uhr bis 9. Oktober 2014, 11.00 Uhr

	beide Richtungen
V ₅₀	17 km/h
V ₈₅	24 km/h

	beide Richtungen
V _{max}	30 km/h
Anzahl	140

Im Kirschgartenweg könnte gemäss den Erfahrungswerten eine Begegnungszone ohne weitreichende bauliche oder gestalterische Massnahmen eingeführt werden.

Obere Hungerbergstrasse

Vom 8. Oktober 2014, 08.30 Uhr bis 9. Oktober 2014, 11.00 Uhr

	beide Richtungen
V ₅₀	19 km/h
V ₈₅	23 km/h
V _{max}	26 km/h
Anzahl	56

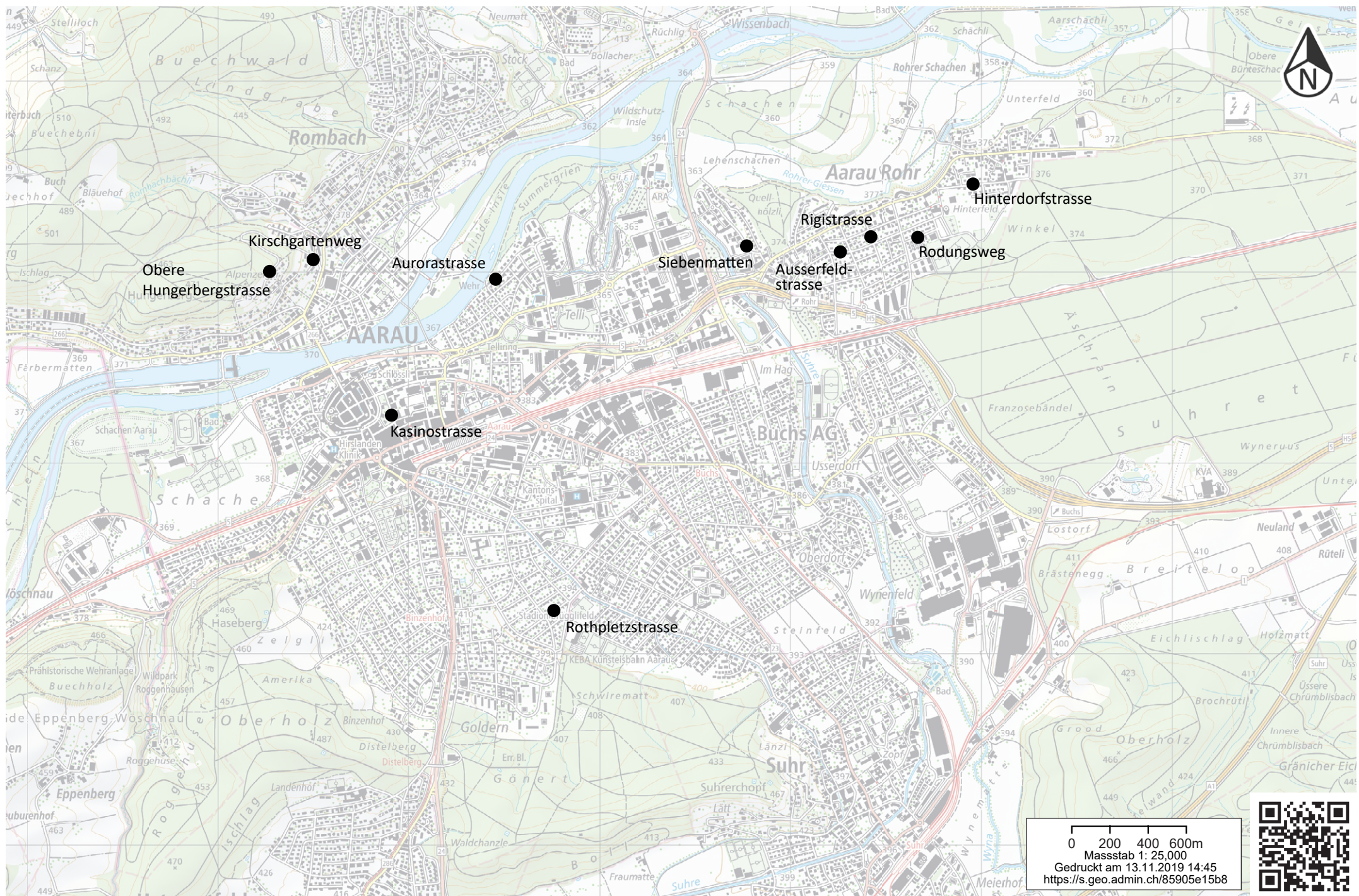
In der Oberen Hungerbergstrasse wird heute schon so schnell gefahren, wie dies mit einer Begegnungszone angestrebt würde. Die Signalisation der Begegnungszone dürfte von den Geschwindigkeiten her nicht viel verändern.

