VISIOPLAN
arbeitsgemeinschaft für verkehrsplanung und verkehrstechnik

rudin + partner
zollrain 2
5000 aarau
t 062 822 92 94
f 062 534 49 04
e info@visioplan.ch
www.gkls.ch

Gemeinde Aeugst am Albis

Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Kurzbericht

Aarau
Juli 2015

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag

2. Grundsätzliches

3. Anwendungen

3.1 Allmendstrasse
3.2 Wängi
3.3 Volg-Platz
3.4 Wohn- und Begegnungsplatz Lätten
3.5 Breitenstrasse

4. Kosten

Anhang

Plandarstellungen (vergrössert)

1. Auftrag

Die Gemeinde Aeugst am Albis erhält gelegentlich aus der Bevölkerung Anfragen, ob für einzelne Strassen oder ganze Quartiere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ergriffen werden könnten. Um nicht jede Anfrage isoliert betrachten zu müssen, wurde mittels eines Gesamtkonzepts eine Entscheidungsgrundlage für alle zukünftigen verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Fragen geschaffen. Das "Gesamtkonzept Lebensraum Strasse" (GKLS) vom Mai 2012 zeigt auf, wie mit entsprechenden Massnahmen neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine gestalterische Aufwertung des Strassenraumes erreicht werden kann.

Diverse Massnahmen konnten in der Zwischenzeit umgesetzt werden. Das Büro VISIOPLAN hat nun den Auftrag erhalten, bezüglich der Allmendstrasse, dem Weiler Wängi, dem Volg-Platz und dem Wohn- und Begegnungsplatz Lätten aufzuzeigen, wie mit der Anwendung von einer farblichen Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden kann. Alternativ ist zudem aufzuzeigen, wie mit einer Anhebung einzelner Knotenbereiche (horizontaler Versatz) eine Verkehrsberuhigung erzielt werden kann.

2. Grundsätzliches

2.1 FGSO

Die VSS-Norm SN 640 214 gilt bei der Anwendung von farblichen Gestaltungen von Strassenoberflächen (FGSO). Sie legt die Grundsätze der Anordnung, der Ausgestaltung sowie der Ausführung vor FGSO fest. Mit einer optischen Gestaltung des Strassenraums kann das Erscheinungsbild des Strassenraums auf einfache und kostengünstige Art an die Nutzungsansprüche angepasst werden. Sie hat eine optische Wirkung und keine rechtliche Bedeutung.

Die gestalterischen Massnahmen sollen nach dem Prinzip der Koexistenz und des Niedriggeschwindigkeitsansatzes erfolgen. Für die Fahrbahnen ist eine Querschnittlösung mit schmaler Fahrgasse in Kombination mit Fahrbahnseitenstreifen vorzusehen. Bei Fahrbahnseitenstreifen konzentriert sich der Verkehr mehr auf die Fahrbahnmitte. Sie werden in der Regel dort angebracht, wo nicht bereits ein Trottoir besteht. Die Fahrstreifen sollen 60 cm breit mit einem Abstand von 40 cm vom Fahrbahnrand angebracht werden.

Linkes Bild:
Längsstreifen.

Rechtes Bild:
Einengung Knoten mit farbigem Belag und einer Randlinie, damit rechtlich ausserhalb der Fahrbahn.

2.2 Horizontaler Versatz

Eine ganzflächige auf Trottoirniveau angehobene Knotenfläche berücksichtigt im besonderen Masse die querenden Fussgänger. Wo hohe Fussgängerfrequenzen und besondere Schutzbedürfnisse von Fussgänger bestehen, insbesondere auch von Kindern im Bereich von Schulen, rechtfertigt sich das Anheben eines Knotens als effektive Massnahme.

Beispiel

3. Anwendungen

Grundsätzlich sind Markierungen gemäss FGSO beinahe überall einsetzbar. Es empfiehlt sich aber einen zurückhaltenden resp. gezielten Einsatz an ausgewählten Orten. Zu zahlreiche Massnahmen vermindern die Wirkung der einzelnen Markierungen. Zudem ist der Unterhaltsaufwand nicht zu unterschätzen. Auftragsgemäss wird nachfolgend aufgezeigt, wie in der Allmendstrasse, dem Weiler Wängi, dem Volg-Platz und beim Spiel- und Begegnungsplatz Lätten mit FGSO eine verkehrsberuhigende Wirkung erreicht werden kann.

