

Botschaft Traktandum Nr. 4: Tempo 30 Zonen 2 & 3; Kreditbegehren

Ausgangslage

Im Gemeindegerichtplan Verkehr ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnzonen vorgesehen. Deshalb liess der Gemeinderat im Jahr 2009 eine entsprechende Konzeptstudie über das Ortsgebiet Düdingens erarbeiten. Die Einführung in einer einzigen Etappe wurde damals jedoch von der Gemeindeversammlung abgelehnt. In der folgenden Legislaturperiode wurde der Gemeindeversammlung auf Grund einer Bürgerpetition der Antrag für die Umsetzung eines ersten Tempo 30 Sektors unterbreitet. Diese Tempo 30 Zone 1 im Quartier Sandacher – Schützenweid – Horia – Ulmenweg wurde im Jahr 2015 eingeführt. In diesem Zusammenhang entschied sich der Gemeinderat, das Tempo 30 Konzept zukünftig Zonenweise umzusetzen. Das Wohngebiet wurde hierzu in 6 Zonen unterteilt. Als Legislaturziel 2016 – 2021 hat sich der Gemeinderat die Einführung von Tempo 30 in den Sektoren 2: Quartiere Riedli – Haslera – Wolfacker und Sektor 3: Quartiere Vully – Briegli – Jura – Zelg – Weiermatt- und Grubenweg vorgenommen. Aus Zeit- und Synergiegründen sollen diese beiden Zonen gleichzeitig realisiert werden. Ein entsprechendes Projekt wurde in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro erarbeitet. Die Verkehrswegekommision und der Gemeinderat haben es geprüft und gutgeheissen.

Ziel

Es wird allgemein ein steigendes Bedürfnis der Bevölkerung nach mehr Schutz und Lebensqualität in den Wohnquartieren festgestellt. Die Schaffung von Tempo 30 Zonen ist zur Erreichung dieses Ziels ein geeignetes Mittel. Schutz: Mit der Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeiten wird der Verkehrsraum sicherer und besser geteilt zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr (LV). Dies wirkt sich insbesondere auf die Schulwegsicherheit positiv aus und fördert zudem die Attraktivität des LV. Im Zusammenhang mit der Verkehrsraumgestaltung für die Tempo 30 Zonen werden auch bestehende Stellen mit Sicherheitsdefiziten beseitigt. Lebensqualität: Mit der Geschwindigkeitsreduktion werden die Lärmemissionen gesenkt. Durch die Zonengestaltung wird der öffentliche Raum in seiner Aufenthaltsqualität aufgewertet und hat nicht mehr nur eine reine Durchfahrtsfunktion.

Projektbeschreibung

Der Perimeter für die Einführung von T30 in den Zonen 2 und 3 entspricht dem Sektorenplan, so wie er von der Kommission und dem Gemeinderat gutgeheissen wurde. Zusätzlich wurden noch der Gruben- und der Weiermattweg hinzugenommen, weil einerseits der Grubenweg demnächst saniert wird und weil sich andererseits T30 auf diesen beiden Sackgassen relativ einfach verwirklichen lässt. Die gesetzlichen Vorgaben ergeben sich aus Art. 108 der Strassensignalisationsverordnung (SSV). Es gibt vier Voraussetzungen, bei deren Vorliegen die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann. In den Zonen 2 & 3 sind alle diese Voraussetzungen erfüllt:

- a) Behebung von nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbaren Gefahren.
- b) Strassenbenützer bedürfen eines besonderen Schutzes (Schulen, Altersheime usw.).
- c) Verbesserung des Verkehrsablaufes.
- d) Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) unter Wahrung der Verhältnismässigkeit.