Kasinostasse (ca. Höhe Abfahrt Kasino-Parking)

am 13. März 2017, zwischen 8-9.30 Uhr und 15-16.30 Uhr

	Richtung Bahnhofstrasse
V ₅₀	31 km/h
V ₈₅	35 km/h
V _{max}	45 km/h
Anzahl	100

Die Kasinostrasse ist aufgrund der Klassierung als Quartiersammelstrasse vom Konzept Begegnungszonen in Wohnquartieren ausgeschlossen. Es würde sich bei der Erweiterung der Begegnungszone Altstadt über die Kasinostrasse eher um eine Begegnungszone in einem Zentrumsbereich handeln. Zum Vergleich der Geschwindigkeiten ist diese Messung hier trotzdem abgebildet. Es wären zusätzliche Gestaltungsmassnahmen nötig, wenn in der Kasinostrasse eine Begegnungszone eingerichtet werden sollte.



Positionen der Geschwindigkeitsmessungen

E BESTEHENDE UND ANGESTREBTE RAUMQUALITÄT

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. e.: Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;

Bei der Betrachtung der Sicherheitsdefizite wurde erkannt, dass die Zonen nötig sind. Da jedoch auch freiwillige Ziele verfolgt werden dürfen und nicht nur zwingender Handlungsbedarf gegeben sein muss, wird nachfolgend pro Quartier beschrieben, ob und wie die vorgesehene Zonensignalisation ein Erreichen der angestrebten Raumqualität ermöglicht.

Hungerberg

Die schmalen, stellenweise sehr unübersichtlichen Quartierstrassen am Hungerberg sind die einzigen Zufahrtsmöglichkeiten für die damit erschlossenen Liegenschaften. Es handelt sich bei den Strassenräumen auch um die einzigen öffentlichen Räume im Quartier. Wenn am Tag keine Anlieferungen stattfinden und wenn gerade keine Liegenschaft umgebaut wird, ist wenig Frequenz und Aktivität vorhanden. Zu dieser Zeit wäre es für die lokale Bevölkerung durchaus möglich, sich im Strassenraum aufzuhalten. Beispielsweise könnten Kinder spielen, da sie sonst keinen Raum zur Verfügung haben und topografisch sowie durch die Trennwirkung der Erlinsbacherstrasse von öffentlichen Räumen im Bereich Kraftwerk getrennt sind. Eine Begegnungszone über den ganzen parallel zur Erlinsbacherstrasse verlaufenden Strassenzug oder auch nur über Teile davon könnte insbesondere durch die damit anzubringenden Gestaltungselemente die Legitimation verdeutlichen, dass auf der Strasse gespielt werden darf. Bei nach wie vor gewährleisteter Verkehrssicherheit wäre somit die Aufenthaltsqualität gesteigert, mehr im Strassenraum sichtbare Personen würden zu einer freundlicheren und toleranteren Verkehrskultur führen und durch die offensichtlich gezeigte Legitimation für den Aufenthalt im Strassenraum wäre der hohe Freiheitsgrad für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht.

Scheibenschachen

Im Scheibenschachen ist die stärker belastete Kirchbergstrasse von einer Begegnungszone ausgeschlossen. Bei den restlichen Quartierstrassen handelt es sich um Erschliessungsstrassen, wie sie auch in anderen Aarauer Quartieren typischerweise vorkommen. Ausser in der Aarestrasse, welche eine wichtige übergeordnete Veloverbindung aufnimmt, ist kein übergeordnetes Interesse an einer schnelleren Fahrgeschwindigkeit vorhanden.

Schachen

Im stabilen Verkehrsnetz im Schachen (mit harten Massnahmen unterbrochene Strassen zur Vermeidung von Schleichverkehr) ist aufgrund der Nutzungsdurchmischung auch tagsüber mehr Verkehr unterwegs als in reinen Wohnquartieren. Die Schule im Quartier führt zudem zu einer Überlagerung mit Schülerverkehr. Trotz dieser Ausgangslage sind die Strassen im Quartier (beispielsweise der Pfrundweg und der westliche Teil des Stritengässli) klassisch gestaltet und von angrenzender Parkierung dominiert. Die Strassen dienen noch nicht als Aufenthaltsraum, obwohl sie das von der geringen Belastung her durchaus sein könnten. Signalisation und Umgestal-



Hungerberg (Rebhaldenweg)



Scheibenschachen (Herzbergstrasse)

tung würden die Qualität als Aufenthaltsraum verbessern und besonders zu Schulwegzeiten die Sicherheit nochmals erhöhen. In diesem Quartier wird durch die Signalisation von Begegnungszonen denn auch hauptsächlich eine Verbesserung der Verkehrssicherheit angestrebt. Tiefe Geschwindigkeiten werden nicht nur zu den Hauptschulzeiten benötigt, sondern den ganzen Tag.

