

Gemeinde Aefligen

# Tempo 30-Zone Oberes Dorf

Mitwirkungsbericht

Juni 2022

 **SIGMAPLAN** Raum Umwelt Verkehr Geoinformatik

Thunstrasse 91, 3006 Bern Telefon 031 356 65 65 [www.sigmaplan.ch](http://www.sigmaplan.ch)

---

### Impressum

Auftraggeber: Gemeinde Aeffligen  
Autoren: K. Dörnenburg, Sigmoplan

Version	Datum	Autor(en)
0.5	07.06.2022	kd



# Tempo 30-Zone Oberes Dorf

## Mitwirkungsbericht

### Inhaltsverzeichnis

---

1	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>1</b>
2	<b>Machbarkeits- und Verkehrsstudie 2020 .....</b>	<b>2</b>
3	<b>Detailgutachten Tempo 30-Zone Oberes Dorf.....</b>	<b>3</b>
4	<b>Eingaben zur Mitwirkung.....</b>	<b>3</b>
5	<b>Stellungnahme zu den Eingaben.....</b>	<b>3</b>
6	<b>Fazit / weiteres Vorgehen .....</b>	<b>5</b>

### Anhänge und Beilagen

---

Anhang 1: Eingänge Fragebogen zur Mitwirkung Tempo-30-Zone Oberes Dorf

Anhang 2: Kurzkomentare zu den Eingaben aus der Mitwirkung

Beilage 1: Einladung zum Mitwirkungsverfahren Tempo-30-Zone Oberes Dorf

Beilage 2: Detailgutachten Tempo-30-Zone Oberes Dorf

## 1 Zusammenfassung

### Ausgangslage

Die Ortsplanung 2020 hat gezeigt, dass es in Aefligen ein paar kritische Verkehrsprobleme zu lösen gibt. Verschiedene Möglichkeiten wurden geprüft. Fehlende Fusswege können durch bauliche Massnahmen oder Temporeduktionen gelöst werden. Aufgrund von voraussichtlicher Machbarkeit und Nutzen sowie aus finanzieller Sicht hat sich die Behörde entschieden, das Thema einer «Tempo-30-Zone» weiter zu verfolgen. Nach der erfolgreichen Umsetzung der Tempo-30-Zone im unteren Dorf plant die Gemeinde, auch im oberen Dorfteil, der an Rütligen-Alchenflüh grenzt (Perimeter siehe Abbildung), eine solche Zone einzurichten.



### Legende:

	Kantonstrasse		Gemeindegrenze
	Sammelstrasse		Perimeter Tempo 30-Zone
	Erschliessungsstrasse		

### Rechtsgrundlagen

Gemäss Strassenverkehrsgesetz, Artikel 32, kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden. Die Voraussetzungen, unter welchen die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden kann, werden in der Signalisationsverordnung (Art. 108, SSV) näher umschrieben.

## Ziele

Mit der Prüfung der Tempo-30-Zone Oberes Dorf sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Koexistenz der verschiedenen Verkehrsgruppen
- Steigerung der Strassenraumattraktivität und Verbesserung der Wohnqualität
- Schaffung eines nachvollziehbaren Verkehrsregimes
- Gewährleistung der Stabilität des Busbetriebs

Daneben ist darauf zu achten, dass die Auswirkungen der Einrichtung der Tempo-30-Zone gering zu halten sind: Sowohl die Eingriffe in den Strassenraum wie die damit verbundenen Kosten sind zu minimieren.

Der Gemeinderat wollte die Meinung der Bevölkerung zu einer geplanten Tempo-30-Zone in Erfahrung bringen. Die Bevölkerung wurde gebeten, sich aktiv im Rahmen eines öffentlichen Mitwirkungsverfahrens (vgl. Beilage 1) in der Zeit vom 25. November bis am 31. Dezember 2021 zu beteiligen.

