



(Bild: bestehende Tempo 30-Zone in Lauffohr seit 1991)



Bericht und Antrag des Stadtrates zur Urnenabstimmung vom 10. Februar 2019

Bewilligung eines Kredits für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen

Ausgangslage

Im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision RAUM BRUGG WINDISCH wurden anlässlich von drei öffentlichen Workshops mit den verschiedensten Interessensvertretern im 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 Vorgabe diente der Erarbeitung des behördenverbindlichen Planungsinstrumentes „Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)“, bei dessen Vernehmlassung wiederum ein breit abgestütztes Gremium mitwirkte. 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 den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern den Kredit für die Umsetzung und erhält damit die Legitimation, das Projekt im ordentlichen Verfahren anzugehen.

Mehr Sicherheit dank 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 leisten 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 Bundesamts für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das Aufheben der Fussgängerstreifen. Sie können jedoch bei besonderen Vortrittsbedürfnissen wie bei Schulen und Heimen

beibehalten werden. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung 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 kann, sondern auch zu weniger schweren Unfällen.**

Konzept „Tempo-30-Zonen“

Der Stadtrat setzte eine Projektkommission Verkehr (PkomV) mit projektbezogener Auftragsdefinition zur Erarbeitung des Konzepts „Tempo-30-Zonen in Brugg“ ein. Die Kommission war wie folgt zusammengesetzt: Ein Vertreter des Stadtrates, der Bereichsleiter Tiefbau der Abteilung Planung und Bau, der Chef Regionalpolizei, je zwei Vertreter der Quartiervereine Brugg West und Sonnebärg, ein Vertreter des Quartiervereins Umiken, ein Vertreter der Wohnbevölkerung Zentrum sowie ein Vertreter der Interessensgemeinschaft Verkehrssicherheit. Die PkomV erarbeitete mit der Unterstützung des Verkehrsplanungsbüros 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 einen guten Rahmen für die quartier- und etappenweise Umsetzung gemäss den Zielsetzungen. Im Konzept wird 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 Aufgatedossier verwiesen, welches auf der Webseite der Stadt Brugg aufgeschaltet und bei der Abteilung Planung und Bau zu den Bürozeiten einsehbar ist.

Investitionskosten

Die 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 %.

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 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.

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 die Stimmberechtigten und dem durchgeführten Auflageverfahren können die entsprechenden Quartiere mit Tempo-30 zoniert werden.

Würdigung des Projektes

Wie sich das Tempolimit auf einer Strasse tatsächlich auswirkt, ist in der Gemeinde Köniz untersucht worden: **Nach 5 Jahren Betrieb wurde festgestellt, dass sich mit den neuen Tempo-30-Zonen im Vergleich zu vorher 33 % weniger Unfälle mit 40 % weniger Verletzten ereignet haben** (Quelle: Tagungsband Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, November 2015).

In den Tempo-30-Zonen nehmen die Verkehrsteilnehmenden mehr Rücksicht aufeinander. Die Passanten, aber auch die Autofahrer schauen aufeinander. Sie bauen vermehrt Blickkontakt auf. Zudem können die Automobilisten 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 die Stimmberechtigten, ihm mit der Kreditgenehmigung die Legitimation zur praktischen Umsetzung der Tempo-30-Zonen gemäss Konzept zu erteilen.

Sitzung des Einwohnerrates vom 7. September 2018

Gemäss § 15a des Gesetzes über die politischen Rechte muss der erläuternde Bericht des Gemeinderates das Ergebnis des Einwohnerratsbeschlusses enthalten und auch die Meinung wesentlicher Minderheiten berücksichtigen.

Zustimmung des Einwohnerrates

Der Einwohnerrat stimmte an seiner Sitzung vom 7. September 2018 dem Kredit für die Umsetzung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen von CHF 272'000 mit 25 Ja- zu 18 Nein-Stimmen zu.