Damm

Im Dammquartier kann die wichtigste Erschliessungsstrasse (Dammweg) nicht in eine Begegnungszone umgewandelt werden. Bei den angrenzenden Strassen und Wegen handelt es sich um Spangen und Stichstrassen, die sich gut als Begegnungszonen eignen. In diesen Strassen könnte durch die Begegnungszone insbesondere der Spielraum geschaffen werden, den es sonst im Quartier nicht gibt. Da die potenziellen Begegnungszonen im Dammquartier durchwegs keine Verkehrstrennung aufweisen, schafft die Signalisation und der Fussverkehrsvortritt einen hohen Freiheitsgrad auch für schwächere Verkehrsteilnehmende.

Zelgli

Im Zelgliquartier eignen sich etliche Strassen aufgrund der Ausschlusskriterien nicht für den Einbezug in eine Begegnungszone. Gleichzeitig gibt es viele Strassen, die sich dafür sehr gut eignen und in denen die Signalisation und die Gestaltung viel bewirken können. Stichstrassen wie der Fliederweg sind sowieso problemlos, allerdings verändert eine Begegnungszone in einer solchen Strasse weniger als zum Beispiel in einer Spange wie dem Landhausweg. Spangen oder untergeordnete Verbindungen wie die Burgmattstrasse oder auch die Wallerstrasse erfahren durch die Gestaltung als Begegnungszone grössere Veränderungen. Tendenziell könnte die schrittweise Umsetzung von Begegnungszonen dazu führen, dass sich Verkehr eher auf die ausgeschlossenen Strassen konzentriert, welche jedoch grösstenteils dafür ausgelegt sind, da sie meist sowieso eine Verkehrstrennung mit Gehwegen aufweisen. Im Zelgli steht klar die Aufwertung als Wohnstrassen im Vordergrund. Es geht je nach Lage im grossen Quartier weniger um definierten und abgegrenzte Aufenthaltsflächen, da solche punktuell vorhanden sind. Vielmehr ist die freundliche und tolerante Verkehrskultur im ganzen Quartier das Ziel, damit die Bewohnenden die Möglichkeit erhalten, sich auch im direkten Wohnumfeld zu treffen und sich besser mit dem Umfeld, dem Quartier und der eigenen Strasse zu identifizieren. Direkt wird eine intensivere Belebung der Quartierstrassen erwartet, was indirekt zu positiven Entwicklungsspiralen bis hin zu einer Abnahme des Bring- und Holverkehrs bei Schulen führen kann.

Aumatte

In der Aumatte besteht bereits eine flächige Begegnungszone der Generation „Wohnstrasse“. Die Wege sind schmal und unübersichtlich, aber durch die verordneten tiefen Geschwindigkeiten ist die Verkehrssicherheit trotzdem gewährleistet. Diese Begegnungszone kann, wenn die Anwohnenden dies wünschen, gut auch auf die anderen Strassen im Quartier ausgeweitet werden (z. B. Aurorastrasse und Mühlbergweg). Das Wohnquartier ist homogen und mit den zahl-



Schachen (Stritengässli)

Zelgli (Zurlindenstrasse)



reichen Direktanschlüssen an die Tellstrasse und den Girixweg sind die zurückzulegenden Wege kurz. In jenem Bereich des Quartiers, der mit Mehrfamilienhäusern bebaut ist, bestehen mehr öffentliche oder halböffentliche Räume als im Einfamilienhausquartier. Eine Begegnungszone im Mehrfamilienhausquartier hätte also eher die Hauptzielsetzung Verkehrssicherheit, während die Zonerweiterung im Einfamilienhausquartier eher zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Schaffung von Spielraum eingeführt würde.

Rössligut

Das undurchlässige Quartier würde sich grundsätzlich gut für die Einführung einer Begegnungszone eignen. Im aktuellen Zustand sind die Quartierstrassen recht stark durch die Parkierung im Strassenraum dominiert. Da alle vorhandenen Parkplätze markiert sind, ändert sich an der Parkierung mit der Einführung einer Begegnungszone nichts. Die Wirkung der Begegnungszone im Sinne der Zielsetzungen (hier insbesondere Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität) wird durch die Parkierung weitgehend übersteuert. Das heisst, die Begegnungszone alleine (das Signal) kann nicht viel ausrichten, wenn die Parkierung nicht mitverändert wird. Eine Umwandlung würde aber den Anlass geben, im Rahmen des Projekts die Verhältnisse für Fuss- und Veloverkehr zu überprüfen und über Gestaltungsmaßnahmen die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Gönhard

