

Kreditbegehren von Fr. 476'000.00 für das Massnahmenpaket zur Verkehrsberuhigung der siedlungsorientierten Gemeindegebiete

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Wichtigste im Überblick:

- Das Gemeindegebiet wurde auf die Optimierung und Ergänzung verkehrsberuhigender Massnahmen überprüft.
- Anhand von Verkehrserhebungen wurden Gebiete und Realisierungsprioritäten definiert.
- Die Kosten für die Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen betragen voraussichtlich insgesamt Fr. 452'000.00.
- Nach Projektgenehmigung durch die politischen Behörden muss das Gutachten dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet werden.
- Die bauliche Umsetzung ist, mit einer voraussichtlichen Bauzeit von 7 Monaten, ab Sommer 2011 vorgesehen.

I. Ausgangslage

In den vergangenen 20 Jahren wurden nach Priorität und Bedarf ein signifikanter Anteil der siedlungsorientierten Gemeindegebiete Tempo 30-Zonen zugewiesen.

Die reduzierte Geschwindigkeit in Siedlungsgebieten ist prinzipiell anzustreben, da der Durchgangsverkehr reduziert und die Sicherheit auf den untergeordneten Strassen erhöht wird. Als Resultat steigt durch die Kanalisierung des Verkehrs auf die verkehrsorientierten Strassen die Attraktivität und Wohnqualität der verkehrsberuhigten Quartiere.

Statistische Auswertungen zeigen, dass im Mittel die Wahrscheinlichkeit für Fussgänger, den Unfallfolgen mit einem Personenwagen zu erliegen, bei einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50 km/h bei über 60 % liegt, während die Wahrscheinlichkeit bei Tempo 30 km/h auf unter 10 % sinkt (Quelle: Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), 2007).

Aufgrund der positiven Erfahrungen in den bereits bestehenden Tempo 30-Gebieten und um alle Quartiere gleichberechtigt zu behandeln, hat der Gemeinderat das Büro Ballmer und Partner AG, Aarau, beauftragt, das Gemeindegebiet hinsichtlich der Optimierung und Ergänzung verkehrsberuhigender Massnahmen zu überprüfen.

Ein Mitwirkungsverfahren im Oktober 2008 bestätigte mit 88 % positiver Rückmeldungen den Anklang der Tempo-30-Zonen bei der Bevölkerung.

II. Projektbericht

Massnahmen

Gemäss Signalisationsverordnung soll nur dann von der allgemein geltenden Höchstgeschwindigkeit abgewichen werden, wenn dies notwendig und zweckmässig ist.

Nach dem Modell 50/30 der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ist generell die strikte Zonenausscheidung von Tempo 30-Gebieten anzustreben.

Dieser Ansatz ist sehr zu begrüßen. Dadurch werden alle siedlungsorientierten Gebiete gleichberechtigt behandelt und der Verkehr auf die verkehrsorientierten Strassen kanalisiert. Durch eine einheitliche Signalisation auf allen siedlungsorientierten Strassen und den zu erwartenden Gewöhnungseffekten bei den Fahrzeuglenkern, wird rücksichtsvolles Fahren mit angepasster Geschwindigkeit gefördert. Durch eine einheitliche Zonenregelung lässt sich die gewünschte Verkehrsberuhigung in der Regel mit minimalen baulichen Massnahmen umsetzen.

In den meisten Fällen ist die Zuweisung in eine Tempo 30-Zone auch bei Strassen mit geringem Verkehrsaufkommen und kurzen Stichstrassen begründbar. Da viele Hauseingänge direkt in die Strasse münden und teilweise schwer einsehbar sind, besteht eine konkrete Gefährdung für die Anstösser.

Die gemäss Projektbericht vorgesehenen Massnahmen entsprechen denen der bereits realisierten Gebiete und sind für jedes Gebiet in entsprechenden Detailplänen des Berichts beschrieben.