Bezüglich dem Einsatz von Knotenanhebungen ist festzuhalten, dass die Massnahme zwar effektiv aber auch aufwändig und entsprechend teuer ist.

3.1 Allmendstrasse

Aus dem Bericht GKLS vom Juni 2012: “Der Ausbau der Strasse ist relativ grosszügig und entspricht nicht dem Bild einer Quartierstrasse. Stimmen aus der Bevölkerung fordern Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeiten. Ein Sicherheitsdefizit ist aus Sicht der Berichtverfasser allerdings nicht vorhanden und die Voraussetzung für eine Tempo 30 Zone ist durch die Hanglage, und den damit indirekten Bezug zur Bebauung, nur bedingt gegeben. Allenfalls können punktuelle verkehrsberuhigende Massnahmen realisiert werden.“

Die Fahrbahn kann optisch mit Längsstreifen verengt werden. Die Längsstreifen sind am Fahrbahnrand hangwärts anzubringen und stellen damit einen Übergang zwischen der primären Fahrbahn und der Seitennutzungen dar. Dementsprechend soll die Markierung nicht durchgehend, sondern im Bereich der Grundstückszufahrten angebracht werden.

3.2 Wängi

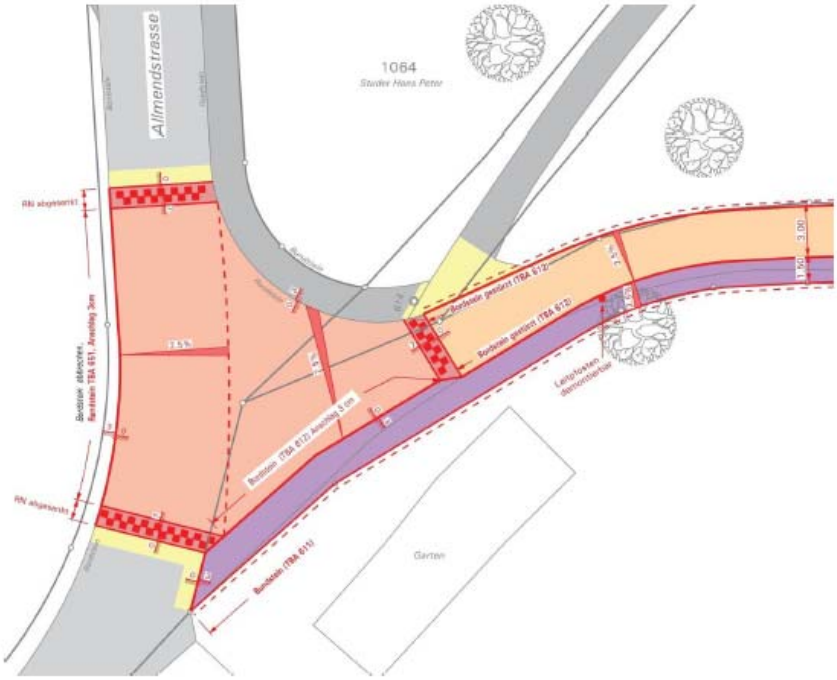
Für den Weiler Wängi wurde eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Die Erfolgskontrolle zeigte, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingehalten resp. von einer Mehrheit der Verkehrsteilnehmern akzeptiert wird (V85; als erfolgreich umgesetzte Tempo 30 Zone

gilt, wenn 85% aller gemessenen Fahrzeuge nicht schneller als 38 km/h fahren). Damit soll sichergestellt werden, dass das Strassenbild dem Geschwindigkeitsregime entspricht.