Bei den in Frage kommenden Strassen südlich des Bahnhofes handelt es sich einerseits um Wohnstrassen (z. B. Bachstrasse) und andererseits um hoch frequentierte Geschäftsstrassen (z. B. Bleichemattstrasse). Ausgeschlossen ist die Herzogstrasse als Sammelstrasse und ÖV-Verbindung. Die zu erreichenden Ziele für die Wohnstrassen im Quartier sind gleich wie in anderen Wohnquartieren, wobei in der Bachstrasse die Überlagerung mit dem Nutzungsanspruch der Velo-Komfortroute besteht. Auf den Zugangswegen zum Bahnhof (Frey-Herose-Strasse und Bleichemattweg) besteht diese Überlagerung ebenfalls, was für Begegnungszonen in Geschäftsbereichen klassisch ist. Im Detailgutachten sind die Nutzungsansprüche des Fussverkehrs und des Veloverkehrs nochmals gegeneinander abzuwägen. Aufgrund der hohen Frequenzen des Fussverkehrs in diesen Strassen sind Begegnungszonen grundsätzlich zweckmässig. Allerdings steht nicht die Wohnqualität oder der Spielraum als Ziel im Vordergrund, sondern die Verkehrssicherheit. Verkehrskultur und Freiheitsgrad spielen ebenfalls eine Rolle.

Das Gönhardquartier ist wie das Zelgliquartier auf seinen quartierinternen Sammelstrassen durch Buslinien durchzogen. Trotzdem bestehen zwischen diesen quartierinternen Hauptverbindungen, welche gemäss Kriterienkatalog ausgeschlossen sind, zahlreiche ruhige und unübersichtliche Erschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswege. Für die meisten dieser Strassen bestehen keine potenziell konfliktbeladenen Überlagerungen der Nutzungsansprüche. Für sie stehen die Ziele zur Verkehrssicherheit, der Wohnqualität, Spielraum und Verkehrskultur im Vordergrund. In der Weltistasse und der Bachstrasse verläuft eine Komfortroute gemäss Radverkehrskonzept der Stadt Aarau und es handelt sich bei diesen Strassen um die wichtigeren Verbindungen im Quartier. Die Nutzungsansprüche der Schule (z. B. Weltistasse) sind in einem



Aumatte (Sengelbachweg)



Gönhard (Ahornweg)

allfälligen Detailgutachten gegenüber dem Anspruch der Fahrgeschwindigkeit für Velos auf der Komfortroute abzuwägen. Das Ziel der hohen Verkehrssicherheit muss hier hoch gewichtet werden.

Weite Teile des Spitalumfelds sind Privatareal und deshalb nicht Bestandteil des Gutachtens. Es sind jedoch auch Wohnquartiere vorhanden, die zu den potenziellen Begegnungszonen zu zählen sind. Aufgrund der zentralen Lage spielt in diesen Strassen die Parkierung eine grosse Rolle, so zum Beispiel in der Westallee. Wohnqualität und Spielraum sind daher in Strassen wie der Neugutstrasse wichtiger als in der Westallee und der Wiesenstrasse. Der Parkweg ist prädestiniert um in eine Begegnungszone umgewandelt zu werden.

Torfeld Süd

Die Strassen im Quartier Torfeld Süd sind modern, neu und ansprechend gestaltet. Es gibt sowohl Wohnstrassen wie auch Geschäftsstrassen im Quartier. Die Funktionalität einer Begegnungszone für Geschäftsbereiche wird bereits heute erreicht, ein Signal könnte die Begegnungszone ergänzen. Konflikte hinsichtlich von Nutzungsansprüchen bestehen im Geschäftsbereich nicht. Für die Florastrasse kann ein Konflikt durch die Überlagerung der Velo-Komfortroute entstehen, wobei gemäss Definition die Komfortroute des Veloverkehrs nicht in erster Linie auf eine schnelle Durchfahrt ausgelegt ist, sondern eben eher auf Komfort und Verkehrssicherheit. Die Nutzungsansprüche des Wohnquartiers (Aufenthalt, Spiel, Freiheitsgrad) und jene der Komfortroute vertragen sich grundsätzlich recht gut.

