

B e r i c h t u n d A n t r a g  
des Stadtrates an den Einwohnerrat  
betreffend

Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen

## 1. Ausgangslage

Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH wurden in einem ersten Schritt mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (RELB) die Grundsätze zur Verkehrsentwicklung festgelegt. Darin ist festgehalten, dass im RAUM BRUGG WINDISCH ein umwelt- und sozialverträgliches Mobilitätsverhalten gefördert werden soll. Diese Vorgaben dienen der Erarbeitung des behördenverbindlichen Planungsinstrumentes „Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)“. Die Massnahme A.6 des KGV sieht die quartierweise Einführung von Tempo-30-Zonen auf den meisten Gemeindestrassen vor. Bei der Umsetzung sind die quartierweise und kostengünstige Realisierung, die Etappierbarkeit, das Weglassen von baulichen Schikanen und der Einbezug der Bevölkerung wichtige Zielsetzungen. Mit dem am 29. Mai 2017 vom Stadtrat beschlossenen KGV ist die ausführlich verankerte und mit anderen Entwicklungen abgestimmte Grundlage vorhanden, um die Umsetzung der Tempo-30-Zonen konkret anzugehen.

Der Nutzen von Tempo-30-Zonen in den Quartieren ist vielseitig und erhöht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Siedlungsorientierte Strassen in Quartieren sind oft Netzteile von Schul- und Freizeitwegen und werden von weniger geübten Fussgängern und Radfahrern genutzt. Auch ältere Fussgängerinnen und Fussgänger sind im Verkehr überdurchschnittlich gefährdet und profitieren von einem tieferen Geschwindigkeitsniveau.

Eine ausführliche Betrachtung der Schwach- und Gefahrenstellen im Verkehrsnetz der Stadt Brugg hat gezeigt, dass sich viele dieser von der Bevölkerung gemeldeten Schwach-

und Gefahrenstellen mit der Zonierung von Tempo-30 entschärfen lassen. Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen leistet der Stadtrat einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit auf den Gemeindestrassen.

Mit dieser Vorlage beantragt der Stadtrat dem Einwohnerrat den Kredit für die Umsetzung und erhält damit die Legitimation, das Projekt im ordentlichen Verfahren anzugehen.

## **2. Mehr Sicherheit mit Tempo-30-Zonen**

Sichere Quartierstrassen sind das Ziel der Stadt Brugg. Die für Unfallverhütung zuständige Beratungsstelle bfu empfiehlt dafür die Einführung von Tempo-30-Zonen: Tempo-30-Zonen in Quartieren bilden einen wichtigen Beitrag zur Unfallverhütung, denn tiefere Geschwindigkeiten erhöhen nachweislich die Sicherheit. Die reduzierte Geschwindigkeit führt zu ruhigerem Fahrverhalten. Die Anzahl und Schwere von Unfällen nimmt ab, die Schulwege sind weniger gefährlich und die langsameren Verkehrsteilnehmenden fühlen sich sicherer. Während die Fahrzeuglenkenden kaum Zeit verlieren, freuen sich die Anwohnerinnen und Anwohner über eine bessere Wohnqualität.

In Tempo-30-Zonen haben Fahrzeuglenkende gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt, ermöglichen ihnen jedoch das Überqueren der Strasse in angemessener Weise: Durch die tiefere Geschwindigkeit wird es einfacher, die Strasse zu überqueren. Fussgänger sollen die Strasse an denjenigen Stellen überqueren können, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die besten Sichtverhältnisse herrschen. Aus diesem Grund verlangt die Verordnung des UVEK das Aufheben der Fussgängerstreifen. Sie können jedoch bei besonderen Vortrittsbedürfnissen wie bei Schulen und Heimen beibehalten werden. Gemäss bfu gilt dies auch auf stark frequentierten Schulwegen. In Tempo-30-Zonen gilt Rechtsvortritt. Mit Bodenmarkierungen wird dies verdeutlicht. Rechtsvortritt zwingt die Lenkenden, vor einer Kreuzung die Geschwindigkeit anzupassen.

Der Anhalteweg ist bei 30 km/h Ausgangsgeschwindigkeit ca. halb so lang wie bei 50 km/h. Die tiefere Geschwindigkeit führt nicht nur zu weniger Unfällen, weil der Unfall aufgrund der kürzeren Anhaltedistanz vermieden werden konnte, sondern auch zu weniger schweren Unfällen.