Betreffend Zonennutzung gilt es festzuhalten, dass es sich um hochwertige, familienfreundliche Wohnquartiere handelt, welche das Potential haben, dass die Ansprüche seiner Nutzergruppen an erhöhte Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Attraktivität noch besser erfüllt werden, wenn hinsichtlich Verkehrsberuhigung zweckmässige Massnahmen getroffen werden. Die vorgesehene Ortsbuslinie in der Zone 3 wurde betreffend Befahrbarkeit überprüft und in die Projektierung einbezogen. Die Sicherheitsdefizite in den Zonen 2 und 3 bestehen hauptsächlich aus unübersichtlichen Ausfahrten und Knotenpunkten, Hindernissen sowie Schwerverkehr. Gemäss der Unfallstatistik der Kantonspolizei haben sich zwischen 2011 und 2018 zwei polizeilich erfasste Unfälle in den betroffenen Quartieren ereignet, wobei einer davon als potenziell anlagebedingt einzustufen ist.

In den betroffenen Quartieren wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Dabei wurde von einem Zielwert von 38km/h ausgegangen. An der Riedlistrasse, dem Briegliweg und dem Grubenweg entsprach die gemessene Geschwindigkeit dem Zielwert oder war nur unwesentlich zu hoch. An der Zelgstrasse und am Juraweg waren die Geschwindigkeiten zu hoch, dort sind bauliche und verkehrsberuhigende Massnahmen nötig. Auf der Alfons-Aeby-Strasse ist die gemessene Geschwindigkeit angesichts der dort gelegenen Schule und des Pflegeheims beachtlich. Bei der Haslerastrasse wurde festgestellt, dass es sich hier in Spitzenzeiten um einen Schleichweg handelt und dort die beträchtliche Geschwindigkeit ebenfalls bauliche Massnahmen erfordert.



Massnahmen

- Das Massnahmenkonzept der bereits realisierten Tempo 30 Zone 1, Sandacher wird grundsätzlich beibehalten. Dadurch können ein einheitliches Erscheinungsbild und eine gute Lesbarkeit sichergestellt werden. In einigen Strassen sind situativ angepasste Massnahmen vorgesehen.

- Die Standardmassnahmen bestehen aus den Eingangstoren mittels transparenter Stele mit Tempo 30 Signal, sowie situativ mit einer Verdeutlichung der Torsituation durch seitliche Einengung, Markierung Rechtsvortritt, Markierungen "Zone 30" beim Zoneneingang, Wiederholungsmarkierung "30", Horizontalversatz/horizontale Einengung baulich, Horizontalversatz mit vorfabrizierten Inselementen "Isola", Querungshilfe für Fussgänger/horizontale Einengung (Trottoirzunge), Anpassung Signalisation „Sackgasse mit Ausnahme“ für weiterführenden Fuss- und Radverkehr (Signal 4.09.1 gemäss Signalisationsverordnung).
- Erweiterte Massnahmen sind geplant in den folgenden Strassen:
 - Haslerastrasse: Drei zusätzliche bauliche Horizontalversätze werden in der Haslerastrasse vorgesehen. Die bestehenden Versätze werden auf der Trottoirseite belassen und für eine optische Einengung zusätzlich mit einer Markierung (Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen FGSO) mit der Farbe "Sandgelb" ausgestattet. Die gegenüberliegenden Versätze werden abgebrochen. Die Eingangstore werden baulich als Horizontalversatz ausgestaltet.
 - Riedlistrasse: Das Trottoir im Bereich Riedliweg Süd wird verlängert, um den Gehkomfort und die Verkehrssicherheit für Fussgänger zu erhöhen und gleichzeitig den grosszügig dimensionierten Strassenraum zu verschmälern. Das Eingangstor wird baulich als Horizontalversatz ausgestaltet.
 - Alfons-Aeby-Strasse: Querungshilfen/Trottoirzungen für Fussgänger in der Alfons-Aeby-Strasse. Diese helfen, die Sichtweiten in den Strassenraum und auf die wartenden Fussgänger zu verbessern. Somit kann die Querung, insbesondere für die Schulkinder im Strassenraum optimiert werden. Am Knoten Alfons-Aeby-Strasse und Buchenweg werden die bestehende Trottoirüberfahrt sowie die Bundsteine entfernt, um die Vortrittsverhältnisse gemäss Vorgaben für eine Tempo 30 Zone umzusetzen. Weiter wird die Strasse mit Betonelementen „Isola“ beruhigt.
 - Zelgstrasse (Schwerverkehrsproblematik): Am Knoten Zelgmoosweg/Zelgstrasse wird Rechtsvortritt markiert, um den Verkehrsfluss zu verbessern und somit die Lärm- und Abgasemissionen zu reduzieren, sowie eine Verkehrsberuhigung zu erzielen. Eine Randlinie verdeutlicht den Rechtsvortritt. Verschiedene Varianten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Reduktion der Geschwindigkeit wurden geprüft. Es wurde entschieden, Tempo 30 zu signalisieren. Betonelemente „Isola“ mit Leitbacken im Abstand von rund 40 Metern reduzieren die Geschwindigkeiten und schützen bergwärts fahrende Radfahrer. Die Distanz ermöglicht das Ausweichen von Lastwagen. Anschliessend an die Tempo 30 Zone wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h reduziert. Der Vorteil dieser Massnahmen ist ihre Flexibilität. Die bestehenden baulichen Versätze werden belassen. Im Rahmen von Fahrversuchen wird dann die bestehende Lösung geprüft und gegebenenfalls modifiziert werden.
 - Juraweg: Der Juraweg wird analog Zelgstrasse mit Betonelementen „Isola“ ausgestattet.
 - Grubenweg: Am Knoten Grubenweg/Duensstrasse wird eine Trottoirüberfahrt vorgesehen, um den Fussverkehr besser zu schützen. Der heutige Fussgängerstreifen entspricht nicht mehr der Norm.