Telli

Obwohl einige Strassen im Telli- Quartier südlich der Tellistrasse durch die aufgestellten Kriterien nicht vom Konzept Begegnungszonen in Wohnquartieren ausgeschlossen werden, ist nicht davon auszugehen, dass für stärker belastete Erschliessungsstrassen in gewerblich dominierten Bereichen Begegnungszonen beantragt werden. Es gibt kaum Gründe, in diesen Strassen die Ziele Wohnqualität, Spielraum und Freiheitsgrad weiter zu verfolgen. Die Verkehrssicherheit wäre ein Punkt, aber diese ist durch die weitestgehend installierte Verkehrstrennung grundsätzlich mit dem heutigen Regime der Tempo 30 Zone bereits gewährleistet. In typischen Wohnstrassen wie dem Guyerweg hingegen ist durchaus vorstellbar, dass die Bewohnerschaft mit einer Begegnungszone die Wohnqualität steigern möchte.

Siebenmatten

Weite Teile des Quartiers Siebenmatten sind gestalterisch bereits als Begegnungszone ausgestaltet. Die Ziele werden durch diese Gestaltung sicherlich bereits gut erreicht- was noch fehlt, ist die betriebliche Verpflichtung, langsam zu fahren und dem Fussverkehr den Vortritt zu lassen. In diesem Sinne wäre im nördlichen Bereich der Siebenmatten die Einführung einer Begegnungszone ein logischer Schritt zur vollständigen Zielerreichung.



Gönhard (Saxerstrasse)



Telli (Eggstrasse)

Ausserfeld

Bei den Strassen im Quartier Ausserfeld handelt es sich um ein recht homogenes, zusammenhängendes Netz ähnlich eines amerikanischen „Grids“. Dies ergibt grundsätzlich eine Netzflexibilität, welche für die Einrichtung von Begegnungszonen keine Nachteile bringt. Sollten einzelne Strassen oder Abschnitte aus dem Gitter in Begegnungszonen umgewandelt werden, könnte Verkehr, welcher heute durch die Strasse fährt, tendenziell verlagert werden. Bei Sackgassen und im Netz untergeordneten Verbindungen (z. B. Irisweg) ist dieser Effekt nicht absehbar. Sollte eine der wichtigeren Strassen, zum Beispiel ein Abschnitt der Pilatusstrasse oder der Quellstrasse als Begegnungszone ausgestaltet werden, wären leichte Verlagerungen möglich. Die Ziele der Begegnungszone würden in den einbezogenen Abschnitten erfüllt, nicht einbezogene Abschnitte würden wohl häufiger befahren. Aufgrund des Verkehrspotenzials sind jedoch keine gravierenden Verlagerungen möglich, weshalb die nicht einbezogenen Abschnitte sehr wohl Tempo 30 Zonen bleiben können. Wenn aber die Bevölkerung die heutige flache Hierarchisierung und damit die Verteilung des Verkehrs (flexibles Netz) nach wie vor wünscht, kann sie dies mit einer grossflächigen Anordnung der Begegnungszone realisieren. Die Offenheit des Konzepts ermöglicht dies.

Hinterdorf

Auch im Hinterdorf sind unterschiedliche Strassen enthalten. In Sackgassen wie die Stäpflistrasse würden sich durch die Einführung einer Begegnungszone nur wenig verändern. Lindenweg und Pfanne sind von der Gestaltung her schon auf die Einführung einer Begegnungszone vorbereitet. Für die Haupteinschliessung des Quartiers (Hinterdorfstrasse) gelten die aufgestellten Ziele ebenfalls, dort wären jedoch gewisse Umgestaltungsmassnahmen notwendig. Vorhandene Nutzungsansprüche stehen einander nicht entgegen, da weder Velorouten durch das Quartier führen noch Verkehrsverlagerungen absehbar sind. Die Schule im Quartier erfordert eine hohe Verkehrssicherheit auf den Schulwegen, was mit Begegnungszonen grundsätzlich gefördert wird.

Die typischen Wohnquartiere im Norden der Hauptstrasse bestehen aus Sackgassen. Sie sind grundsätzlich für die Einführung von Begegnungszonen gemäss Konzept geeignet. Mit dieser Massnahme wird sich das Verkehrsaufkommen in den Strassen nicht verändern. Stellenweise dürfte noch langsamer gefahren werden als heute, was auch hier die Ziele der Wohnqualität, Spielraum, Verkehrskultur und Freiheitsgrad zu erreichen hilft.



Rohr (Siebenmatten)



Rohr (Lindenweg)

F AUSWIRKUNGEN

SR 741.213.3, Abs. f.: Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;

Die Kriterien, ob sich eine einzelne Strasse für den Einbezug in eine Begegnungszone eignet oder nicht, sind vorsichtig gewählt. Es wurde schon im Vorfeld (bei der Erstellung des Konzepts Begegnungszonen) darauf geachtet, übergeordnete Verkehrsträger und den öffentlichen Verkehr nicht zu beeinflussen. Darum wären auch mit einer vollständigen Umsetzung des Konzepts keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Diese vollständige Umsetzung wird sich höchstwahrscheinlich nicht einstellen, was das ohnehin geringe Risiko von negativen Auswirkungen nochmals dezimiert. Für die Einrichtung von Begegnungszonen gemäss Konzept kommen nur Strassen in Frage, welche sowieso keine durchleitende Funktion für **motorisierten und öffentlichen Verkehr** übernehmen müssen. Ausnahmen sind eventuell möglich und müssen als solche im Einzelfall behandelt werden.