Die **CVP-Fraktion** zeigte sich erfreut, dass der Stadtrat dieses Anliegen der Bevölkerung proaktiv und zügig angehen wolle. Das vorliegende Konzept für Tempo 30-Zonen in allen Quartieren beziehungsweise auf den Gemeindestrassen erhöhe die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner klar. Der Umsetzungszeitraum von 3 Jahren erscheine auf den ersten Blick etwas lang, sei aber realistisch. Es sei sinnvoll, genügend Zeit für die Behandlung allfälliger Einsprachen einzuplanen. Zudem begrüsse die CVP, dass die neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne bauliche Massnahmen geplant seien, wodurch sie deutlich kostengünstiger und schneller realisiert werden könnten.

Die **SP-Fraktion** stellte fest, dass durch die Temporeduktion die Unfallrate gesenkt werde und Unfälle weniger gravierend ausfallen würden. Auch verändere die Temporeduktion das Sozialverhalten, da die Verkehrsteilnehmer miteinander in Kontakt treten müssten. Schliesslich werde die Lärmbelastung durch die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 deutlich reduziert. Der Umsetzungsplan sei sorgfältig ausgearbeitet. Es sei

| | | |
|--|------------|----------------|
| Kosten für die Signalisation, die Markierungs- und Gestaltungs-massnahmen inkl. 7,7 % MWST | CHF | 215'000 |
| Kosten für die Planungsleistungen, wie Geschwindigkeits-messungen, Detailgutachten, Infoanlässe inkl. 7,7 % MWST | CHF | 37'000 |
| Kosten für juristische Beratung und Spezialisten inkl. 7,7 % MWST | CHF | 20'000 |
| Investitionskosten inkl. 7,7 % MWST | CHF | 272'000 |

für alle drei Quartiere detailliert geprüft worden, wo, wie und wann die Umsetzung erfolgen könne. Auch die Bevölkerung werde angehört. Die SP-Fraktion sehe in diesem Vorgehen nur Vorteile.

Die **Fraktion der Grünen** begegnete dem Argument des Zeitverlusts durch Tempo 30 mit einer Berechnung und hielt fest, dass der Zeitverlust etwa 40 Sekunden auf 1 km betrage. Dieser Nachteil sei vertretbar. Die Grünen seien entschieden der Meinung, dass die Sicherheit durch Tempo 30 zunähme. Bei Tempo 30 betrage der Bremsweg bis zum Stillstand eines Fahrzeuges inklusive Reaktionszeit des Fahrers etwa 14 m; bei Tempo 50 beginne der Fahrer nach dieser Distanz erst zu bremsen. Selbst wenn die Unfallursache fehlende Aufmerksamkeit, das Nichtgewähren des Vortritts oder der Einfluss von Alkohol und Drogen sei, diene die Temporeduktion durch den kürzeren Bremsweg der Sicherheit.

Der Antrag hielte sich an die bfu-Empfehlungen, welche das Resultat langjähriger Beobachtungen und statistischer Auswertungen sei, stellte die **Fraktion der Grünliberalen** fest. Glücklicherweise habe es in den letzten fünf Jahren keine gravierenden Unfälle gegeben. Aber entscheidend sei, das Risiko auch für die Zukunft zu minimieren. Eine flächendeckende Umsetzung erziele die beste Wirkung und sei sinnvoll, weil es so keine Diskriminierung gebe. Bei einzelnen Strassen gäbe es noch Klärungsbedarf, aber diese Fragen liessen sich im Rahmen der Mitwirkung lösen.

Auch die **Fraktion der EVP** vertrat die Haltung, dass der Zuwachs an Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und die Lebensqualität der Bewohner der Quartiere höher zu gewichten seien als der minimale Zeitgewinn bei Beibehaltung von Tempo 50. Besonders begrüssenswert fand die Fraktion, dass nur minimale bauliche Massnahmen geplant seien.