### **3. Konzept „Tempo-30-Zonen“ und dessen Umsetzung**

Der Stadtrat setzte eine Projektkommission Verkehr (PkomV) mit projektbezogener Auftragsdefinition zur Erarbeitung des Konzepts „Tempo-30-Zonen in Brugg“ ein. Es haben folgende Personen in der Kommission mitgearbeitet: Andrea Metzler (Stadträtin, Vorsitz bis 31.12.17), Reto Wettstein (Stadtrat, Vorsitz ab 01.01.18), Stefan Zinniker (Bereichsleiter Tiefbau), Heiner Hossli (Chef Regionalpolizei), Dagmar Hofmann (Vertreterin Quartierverein Brugg West), Hans Rüssli (Vertreter Quartierverein Brugg West), Edi Jutzeler (Vertreter Quartierverein Sonnebärg), Fritz Lüssi, (Vertreter Quartierverein Sonnebärg), Andrea Hartenbach (Vertreterin Quartierverein Lauffohr), Urs Niederhauser (Vertreter Quartierverein Lauffohr), Peter Baumberger (Vertreter Quartierverein Umiken), Thomas Baumgartner (Vertreter Wohnbevölkerung Zentrum), Herbert Künzi (Vertreter Interessensgemeinschaft Verkehrssicherheit). Die PkomV erarbeitete mit der Unterstützung des Verkehrsplaners Thomas Belloli das vorliegende Konzept mit Konzeptplan im Massstab 1:2'500.

Mit dem Konzept werden die bestehenden Grundlagen, insbesondere das Grobkonzept Tempo-30-Zonen, welches zusammen mit dem KGV die Mitwirkung durchlaufen hatte, zu einem detaillierten Umsetzungsinstrument ausgebaut. Das Konzept bietet nun einen guten Rahmen für die quartier- und etappenweise Umsetzung gemäss den Zielsetzungen. Im Konzept wurde das ganze Stadtgebiet betrachtet, und es beschreibt die Ziele, die mit der Anordnung der Zone (quartierbezogen) erreicht werden sollen. Weiter befasst sich das Konzept mit der Strassenhierarchie, dem Geschwindigkeitsniveau, der bestehenden und angestrebten Raumqualität der einzelnen Zonenperimeter, den Auswirkungen sowie den notwendigen Massnahmen. Die einzelnen Zonenperimeter werden in drei Umsetzungsetappen zusammengefasst. Es sind dies die Etappe 1 (Westquartier inkl. Altenburg und Umiken), die Etappe 2 (Quartiere nördlich und südlich der Zurzacherstrasse) und die Etappe 3 (Zentrum).

Anhand von verschiedenen öffentlichen Diskussionen zum Thema Tempo-30-Zonen, auch in anderen Gemeinden, wird offensichtlich, dass eine Tempo-30-Zonierung möglichst ohne aufwändige bauliche Anpassungen und kostengünstig realisiert werden soll. Die Zoneneingänge werden mit Signalisationstafeln und Bodenmarkierungen signalisiert. Zur Erinnerung an das geltende Regime wird in geeigneten Abständen und bei speziellen Situationen

die Zahl „30“ auf die Fahrbahn markiert. Auf bauliche Massnahmen wie horizontale oder vertikale Versätze wird weitgehend verzichtet.

Für die öffentliche Auflage wird pro Etappe ein Detailgutachten auf der Grundlage des vorliegenden Konzepts erstellt.

Für detaillierte Informationen wird auf das Auflagedossier verwiesen, welches auf der Webseite der Stadt Brugg aufgeschaltet und bei der Abteilung Planung und Bau zu den Bürozeiten einsehbar ist.

#### **4. Investitionskosten für die Umsetzung**

Der Kostenschätzung für das Gesamtkonzept beinhaltet sämtliche Kosten für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen in den Quartieren (gegliedert in die drei Etappen gemäss Konzept). Es sind dies die Leistungen für die Signalisations-, Markierungs- und Gestaltungs-massnahmen sowie für die Planungsarbeiten wie Geschwindigkeitsmessungen, Detailgutachten aber auch für die Infoanlässe und Umsetzungsbegleitung.

Die Investitionskosten wurden auf der Kostenbasis vom April 2017 veranschlagt und beinhalten einen Anteil für Unvorhergesehenes sowie die MWST von 7,7 %.