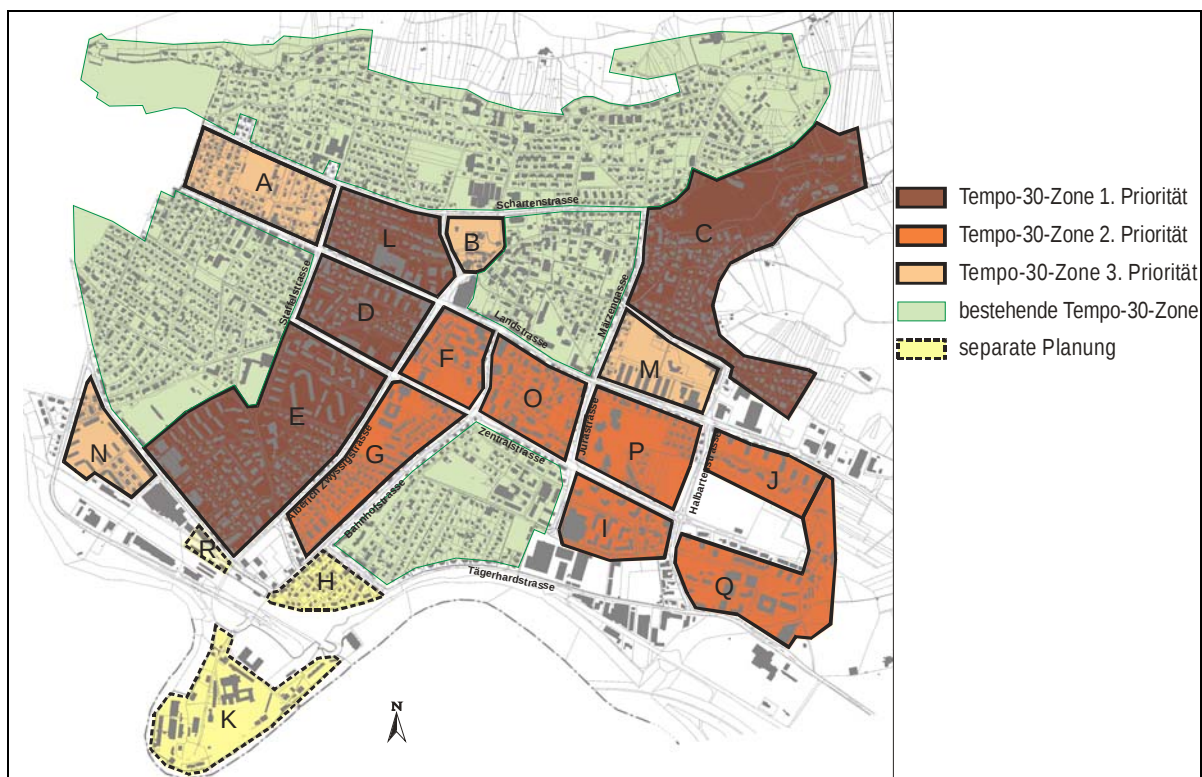
Gebietseinteilung

Die Strassen im Gemeindegebiet wurden zwei Kategorien zugeordnet. Verkehrsorientierte Haupt- und Nebenstrassen werden generell mit Tempo 50 signalisiert. Siedlungsorientierte Strassen sollen auf verkehrsberuhigende Massnahmen überprüft werden.

In einem ersten Schritt wurde durch ein Fachbüro die Verkehrssituation analysiert. Darauf basierend erfolgte eine Beurteilung, welche die Eignung und den Bedarf an Massnahmen in einzelnen Quartieren aufzeigte. Die Analyse wurde im Bericht *Tempo-30-Zonen, Verkehrserhebungen und Beurteilungen vom 17.01.2008* festgehalten. Der Bericht beschreibt und beurteilt für jedes Gebiet die vorliegende Verkehrssituation. Die Ergebnisse der Analyse wurden in Form einer Übersichtskarte mit Prioritätenzuordnung dargestellt. Die Prioritätenzuordnung ergibt sich aus der Verkehrssituation des Gebietes und der aus dem Gefahrenpotential resultierenden Handlungsdringlichkeit.

Gebieten, die ein für Wohnquartiere tendenziell hohes Geschwindigkeitsniveau oder einen hohen Anteil Langsamverkehr aufweisen, wurde eine hohe Realisierungspriorität zugewiesen. Besonderes Augenmerk wurde auf die örtliche Nähe zu Schulen, Kindergärten, Altersheime und Sportanlagen sowie auf Schulwege und Plätze mit hohem Personenaufkommen gerichtet.