## 2 Machbarkeits- und Verkehrsstudie 2020

Da in vielen Eingaben Ideen vorgebracht wurden, die bereits in den erwähnten vorgängigen Abklärungen untersucht wurden, soll hier kurz erläutert werden, welche Resultate diese ergeben haben und welchen Einfluss dies auf den vorliegenden Vorschlag der Einrichtung einer Tempo 30-Zone hatte.

Im Laufe des Jahres 2020 wurde durch die Firma Bill Weyermann Partner AG für drei Gebiete, nämlich die Bahnhofstrasse, die Rütligenstrasse und die Schalunenstrasse eine Studie erstellt, die verschiedene mögliche Massnahmen zur Behebung der festgestellten Gefahrenstellen miteinander verglich. Die Schalunenstrasse liegt im unteren Dorfteil und muss deshalb nicht weiter behandelt werden. Die anderen beiden untersuchten Problemorte waren einerseits die vom Bus befahrene Bahnhofstrasse und der südliche Bereich der Rütligenstrasse mit fehlendem Trottoir.

Für die Bahnhofstrasse wurden drei Varianten untersucht: Der Status quo, eine Einbahnregelung über die ganze vom Bus befahrene Schlaufe und ein durchgehender Gegenverkehrsbetrieb.

Für die Rütligenstrasse wurden neben dem Status quo die Varianten gelbe Fussgängermarkierung und Trottoir von 1.20m bzw. 1.50m Breite untersucht.

Die Baukommission hatte sich anschliessend zu den beiden Ergebnissen bzw. Projekten Bahnhofstrasse und Rütligenstrasse weitere Gedanken gemacht. Dabei war die Abwägung zwischen Bedürfnissen, Anliegen und Anforderungen betreffend Sicherheit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Schulkinder, Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs) sowie der Anwohner einerseits wie den anfallenden Kosten andererseits von grosser Wichtigkeit. Aus diesen Gründen kam die Baukommission zum Schluss, dass die Projekte folgende Nachteile aufweisen:

- Hohe Umsetzungskosten (bei gleichzeitig schwierigen Gemeindefinanzen)
- Landbedarf von mehreren Grundstückbesitzern (im Baurecht oder Erwerb des Landes durch die Gemeinde), der bei fehlender Kooperationsbereitschaft der Landbesitzer zu unerwünschten Enteignungsverfahren führen könnten.

Auf Grund der Begrenztheit der Ressourcen und Möglichkeiten kam für die Baukommission die Idee auf, die Geschwindigkeit auf den betroffenen Strassen auf 30 km/h zu reduzieren. Mit sehr

ähnlichen Problemen hatte man damals für das Untere Dorf einen guten Erfolg erzielt (deutlich tiefere Umsetzungskosten, kein Landbedarf, schnelle Umsetzbarkeit).

### 3 Detailgutachten Tempo 30-Zone Oberes Dorf

Aufgrund der Schlussfolgerungen aus der Machbarkeits- und Verkehrsstudie 2020 wurde die Sigmaplan, die bereits für die Tempo 30-Zone Unteres Dorf ein Detailgutachten erstellt hatte, beauftragt, ein solches für den oberen Dorfteil zu erstellen. Die Erarbeitung des Gutachtens (siehe Beilage 2) erfolgte in Zusammenarbeit mit der Baukommission. Das Ziel, die Eingriffe in den Strassenraum wie die damit verbundenen Kosten zu minimieren, ist explizit im Gutachten festgehalten.

Die vorgeschlagenen Massnahmen beschränken sich auf die Signalisation von Eingangstoren an den Zufahrten zur Zone, Wiederholungsmarkierungen "30" hinter den verschiedenen Knoten, Rechtsvortrittsmarkierungen an den Knoten im Inneren der Zone und zwei örtlichen Einengungen an der Rüdltigenstrasse. Diese wurden als nötig erachtet, da die Geschwindigkeitsmessungen mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit vermuten lassen, dass die Einhaltung des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus nur mit der Signalisation kaum zu erreichen sein wird. Mit weniger als CHF 30'000.- ist die Umsetzung der Tempo 30-Zone sehr günstig.