Für den **Veloverkehr** sind Auswirkungen zu erwarten, weil die Kriterien den Veloverkehr nicht besonders berücksichtigen. Überlagerungen von möglichen Begegnungszonen mit **Komfort-routen** bestehen bereits in der Altstadt. Weitere wären grundsätzlich im Spittelgässli, dem Rain, der Vorderen Vorstadt, im Zelgliquartier, im Gönhardquartier (Bachstrasse), im Torfeld und auch in Aarau Rohr möglich. Da Komforttrouten nicht auf eine möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit des Veloverkehrs ausgelegt sind, ist diese Überlagerung grundsätzlich verträglich. Velostrassen dürften in naher Zukunft für Tempo 30 Zonen zugelassen werden. Für Begegnungszonen wäre das Konzept der Velostrasse nicht verträglich, da dort weder vom Rechtsvortritt noch vom Fussgängervortritt abgewichen werden kann. Für die im Velokonzept vorgesehenen **Haupttrouten** sind keine Konflikte mit Begegnungszonen abzusehen, da Haupttrouten des Veloverkehrs auf höhere Fahrgeschwindigkeiten ausgelegt sind und somit entlang der Hauptachsen des übrigen Verkehrs geführt werden. Eine Ausnahme bildet die Strasse „Schachen“, welche den Hauptzugang zur Schule sicherstellt. Die Überlagerung mit einer potenziellen Begegnungszone ist dort höher zu gewichten. Bei der geplanten Hauptroute im Quartier „Siebenmatten“ muss, sofern für diese Strasse eine Begegnungszone beantragt wird, die Durchleitfunktion für den Veloverkehr gegenüber der Funktionalität als Begegnungszone abgewogen werden. Das **Basisnetz** für den Veloverkehr dient in erster Linie der Erschliessung der Quartiere und ist somit verträglich mit abschnittweisen oder auch flächendeckenden Begegnungszonen.

Bei einigen der potenziellen Begegnungszonen (zum Beispiel Weltstrasse) besteht das Risiko einer unverständlichen Situation, wenn eine Begegnungszone signalisiert wird. Dies liegt am Umstand, dass diese Strassen eine Verkehrstrennung mit Gehwegen aufweisen. Der Katalog der Gestaltungselemente bietet jedoch genügend Module, dieses Risiko zu eliminieren. Es kann sein, dass für Strassen mit installierter baulicher Verkehrstrennung ein etwas höherer Aufwand zur Einrichtung der Begegnungszone resultiert.

Mit einer tieferen signalisierten Geschwindigkeit steigt das Potenzial für Geschwindigkeits-

übertretungen. Es kann sein, dass sich damit ein etwas höherer Kontrollaufwand für die Polizei ergibt. Sollte dies eintreten, wäre der Umstand als Auswirkung auf die Verwaltung zu sehen und nicht als unerwünschte Auswirkung auf den Verkehr. Bei der vorliegenden Betrachtung ist dies demnach irrelevant.

Die Anforderungen an die intuitive Verständlichkeit der Zonensignalisation ist anders als bei grossflächigen Tempo 30 Zonen und unterscheidet sich daher vom Grundgedanken des bfu-Modells 50-30. Die gesetzten Kriterien führen zu zerstückelten Zonen, stellen aber gleichzeitig wie erwähnt sicher, dass keine stärker befahrenen Strassen enthalten sind. Es ist also zu erwarten, dass der grösste Teil der in eine Begegnungszone nach Konzept hineinfahrenden Personen auch tatsächlich ihr Ziel in dieser Zone haben. Bei der Zufahrt handelt es sich um das letzte Wegstück, bei der Wegfahrt um das erste Wegstück. Wenn sich eine Zonenabfolge von 50-30-20 ergibt, ist daran nichts unverständlich. In grösseren Quartieren, wie zum Beispiel Zelgli oder Gönhard, kann in Einzelfällen eine Zwischenzone mit 20 km/h vorkommen. In vielen Fällen dürfte eine Verkehrsverlagerung auf eine andere Route sinnvoll sein. Wird nach der Ziel-Begegnungszone eine Route mit keiner weiteren Begegnungszone gewählt, ist dies als erwünschte Auswirkung zu bezeichnen. Entscheidet sich die fahrzeuglenkende Person dennoch durch die Begegnungszone zu fahren, hat sie sich an die dort geltenden Verkehrsregeln zu halten. Jedenfalls ist nicht zu erwarten, dass eine Person, welche beispielsweise am Landhausweg wohnhaft ist (zuhinterst im Zelgliquartier), den ganzen Weg bis zur Entfelderstrasse durch Begegnungszonen fahren muss.