Minderheitsmeinung

Die **SVP-Fraktion** zeigte sich überzeugt, dass die Vorlage nicht dem Willen der Bürger entspreche, und lehnte sie ab. Die Unfallstatistik des Astra zähle vom 1. Januar 2013 bis zum 31. Dezember 2017 für das Stadtgebiet Brugg ohne Hauptstrassen 54 Verkehrsunfälle, von denen 34 zu verletzten Personen geführt hätten. Die Unfallursachen seien zu geringer Abstand, Alkohol, Drogeneinfluss, Unaufmerksamkeit des Lenkers, Ablenkung durch das Handy, Nichtgewähren des Vortritts, auf-die-Fahrbahn-Springen des Opfers, Bedienfehler des Fahrzeuglenkers und medizinische Gründe gewesen. Kein einziger Unfall sei auf zu hohe Geschwindigkeit zurückzuführen gewesen. Es sei ein Irrglaube zu

denken, dass Fahrzeuglenker mit 50 km/h durch ein Quartier führen. Eine Geschwindigkeitsmessung der Repol an der Laurstrasse aus dem Jahr 2016 habe ergeben, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit 38 km/h bis 40 km/h betrage. Die Geschwindigkeit sei für die Unfallursachen auf den Brugger Quartierstrassen nicht relevant und die Fahrzeuglenker verhielten sich in den Quartieren angemessen. Die Sicherheit, von der gesprochen werde, sei eine trügerische. Es gelte Rechtsvortritt, und es gebe in Tempo 30-Zonen fast keine Fussgängerstreifen, so dass die Fussgänger die Fahrbahn überqueren könnten, wo immer sie wollten. Sie hätten aber keinen Vortritt. Dabei sei gemäss Unfallstatistik in den letzten Jahren Nichtgewähren des Vortritts die häufigste Unfallursache gewesen. Bezüglich Lärmbelastung müsse man sich fragen, ob ein moderner Automotor bei Tempo 50 wirklich lauter sei als bei Tempo 30. Es stelle sich auch die Frage, ob nicht wenigstens ein paar Verkehrsachsen für den Verkehr da sein sollten.

Die **FDP-Fraktion** nahm zur Kenntnis, dass Tempo 30 intelligent eingesetzt einen Sicherheitsgewinn sowie eine leichte Lärmreduktion bringen könne. Leider solle Tempo 30 praktisch flächendeckend auf dem gesamten Gemeindegebiet eingeführt werden. Dies widerspräche dem, was in der Begleitgruppe des KGV behandelt worden sei, und vor allem dem Volkswillen, wie eine Umfrage der FDP aus dem Jahr 2016 ergeben habe. Die Bürger wollten, dass dieses Instrument intelligent eingesetzt und vor allem an Gefahrenstellen Tempo 30 ausgeschildert werde. In der vom Stadtrat eingesetzten Projektkommission Verkehr seien die Quartiere sehr gut repräsentiert gewesen, Gewerbe, Industrie und Parteien hätten dagegen gefehlt. Diese Zusammensetzung der Kommission sei fragwürdig. Auch wurde verpasst, Schwerpunkte zu setzen und stattdessen das Giesskannenprinzip angewendet, wodurch die Vorlage oberflächlich wirke. Mit einem guten Konzept könnte das Geld an echten Gefahrenstellen eingesetzt werden. In Tempo 30-Zonen gäbe es ausser in ganz wenigen Ausnahmefällen, die speziell bewilligt werden müssten, keine Fussgängerstreifen. Dies sei der Sicherheit abträglich. Überhaupt resultiere der behauptete Sicherheitsgewinn aus einer theoretischen Betrachtung: Es gäbe Untersuchungen, die belegen, dass die effektive Reduktion der Geschwindigkeit nach Einführung von Tempo 30 in Quartieren nicht 20 km/h, sondern maximal 5 % betragen habe.

Argumente des Referendumskomitees

Referendum gegen den Kredit von CHF 272'000 für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen

Nachstehend sind die Argumente des Referendumskomitees aufgelistet:

„Warum 1'153 Stimmbürger statt für flächendeckende Tempo-30-Zonen für bessere, wirklich breit abgestützte Lösungen sind.