Die Prioritätsstufen entsprechen den drei Stufen aus dem Mitwirkungsverfahren, welche aus verkehrlichen Überlegungen wie folgend eingeteilt wurden:



Mit der Verabschiedung des kompletten Massnahmenpakets kann die gewünschte Gleichbehandlung und einheitliche Wirkung der siedlungsorientierten Gebiete erreicht werden.

Verfahrensablauf

Mit der Einteilung in Prioritätsstufen sollen dem Einwohnerrat die Grundlagen gegeben werden, um aufgrund der Dringlichkeitsbeurteilung im Grundsatz entscheiden zu können, welche Gebiete einer Tempo 30-Zone zugewiesen werden sollen.

Auf Basis des Entscheids und der Kostengutsprache, kann ein Gutachten erstellt und zuhanden der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt zur Prüfung eingereicht werden. Nach Beurteilung durch den Kanton sind unter Umständen Detailanpassungen in das Massnahmenkonzept einzuarbeiten.

Nach der öffentlichen Auflage der baulichen Massnahmen kann die Realisierung an die Hand genommen werden.

In der Ausführungsphase ist die Prioritätseinteilung von untergeordneter Bedeutung, da die Umsetzung aller beschlossenen Massnahmen in einer Etappe erfolgen soll. Wird die vollständige Umsetzung aller drei Prioritätsstufen beschlossen, kann eine Bauzeit von etwa 7 Monaten angenommen werden.

In einem angemessenen Zeitabstand nach der Realisierung müssen Erfolgskontrollen durchgeführt werden. Die Erfolgskontrolle entspricht in Art und Umfang der Verkehrserhebung und -analyse zu Projektierungsbeginn, wird durch das planende Ingenieurbüro durchgeführt und soll die Wirksamkeit der ausgeführten Massnahmen für jedes Gebiet nachweisen.

Sofern die Nachkontrolle aufzeigt, dass das angestrebte reduzierte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wurde, müssen gegebenenfalls weitere Optimierungsmassnahmen angeordnet werden.

III. Realisierungskosten

Das Planungsbüro Ballmer und Partner AG hat einen Kostenvoranschlag für die Realisierung gemäss nachfolgender Tabelle erstellt:

Kostenvoranschlag	Gebiete mit Priorität 1 [in Fr.]	Gebiete mit Priorität 2 [in Fr.]	Gebiete mit Priorität 3 [in Fr.]	Total [in Fr.]
Massnahmenkonzept	12'400.00	21'700.00	12'400.00	46'500.00
Gutachten	10'400.00	18'200.00	10'400.00	39'000.00
Massnahmenplanung	12'800.00	22'400.00	12'800.00	48'000.00
Öffentlichkeitsarbeit	5'000.00	5'000.00	5'000.00	15'000.00
Auflage und Einsprachen	7'455.00	4'670.00	2'985.00	15'110.00
Baukosten	74'550.00	46'700.00	29'850.00	151'100.00
Bauleitung	11'182.50	7'005.00	4'477.50	22'665.00
Nachkontrolle	14'000.00	24'500.00	14'000.00	52'500.00
Diverses & Unvorhergesehenes	14'910.00	9'340.00	5'970.00	30'220.00
Brutto Total	162'697.50	159'515.00	97'882.50	420'095.00
MWST	12'365.01	12'123.14	7'439.07	31'927.22
Rundung	-62.51	361.86	-321.57	-22.22
Netto Total	175'000.00	172'000.00	105'000.00	452'000.00

Um dem Einwohnerrat einen grossen Handlungsspielraum bei der Festsetzung des Realisierungsrahmens zu eröffnen und Kostenstransparenz zu schaffen, wenn auf die Realisierung der Gebiete mit geringem Gefahrenpotential verzichtet werden soll, wurden die Gesamtkosten auf die drei Prioritätsstufen aufgeteilt.

Wird die Realisierung aller drei Prioritäten beschlossen, kann mit Synergieeffekten bei der Kostenpositionen "Öffentlichkeitsarbeit" im Bereich von etwa 30 % gerechnet werden.