Positive Auswirkungen sind in lokal reduzierten Geschwindigkeiten und einer aufgewerteten Aufenthaltsqualität zu erwarten. Dies ist so beabsichtigt. Personen, welche sich in den Strassenräumen aufhalten, fühlen sich sicherer und sind es auch.

G NOTWENDIGE MASSNAHMEN

SR 741.213.3, Art. 3 Abs. g.: eine Aufzählung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.

Die durchgeführte Prüfung hat gezeigt, dass die Begegnungszonen notwendig sind, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Gleichzeitig sind die Voraussetzungen für die Einrichtung von Begegnungszonen gut. Sie können in vielen Quartierstrassen mit minimalen Massnahmen umgesetzt werden, in einigen Strassen ist etwas mehr Aufwand absehbar.

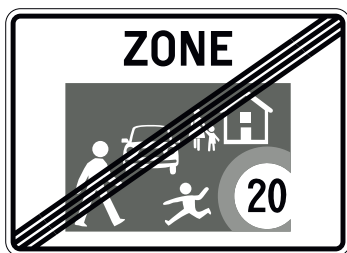
Im Konzeptbericht „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ der Stadt Aarau ist ein Katalog für Gestaltungsmassnahmen enthalten. Die dort aufgezeigten Elemente können für die einzelnen Projekte ausgewählt und angepasst werden.

Zoneneingänge

Die Zoneneingänge sind mit den Signalen 2.59.5 und 2.59.6 zu signalisieren. Die Platzierung der Signale als Stelen im Strassenraum ist in den meisten Fällen nur nötig, wenn sich das Torelement auf der freien Strecke befindet. Wird die Signalisation direkt nach Abzweigungen angebracht, reicht die Platzierung als Signal am Strassenrand aus, weil die Geschwindigkeiten in diesen Fällen sowieso schon tief sind.



2.59.5 Begegnungszone
(Art. 2 a und 22b)



2.59.6 Ende der Begegnungszone
(Art. 2 a)

Abbildung: Signalisation
Begegnungszone nach
Signalisationsverordnung.
Dazu gehört die Boden-
markierung „20“.

Die Signalisation der Übergänge von der Tempo 30 Zone in die Begegnungszone und umgekehrt erfolgt nach dem Merkblatt 408_406 der Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau.

Besondere Markierungen auf der Fahrbahn

Bodenmarkierungen mit der Zahl „20“ werden an verschiedenen Stellen innerhalb der Zonen eingesetzt, um an das geltende Zonenregime zu erinnern.

Vortrittsregelung an Knoten (Verkehrsführung)

In der Begegnungszone gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Die den Vortritt verdeutlichende Markierung („Tulpenmarkierung“) ist nicht zwingend anzubringen. Eine bauliche Übersteuerung der

Vortrittsregelung, zum Beispiel über eine bereits bestehende Trottoirüberfahrt, ist stärker als das Signal.

Umgang mit Fussgängerstreifen

Da in Begegnungszonen der Vortritt für Fussverkehr bereits geregelt ist, sind Fussgängerstreifen in einer Begegnungszone nicht zulässig.

Parkierung

In signalisierten Begegnungszonen ist das Parkieren nur auf markierten Parkfeldern erlaubt. Wird in Quartierstrassen heute mit Parkierungsreglement parkiert und soll eine Parkierung auch zukünftig möglich sein, sind in den Detailgutachten / Detailprojekten Parkplätze vorzusehen.

Zusätzliche Massnahmen

Die Stadt hat in ihrem Konzept „Begegnungszonen in Wohnquartieren“ den Projektablauf sowie die Möblierung und den Umgang mit Vorhaben, bei denen eine Strassensanierung ansteht, speziell geregelt. Diese Aspekte sind im jeweiligen Detailgutachten und wenn nötig in einem Projekt zu klären. Jedenfalls wird es bei den meisten der Begegnungszonen, die unter das vorliegende Rahmengutachten fallen, nicht bei der vorher aufgezeigten minimalen Signalisation bleiben. Es sind zusätzliche gestalterische und allenfalls bauliche Massnahmen erforderlich.