Keine Fussgängerstreifen?

- «Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig», von begründeten Ausnahmen abgesehen. Brugg will rund 20 Zebrastreifen beibehalten. Juristenfutter?
- Aber ausgerechnet jene 3 Zebrastreifen beim Eisi und jener beim «Gotthard» kommen ersatzlos weg, total rund 20. 9 von 10 Fussgängern wollen andernorts ihre Zebrastreifen zurück! (Fussverkehr Schweiz). In Tempo-30-Zonen hat wie bei Tempo-50 generell das Auto Vortritt!

Geringeres Tempo?

- Man lobt die Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h, also um 20 km/h, über den grünen Klee.
- In der Tat und Wahrheit reduziert sich die tatsächliche Geschwindigkeit in vergleichbaren Fällen schweizweit gerade mal um -2 km/h! Also bloss um einen 1/10 der 20 km/h.

Mehr Sicherheit?

- Man argumentiert mit weniger Toten und Verletzten.
- In den letzten 10 Jahren gab es in Brugg 3 Verkehrstote. 3 zu viel. Alle wären leider auch bei Tempo 30 gestorben (z.B. Lastwagen im Schrittempo, Radfahrer gegen Fussgänger). Ein ähnliches Bild zeigen die Schwerverletzten. (Bundesamt für Strassen)

Weiterhin Trottoirüberfahrten?

- In Tempo-30-Zonen gilt nach Bundesrecht Rechtsvortritt. Trottoirüberfahrten sind unzulässig und unsinnig. Sie müssen - von begründeten Ausnahmen abgesehen - weg. Juristenfutter!
- Brugg will rund 20 Trottoirüberfahrten - ohne Begründung - beibehalten. Die meisten dieser Brugger Trottoirüberfahrten sind zudem baulich so gestaltet, dass das Auto Vortritt hat!

Weniger Lärm?

- Es wird mit einer Halbierung des Lärms argumentiert.
- «Eine Lärmpegelminderung ist selten zu erwarten. In einigen Fällen wurde sogar eine Pegelzunahme um bis zu 0.5 dBA festgestellt.» (Tiefbauamt Kanton Zürich)

Argumente? Tatsachen? Oder nur Überzeugungen?

- «Der Stadtrat ist nach wie vor überzeugt (...).» Ebenso ist das Pro-Tempo-30-Komitee bloss «überzeugt». Offenbar trotz erdrückender Tatsachen. Fragen Sie uns. Wir liefern mehr.

GEGEN Tempo-30-flächendeckend! – FÜR bessere Lösungen.

NEIN zu diesem Tempo 30!

Wie bei den Stolperstein-Guberstein-Trottoirs in der Vorstadt. Zusatzrunde für bessere Lösungen!

Wir stützen uns auch hier ausschliesslich auf seriöse Quellen wie Verordnungen des Bundes, Statistiken von Bundesämtern, Fussverkehr Schweiz, Unterlagen des Stadtrates, schweizweiten Erkenntnissen des Tiefbauamtes des Kantons Zürich, Bericht von Metron Bern, des «Schweizerischen Beobachters» etc. Alles kann im Internet gefunden oder angefordert werden bei tempo30vorsvolk@gmx.ch, Tel 056 442 55 13 und www.tempo30vorsvolk.ch."

Sind Sie an zusätzlichen Informationen interessiert?

Die Einwohnerratsvorlage mit detaillierten Informationen zum Projekt und das Protokoll der Sitzung des Einwohnerrates vom 7. September 2018 sind auf www.stadt-brugg.ch abrufbar oder im Stadthaus zu den Bürozeiten einsehbar.

Antrag an die Stimmberechtigten

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.

NAMENS DES STADTRATES

| | |
|-------------------|---------------------|
| Der Stadtammann: | Der Stadtschreiber: |
| Barbara Horlacher | Yvonne Brescianini |