### 4 Eingaben zur Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung wurden 28 Eingaben eingereicht. Diese sind im Anhang 1 zusammengefasst. Eine davon ist eine Sammeleingabe mit 72 Unterschriften.

Von den 28 Eingaben sprachen sich 10 gegen die Einführung der Tempo 30-Zone aus (davon drei mit weitergehenden Begründungen) und 18 dafür (davon 3 mit gewissen Voraussetzungen).

### 5 Stellungnahme zu den Eingaben

In diesem Kapitel werden die einzelnen Bemerkungen der drei ausführlichen Eingaben zusammengefasst und kommentiert. Anhang 2 enthält die restlichen Eingaben mit Kurzkomentar.

- Es wurde moniert, dass anlässlich der letzten Ortsplanung eine Tempo 30-Zone nicht in Betracht gezogen wurde.

*Stellungnahme:*

*Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde der Zonenplan Erschliessung erstellt. Dort sind das Fusswegnetz, Wanderwege, Velofreizeit- und Alltagsrouten sowie Verkehrsmassnahmen und Querungsstellen festgehalten. Die konkrete Umsetzung der daraus erforderlichen Verkehrsmassnahmen war nicht Bestandteil der Ortsplanungsrevision (also auch nicht, ob es eine Tempo 30-Zone gibt oder nicht). Der Planungsauftrag für die Verkehrsmassnahmen leitet sich aus dem genehmigten Zonenplan Erschliessung ab. Darin sind die Stellen Bahnhofstrasse und Rüdltigenstrasse (im Bereich Nr. 5) markiert mit «Verkehrsmassnahmen».*

- Es wurde kritisiert, dass die Einführung einer Tempo 30-Zone, nur weil dies gerade Mode sei, keinen Sinn mache.

*Stellungnahme:*

*Der Auftrag für Verkehrsmassnahmen ergibt sich aus dem neuen Zonenplan Erschliessung von der Ortsplanrevision. Diese wurden auch an dem Workshop zur Ortsplanrevision bestätigt. Tempo 30-Zonen sind in Fachkreisen empfohlene Massnahmen.*

- Vorschlag: Da von der Bahnhofstrasse bis zur Utzenstorfstrasse kein Trottoir vorhanden ist, schlagen wir für diesen Bereich eine Einbahnstrasse und eine farbige Markierung am Boden für die Fussgänger vor. (Präzisierung durch Kommission Bau und Planung: Es handelt sich dabei um das Teilstück der Bahnhofstrasse ab Bahnhof Aefligen bis zur Einmündung in die Utzenstorfstrasse)

*Stellungnahme:*

*In der Machbarkeits- und Verkehrsstudie wurden mehrere Varianten erarbeitet und miteinander verglichen. Die vorgeschlagene Massnahme war eine davon. Für diese Lösung muss die Strasse zwingend verbreitert werden damit dies den Vorschriften und Normen entspricht. Das bedeutet Landerwerb von den Parzellen 120, 522 und 178 oder ein Enteignungsverfahren, falls die Landbesitzer nicht verkaufen wollen. Die Strassenverbreiterung würde deutlich höhere Kosten als die Tempo 30-Zone auslösen. Weitere gewichtige Nachteile sprachen in der Machbarkeits- und Verkehrsstudie zusätzlich gegen diese Variante. Zudem wären dann die anderen Stellen für erforderliche Verkehrsmassnahmen noch nicht gelöst (z.B. an der Rüdltigenstrasse Nr. 5 bräuchte es dann auch Landerwerb oder ein Enteignungsverfahren). Insgesamt würden Aufwand und Kosten massiv höher. Deshalb hat die Kommission Bau und Planung nach günstigeren und einfacheren Lösungen gesucht. Die jetzt vorgeschlagene Tempo 30-Zone hat das beste Kosten – Nutzen Verhältnis und ist für alle Verkehrsproblempunkte im oberen Dorf Aefligen eine geeignete Lösung. Wird sie nicht realisiert, müssen teurere Einzelmassnahmen an den Problempunkten realisiert werden.*

- Es wurde bemängelt, dass das Projekt übermässige Kosten verursache und dass es billigere Lösungen gäbe.