Im Weiler Wengi entspricht das Strassenbild vorbildlich einer Tempo-30-Zone: Die Fahrbahn ist relativ schmal und der Strassenraum ist geprägt von den nahe stehenden Häusern. Der Weiler stellt ein eigentliches kleines Dorf. Der Strassenraum und die Bebauung bilden eine Einheit (der Strassenraum ist mit der Umgebung verzahnt). Verkehrstechnische Markierungen sind nicht vorhanden. Oder zusammengefasst: Das Gesamtbild suggeriert dem Autofahrer klar, deutlich und unübersehbar, dass hier die Geschwindigkeit niedrig gehalten werden muss (ausgenommen einzelne unverbesserliche Raser, aber diese sind nur mit polizeilichen Kontrollen zu angemessenem Fahren zu bringen). Grundsätzlich besteht also weder aus gesetzlicher noch aus verkehrstechnischer Sicht ein Handlungsbedarf.

Mit einer Gestaltung gemäss FGSO kann eine zusätzliche optische verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden. Es empfiehlt sich dabei die Einfärbung des Knotens und einer Einfärbung der ganzen Strassenfläche im Bereich der Zoneneingänge.

Als Alternative könnte der Knoten Wängistr.- / Hodelstrasse angehoben werden. Dies nach dem Prinzip der Umgestaltung Knoten Allmendstr.- / Friedhofstrasse gemäss nachfolgender Darstellung (Ausschnitt aus Bauprojekt, welches an der Gemeindeversammlung vom 18. Juni 2015 genehmigt wurde).



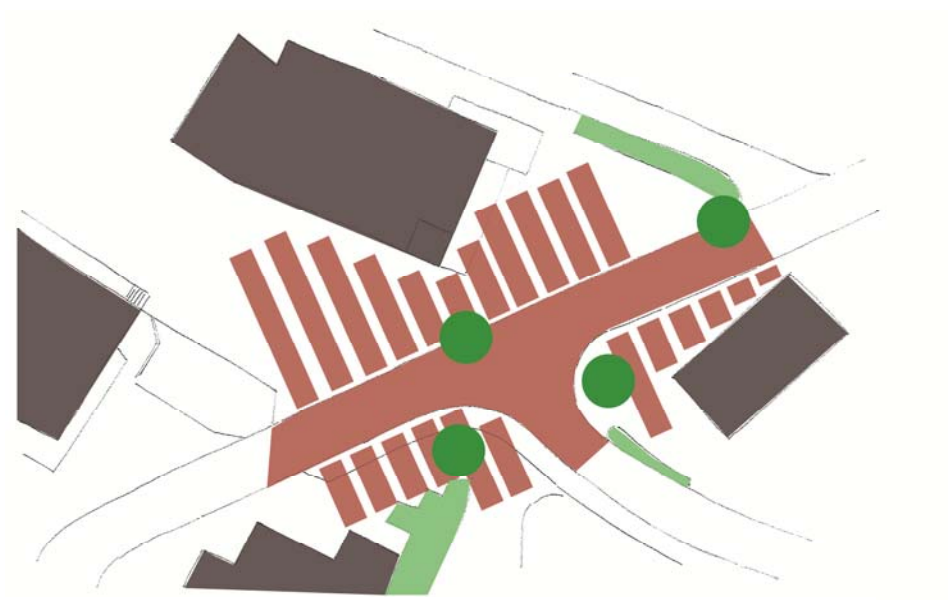
3.3 Volg-Platz

Im Bericht GKLS vom Juni 2012 wird ausgeführt, dass die Tempo-30-Zone das richtige Geschwindigkeitsregime ist und deshalb der Gemeinde empfohlen wird, auf eine Begegnungszone zu verzichten.

Mit einer flächigen Gestaltung des “Dorfplatzes“ nach FGSO kann auch innerhalb einer Tempo-30-Zone einen Dorfplatzcharakter erreicht werden. Es empfiehlt sich dabei eine möglichst flächige Gestaltung des Knotenbereiches mit Einbezug der Flächen bis möglichst zu den Gebäudefassaden. Nachfolgend eine Prinzipskizze gemäss Norm SN 640 214:

Die drei vorhandenen Bauminseln und die im Zusammenhang mit dem Vorplatz der Villa Rosa geplante vierte Bauminsel stellen den Versuch einer einheitlichen Gestaltung dar. Zu beachten sind die Eigentums- und Vortrittsverhältnisse. Während die Allmendstrasse und der Pfarrhausweg einen T-Knoten des öffentlichen Wegnetzes darstellen, sind der Vorplatz des Volg’s und die Fortsetzung des Pfarrhausweges befahrbarer privater Grund. Aus diesem Perimeter in die Allmendstrasse einmündende Fahrzeuge sind nicht vortrittsberechtigt, was sich auch in der Gestaltung ablesen

muss.Die Gestaltung muss nicht flächig erfolgen. Muster und Aussparungen sind aber entsprechend der Norm bezüglich Dichte und Regelmässigkeit so anzubringen, dass die Gesamtfläche als einheitliche und zusammenhängende Fläche wahrgenommen wird.