Fazit

- Aufgrund des vorliegenden Projekts und der durchgeführten Studien zeigt sich, dass die Einführung einer Tempo 30 Zone in den Zonen 2 und 3 sowohl rechtlich zulässig als auch zweckmässig ist. Die Verkehrssicherheit sowie die allgemeine Lebensqualität können auf einer Fläche, welche rund die Hälfte der Wohnzonen Düdingens umfasst, mit einem verhältnismässig bescheidenen Aufwand massgeblich verbessert werden. Die Investitionskosten betragen CHF 350'000.--. Im Finanzplan 2019 – 23 ist dieser Betrag enthalten.

Finanzielle Betrachtung

a) Investitionskosten

	CHF
- Tiefbauarbeiten	140'000
- Signalisation, Markierung	110'000
- Honorare für Ingenieur, Geometer	50'000
- Unvorhergesehenes	25'000
- Mehrwertsteuer 7.7%	25'000
Total Investitionskosten	350'000

b) Kostenbeteiligungen

- evtl. Agglobeitrag für Haslerastrasse (in Abklärung)	-
Total Kostenbeteiligungen	-

TOTAL PROJEKTKOSTEN netto	350'000
----------------------------------	----------------

c) Folgekosten

- Jährliche Betriebs- und Unterhaltskosten	-
- Abschreibungen (10 Jahre)	35'000
- Verzinsung (z. Z. ca. 1.5%)	5'250
Total Folgekosten (im 1. Jahr)	40'250

ANTRAG DES GEMEINDERATES

Der Gemeinderat beantragt dem Generalrat:

- a) dem Projekt Tempo 30 Zonen 2 & 3 zuzustimmen;
- b) den notwendigen Bruttokredit von CHF 350'000.-, zuzüglich allfällige Teuerung bis zur Bauvollendung zu genehmigen; (Baupreisindex Espace Mittelland – Tiefbauten, Stand Oktober 2018 = 99.9 Punkte, Basis Oktober 2015 = 100 Punkte)
- c) den Gemeinderat zu ermächtigen, die zur Finanzierung notwendigen Mittel auf dem Finanzmarkt zu beschaffen;
- d) die Investition in der Vermögensrechnung zu aktivieren und innert 10 Jahren abzuschreiben.

Beilagen:
Situationspläne