IV. Terminplan / Oberbauleitung

Nach aktuellem Kenntnisstand kann von folgendem Terminprogramm ausgegangen werden:

Juli 2010	Gutachtenerstellung durch Fachbüro
Oktober 2010	Beurteilung durch kantonale Fachstelle
Februar 2010	Überarbeitung des Fachberichts gemäss Stellungnahme Kanton

Mai 2010	Öffentlichkeitsarbeit
August 2010	Öffentliche Auflage / Baubewilligung
Sommer 2011/2012	Realisierung der Massnahmen; Bauzeit 7 Monate
Sommer 2012/2013	Erfolgskontrolle, ggf. Optimierungsarbeiten

Die Federführung des Projekts obliegt der Bau- und Planungsabteilung Wettingen.

V. Zusammenfassung

Der Einwohnerrat legt im Grundsatzentscheid fest, welche Prioritäten realisiert werden sollen. Empfehlenswert ist die Verabschiedung des kompletten Massnahmenpakets aller drei Prioritätsstufen, da nur so die angestrebte Gleichbehandlung und einheitliche Wirkung der siedlungsorientierten Gebiete erreicht werden kann.

Um dem Einwohnerrat einen grossen Handlungsspielraum bei der Festsetzung des Realisierungsrahmens zu eröffnen und Kostenstransparenz zu schaffen, wenn auf die Realisierung einer Priorität verzichtet werden soll, wurden die Gesamtkosten auf die drei Prioritätsstufen aufgeteilt.

Das Gutachten wird entsprechend dem Grundsatzentscheid erstellt und zur Prüfung und Bewilligung der kantonalen Fachstelle eingereicht.

Für die folgende Ausführungsphase ist nicht massgebend, welcher Priorität die Gebiete zugeordnet wurden, da die Umsetzung aller bewilligten Massnahmen in einer Etappe erfolgen soll. Die Realisierungsdauer des Komplettpakets kann nach einer groben Schätzung mit etwa 7 Monaten angenommen werden.

Je nach Dauer des Bewilligungsverfahrens kann mit der Realisierung bereits im Sommer 2011 begonnen werden. Da die Arbeiten nur bei gutem Wetter ausgeführt werden können, ist davon auszugehen, dass die Arbeiten bis zum Herbst des Folgejahres abgeschlossen werden können.

Der Kostenvoranschlag des Entwurfs wurde auf Einsparungspotential überprüft. Hier kann nur bei der Position "Öffentlichkeitsarbeit" ein geringerer Kostenaufwand prognostiziert werden, der mit Kosten von mindestens Fr. 5'000.00 pro Gebiet angenommen werden muss. Die Gesamtkosten für alle Gebiete der drei Prioritätsstufen belaufen sich damit auf insgesamt Fr. 452'000.00 (inkl. MwSt.).

Wird die Umsetzung aller Gebiete beschlossen, kann mit gewissen Synergieeffekten bei der Kostenposition "Öffentlichkeitsarbeit" im Bereich von etwa 30 % gerechnet werden.

Wird nicht die Umsetzung aller Gebiete beschlossen, muss das Verfahren bei späterem Einwohnungsbedarf für die verbleibenden Gebiete neu gestartet werden. In diesem Fall dürften die Kosten etwas höher liegen, als wenn die Bewilligung und Realisierung als Gesamtpaket erfolgt, da nach einer grösseren Zeitspanne die grundlegenden Verkehrserhebungen erneut durchgeführt werden müssen.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

BESCHLUSS DES EINWOHNERRATES

1. Für die Umsetzung der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung mit Prioritätenstufe 1 wird ein Bruttokredit in Höhe von Fr. 175'000.00 (inkl. 7.6 % MwSt.) bewilligt.
2. Für die Umsetzung der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung mit Prioritätenstufe 2 wird ein Bruttokredit in Höhe von Fr. 172'000.00 (inkl. 7.6 % MwSt.) bewilligt.
3. Für die Umsetzung der Massnahmen zur Verkehrsberuhigung mit Prioritätenstufe 3 wird ein Bruttokredit in Höhe von Fr. 105'000.00 (inkl. 7.6 % MwSt.) bewilligt.

Wettingen, 25. März 2010

Gemeinderat Wettingen

Dr. Markus Dieth
Gemeindeammann

Daniela Betschart
Gemeindeschreiber-Stv.