*Stellungnahme:*

*In der Machbarkeitsstudie wurden verschiedenen Varianten verglichen. Die Tempo 30-Zone ist die günstigste Variante und hat das beste Kosten-Nutzen Verhältnis. Lokale Massnahmen an der Bahnhofstrasse und Rüdltigenstrasse würden deutlich teurer kommen und bedingen Landerwerb und allenfalls Enteignungen (siehe auch oben).*

- Es wurde kritisiert, dass die Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen wurden, als in Rüdltigen wegen Bauarbeiten auf der Verlängerung der Rüdltigenstrasse ein Einbahnregime galt.

*Stellungnahme:*

*Die Einbahnregelung hatte auf die Geschwindigkeitsmessung keinen Einfluss, es wurde das Verkehrsverhalten, nicht die Verkehrsmenge gemessen.*

- In verschiedenen Eingaben wurde vorgeschlagen, die Rüdtligenstrasse nicht in die Tempo 30-Zone zu integrieren, sondern (analog zu Rüdtligen) nur Tempo 40 zu signalisieren.

*Stellungnahme:*

*Insbesondere im Nordteil (ab Einmündung in die Utzenstorfstrasse bis südlich Einmündung Käsestrasse) ist eine Geschwindigkeitsreduktion dringend nötig (ausgesprochene Problemzone). Die Ausklammerung des Südteils würde entweder zusätzliche Eingangssignalisationen bedingen (Rosenweg, Lilienweg, Alte Rüdtligenstrasse) oder allenfalls die Alte Rüdtligenstrasse aus der Tempo 30-Zone ausschliessen. Auf jeden Fall würde die ganze Lage weniger einheitlich und übersichtlich.*

*Eine Signalisation von Tempo 40 ist für eine Zone nicht sinnvoll und auch nicht vorgesehen.*

- In verschiedenen Eingaben wurde vorgeschlagen, die Utzenstorfstrasse auch in die Tempo 30-Zone zu integrieren

*Stellungnahme:*

*Da es sich bei der Utzenstorfstrasse um eine Kantonsstrasse handelt, ist das Verfahren und die Abstimmung mit dem Kanton zeitaufwendiger und der Erfolg ist nicht garantiert. Angesichts der in der Mitwirkung zu spürenden Opposition eines Teils der Einwohner\*innen der Gemeinde ist zu vermuten, dass auch diese Idee nicht nur Zustimmung erhalten würde. (Die Kommission Bau und Planung sieht dies nicht als notwendig an. Der Verkehrsfluss sollte auf der Hauptverkehrsachse nicht gebremst werden. Zudem sind bei der Kantonsstrasse die Fussgänger\*innen durch ein Trottoir geschützt. Die Massnahmen waren im «Dorfkern» geplant und dieser befindet sich neben der Hauptstrasse. Auf der Fraubrunnenstrasse beim Eingang des Dorfes wurden Vorkehrungen getroffen. Weitere sind auf der Kantonsstrasse nicht notwendig.)*

## 6 Fazit / weiteres Vorgehen

Zusammenfassend kann festgehalten werden:

- Handlungsbedarf aufgrund Zonenplan Erschliessung.
- Die Verkehrssicherheit des Fussgängers ist im oberen Dorfteil nur eingeschränkt sichergestellt.
- Aus verkehrstechnischer Sicht gilt der Ansatz der Tempo 30-Zone als einfache Massnahme die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden führt.
- Es liegen keine neuen Erkenntnisse vor, welche die bisherigen Beurteilungen verändern.
- Der Ansatz der Tempo 30-Zone hat einerseits ein positives Kosten – Nutzen Verhältnis andererseits erweist sich keine bessere und kostengünstigere Lösung als machbar.