3.4 Spiel- und Begegnungsplatz Lätten

Der Spiel- und Begegnungsplatz Lätten ist aufwändig und vorbildlich mit einem im Belag eingebrachten Muster aus Verbundsteinen gestaltet. Mit Farbe kann die Wirkung verstärkt werden, indem die einzelnen Kreis-Sektoren eingefärbt werden. Mit einem Längsstreifen kann zudem die Fahrbahn optisch verengt werden. Herr Jürg Widmer hat einen entsprechenden gestalterischen Entwurf erstellt, welcher aus verkehrsplanerischer Sicht so umgesetzt werden könnte.

Fotomontage: Jürg Widmer

Eine erste Stellungnahme der Kantonspolizei macht darauf aufmerksam, dass eine solche Gestaltung direkt einladen würde, auf der Strasse zu spielen. Damit sei ein Konflikt mit der rechtlichen Situation vorhanden, handle es sich ja nicht um eine Begegnungszone. Diese Haltung mag juristisch korrekt sein. Ob dadurch die Verkehrssicherheit verschlechtert wird, ist aus Sicht des Berichtsverfassers aber eher fraglich. Als Alternative bestünde die Möglichkeit, einen horizontalen Versatz einzubauen.

3.5 Breitentrasse

Für die Breitenstrasse wurden bereits diverse Überlegungen angestellt. Aus verkehrstechnischer Sicht am naheliegendsten wäre der heutige Perimeter der Tempo-30-Zone durch den Einbezug der Breitenstrasse zu vergrössern (vgl. Gesamtkonzept Lebensraum Strasse, Visioplan, Bericht vom Juni 2012). Die mit dem Tempo 30 Gutachten vom Januar 2014 aufgezeigte Variante “minimal“ geht von einer Realisierung der Tempo-30-Zone mit kostengünstigen markierungstechnischen Massnahmen aus. Der heutige Strassenquerschnitt bleibt baulich unverändert. Die Fahrbahn wird optisch mit Längsstreifen mittels Strukturmarkierung (farbiger Belag) verengt. Die Längsstreifen sind am Fahrbahnrand hangwärts anzubringen und stellen damit einen Übergang zwischen der primären Fahrbahn und der Seitennutzungen dar. Dieser Längsstreifen hat keine rechtliche Bedeutung. Die Kurvenradien in den Knoten können ebenfalls mit Strukturmarkierung eingeengt und zusätzlich mit Poller gesichert werden. Die Einführung des Rechtsvortrittes führt zudem zu generell niedrigeren Geschwindigkeiten.

Die Stellungnahme der Kantonspolizei lehnte das Konzept mit der Begründung ab, dass zusätzliche bauliche Massnahmen notwendig seien. Dies ist aber keine Option der Gemeinde, weshalb beschlossen wurde, auf die Erweiterung der Tempo 30 Zone zu verzichten und stattessen ohne Änderung des Geschwindigkeitsregimes einfache verkehrsberuhigende Massnahmen zu realisieren.

Die nachfolgende Darstellung zeigt, wie dies mit dem Einsatz von FGSO umgesetzt werden könnte. Im Sinne eines Pilotprojektes soll in einem ersten Schritt nur der untere Teil der Breitenstrasse realisiert werden. Eine Erfolgskontrolle soll zeigen, ob damit eine Wirkung erzielt resp. die Ziele erreicht werden können.

Zieldefinition: Einhaltung der Fahrzeuglenkenden eines grösseren Abstandes vom Fahrbahnrand. Rückgang der Geschwindigkeiten um 5 km/h.