Kostenschätzung

Die für die Umsetzung entstehenden Kosten werden in der vorliegenden Projektstufe aufgrund von Richt- und Erfahrungswerten abgeschätzt. Angenommen wird eine Begleitung der Umsetzung durch die Stadtverwaltung (keine externen Kosten für die Bauleitung). Die Kosten sind im Einzelfall (Einzelgutachten) zu klären. Für die minimalen Elemente der Signalisation kann von den folgenden Kosten ausgegangen werden:

Element	Preis/Stück
Signale und Markierung pro Torelement	3'500.-
Zahl „20“ auf Fahrbahn	100.-

Hinzu kommen Kosten für spezielle Markierungen, die Möblierung und allfällige bauliche Massnahmen.

NACHKONTROLLE

Wie in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vorgeschrieben, muss ein Jahr nach der Einführung der Zone mit Tempobeschränkung eine Nachkontrolle stattfinden. Es muss überprüft werden, ob die Ziele erreicht wurden. Wurden die Ziele nicht erreicht, sind zusätzliche Massnahmen zu realisieren.

Die Nachkontrolle sollte insbesondere überprüfen:

- ob sich die gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich unter 28km/h befinden (V_{85}), festgestellt über Nachmessungen,
- ob sich zu Fuss gehende Personen und Rad fahrende Personen sicher fühlen, festgestellt über Rückmeldungen an die Stadt (ausbleibende Rückmeldungen sind ein gutes Zeichen),
- ob die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, über die Konsultation der Unfallstatistik,
- ob sich die gewünschte Verkehrskultur und Aufenthaltsqualität eingestellt hat.

Im vorliegenden Fall kann die Nachkontrolle ca. 6 Monate nach Realisierung einer Begegnungszone durchgeführt werden. Es ist darauf zu achten, dass die Unfallzahlen mindestens für diesen Zeitraum in der Datenbank nachgeführt sind.

DETAILGUTACHTEN ZONE : Yhbw! 5{£w! {{9

Art der Zone (eher): X Wohn- und Lebensraum ☐ Wirtschaftsraum

A Die wichtigsten Ziele:

- X 1 hohe Verkehrssicherheit
- X 2 hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität
- X 3 Spielraum
- ☐ 4 freundliche und tolerante Verkehrskultur
- ☐ 5 hoher Freiheitsgrad für alle

B Ausschnitt Strassenhierarchie mit vorgesehener Zoneneinteilung (Detail- Übersichtsplan):

Siehe Anhang Seite 23 (Mobilitätsplan Strassennetzen nach VSS, gemäss KGV 2016)

C Unfallauswertung der letzten fünf Jahre und Beschrieb von Auffälligkeiten:

Gemäss Übersicht auf www.map.geo.admin.ch--> Unfälle mit Personenschaden
Es hat sich im vorgesehenen Perimeter seit dem Jahr 2016 ein Unfall mit Leichtverletzten beim Überqueren der Fahrbahn ereignet (Zugriff am 11.08.2021).

D Geschwindigkeiten

Konradstrasse (Höhe Konradstrasse 7), Messung vom 30.06. bis 07.07.2021 mittels Radarstrahl.

$V_0^1=$ 19.5 km/h
 $V_{85}^2=$ 24.5 km/h
 $V_{max}^3=$ 35 km/h

Anzahl: 1'293 Fahrzeuge

Ab einer gemessenen Geschwindigkeit von deutlich über 20 km/h V_{50} und über 30 km/h V_{85} sind ergänzende Gestaltungsmassnahmen erforderlich.

Ergänzende Massnahmen nötig: ☐ ja X nein

(falls ja: Detailplan und Beschrieb im Abschnitt G)

G Beschrieb der notwendigen zusätzlichen Massnahmen:

.....Keine.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Kostenschätzung:

Torelemente:
Besondere Markierungen auf der Fahrbahn:
Gestaltung und bauliche Anpassungen:
Nachkontrolle:
Total:

1 Die Geschwindigkeit, welche von 50% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.
2 Die Geschwindigkeit, welche von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.
3 Die höchste während der Messperiode gemessene Geschwindigkeit.

Nachkontrolle:

V₈₅: km/h (gleicher Querschnitt wie vorher- Messung)

Ab einer gemessenen Geschwindigkeit von 28km/h (V85) bei der Nachkontrolle sind Nachbesserungsmassnahmen notwendig.

Nachbesserung nötig: ☐ ja ☐ nein

Unfallgeschehen: Es haben sich in der vorgesehenen Zone seit der Realisierung ... Unfälle ereignet (Auskunft Stadtpolizei am).

Hinweise aus der Bevölkerung über Gefährdungen und Probleme seit der Realisierung:

☐ ja ☐ nein

Probleme:

.....

.....

.....

Ergebnis der Nachkontrolle:

Die eingerichtete Zone funktioniert, erfüllt die Ziele und kann belassen werden.

☐ ja ☐ nein

Falls nein, vorgesehene Nachbesserungsmassnahmen:

.....

.....

.....