Kosten für die Signalisations-, Markierungs- und Gestaltungs-massnahmen inkl. 7,7 % MWST	<b>CHF 215'000</b>
Kosten für die Planerleistungen wie Geschwindigkeitsmessungen, Detailgutachten, Infoanlässe inkl. 7,7 % MWST	<b>CHF 37'000</b>
Kosten für juristische Beratung und Spezialisten inkl. 7,7 % MWST	<b>CHF 20'000</b>
<hr/> <b>Investitionskosten</b> inkl. 7,7 % MWST	<hr/> <b>CHF 272'000</b>

## **5. Finanzierung**

Die gesamte Investition wird mit Eigenmitteln finanziert. Durch den damit verbundenen Abbau an Finanzvermögen gehen in den nächsten Jahren Finanzerträge verloren. Bei einer konservativen Schätzung einer durchschnittlichen, mehrjährigen Rentabilität von 2 % beträgt der jährliche Minderertrag rund CHF 5'440. Die Investition wird nach Abschluss des Projektes in der Bilanz aktiviert. Die Abschreibungsdauer beträgt 40 Jahre und beginnt im Folgejahr nach der Aktivierung. Jährlich werden somit rund CHF 6'800 abgeschrieben. Die Erfolgsrechnung der Einwohnergemeinde wird somit durch das Projekt jährlich um gesamthaft CHF 12'240 zusätzlich belastet, was rund 0,04 Steuerprozenten entspricht.

## **6. Weiteres Vorgehen**

In der intensiven Mitwirkung bei der Erarbeitung des RELB und des KGV wurde von der Brugger Bevölkerung die Einführung von Tempo-30-Zonen deutlich gefordert. Die KGV-Massnahme zur Einführung von Tempo-30 soll nun umgesetzt werden.

Für die Realisierung der einzelnen Etappen wird die betroffene Quartierbevölkerung im jeweiligen Umsetzungsgebiet nochmals separat und ortsbezogen orientiert. Dies vor allem auch im Hinblick auf die öffentliche Auflage der Signalisierung, bei der die Bevölkerung einwendungslegitimiert ist. Es ist geplant, die drei Etappen im Verlaufe der nächsten drei Jahre umzusetzen.

Nach der Kreditzustimmung durch den Einwohnerrat und dem durchgeführten Auflageverfahren (Einwendungsverfahren abgeschlossen und Signalisation rechtskräftig verfügt) können die entsprechenden Quartiere mit Tempo-30 zoniert werden.

## **7. Schlussbemerkungen**

Wie sich das Tempolimit auf einer Strasse tatsächlich auswirkt, ist wissenschaftlich untersucht worden. Vorher-Nachher-Untersuchungen haben ergeben, dass sich heute rund ein Drittel weniger Unfälle ereignen, mit 40 Prozent weniger Verletzten. In den Tempo-30-Zonen nehmen die Verkehrsteilnehmenden mehr Rücksicht aufeinander. Die Passanten, aber auch die Autofahrer schauen wieder aufeinander. Sie bauen vermehrt wieder Blickkontakt auf. Zudem kann der Automobilist bei tieferen Geschwindigkeiten schneller anhalten. Der Anhalteweg ist sehr kurz und die Autofahrer sind in der Zone-30 eher dazu bereit,

das Tempo zu reduzieren und einen Fussgänger über die Strasse zu lassen. Neben der erhöhten Sicherheit kann auch die Lärmbelastung für die Anwohner deutlich gesenkt werden. Der Stadtrat ist überzeugt, dass mit Tempo-30 in den Quartieren die Stadt insgesamt an Qualität gewinnt und bittet den Einwohnerrat, ihm mit der Kreditgenehmigung die Legitimation zur praktischen Umsetzung der Tempo-30-Zonen gemäss Konzept zu erteilen.

Demgemäss der

Antrag:

Sie wollen für die Umsetzung von Tempo-30 auf Gemeindestrassen einen Kredit von CHF 272'000, zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen.

Brugg, 30. Juli 2018

NAMENS DES STADTRATES

Der Stadtammann:      Der Stadtschreiber:

Das Auflagedossier besteht aus folgenden Unterlagen und ist auf der Webseite der Stadt Brugg aufgeschaltet und bei der Abteilung Planung und Bau zu den Bürozeiten einsehbar:

- Bericht zum Konzept Tempo-30-Zonen vom 6. April 2018
- Plan 1:2'500 zum Konzept Tempo-30-Zonen vom 6. April 2018