Die Kommission Bau und Planung kommt deshalb zum Schluss, dass die Umsetzung der Tempo 30-Zone als konzeptionelle Vorgabe weiterverfolgt und in den weiteren Projektphasen zu planen und zu realisieren ist.

**Anhang 1:** Eingänge Fragebogen zur Mitwirkung Tempo-30-Zone Oberes Dorf

Wird eine Temporeduktion im Betrachtungsfeld begrüsst?			
Nr. Eingang	Ja	Nein	weitere Bemerkungen
1	(X)		
2		X	Ja
3		X	Ja
4	X		
5	X		
6	X		
7	(X)		
8	X		
9		X	
10	X		
11	X		
12		X	
13	X		
14		X	
15	X		
16		X	
17	X		
18	X		
19	X		
20	(X)		
21	X		
22	X		
23		X	
24		X	
25	X		
26	X		
27		X	
28		X	Ja

**Anhang 2: Kurzkomentare zu den Eingaben aus der Mitwirkung**

Bemerkungen	Kommentare
Lieber mehr Fusswege als T30-Zone, aber wo dies nicht möglich ist, ist T30 eine Möglichkeit, die Sicherheit der Fussgänger im Dorf zu gewährleisten	Fusswege bzw. Trottoirs sind teuer und erfordern oft Landerwerb
Einmündungen Utzenstorfstrasse/Bahnhofstrasse und Käseriweg/Rüdtligenstrasse sind unübersichtlich und es fehlt ein Trottoir.	Tempo 30 leistet einen Beitrag zur Sicherheit
Sollte Hofweg nicht auch in die T30-Zone aufgenommen werden? Vorteil: Die Signalisation Hofweg/Ussefeldweg kann eingespart werden. Das sind auch Strassenabschnitte wo kaum mehr als 30km gefahren wird.	Keine direkte Verbindung zum Rest der geplanten T30-Zone, unabhängig davon möglich
Man sollte das Geld der Steuerzahler überlegt ausgeben.	Die Tempo 30-Zone ist die günstigste Variante und hat das beste Kosten-Nutzen Verhältnis. Lokale Massnahmen an der Bahnhofstrasse und Rüdtligenstrasse würden deutlich teurer kommen und bedingen Landerwerb und allenfalls Enteignungen.
Vortrittsregeln mittels Signalisation (Bodenbemalung) klar visualisieren.	Das Projekt beinhaltet an 11 Stellen Rechtsvortrittssignalisationen
Kreuzung Rüdtligenstrasse / Käseriweg: Eng, fehlendes Trottoir, Sicht ungenügend	Tempo 30 leistet einen Beitrag zur Sicherheit
Lärmreduktion wird vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen.	Erfahrungen zeigen, dass T30 zu Lärmreduktionen führt.
Schadstoffemissionen: Bei gleichmässiger Fahrt mit Tempo 50 ist deshalb die Schadstoffemission geringer als bei Tempo 30.	Erfahrungen zeigen, dass T30 zur Reduktion von Schadstoffemissionen führt.
T30-Zonen machen Strassen nicht sicherer. Leider ist vielen Leuten nicht bewusst, was die Regeln der verschiedenen Zonen sind. Daher laufen oder fahren Kinder oder auch Erwachsene einfach irgendwo über die Strasse ohne zu schauen und haben das Gefühl sie haben immer Vortritt.	Erfahrungen zeigen, dass T30 zur Erhöhung der Sicherheit führt. Missverständnissen kann mit Information begegnet werden.
Keine baulichen Massnahmen nötig	Erfahrungsgemäss kann die Geschwindigkeitsreduktion auf breiten Strassen nicht ohne bauliche Massnahmen durchgesetzt werden
Seit Jahren eine Gefahrenstelle ist die unübersichtliche Kurve/Hausecke beim Schachengässli Haus Nr. 6. Hier wäre ggf. eine geeignete Massnahme oder Signalisation zu definieren. Mit Tempo 30 wird die Lage jedoch wohl auch nicht abschliessend entschärft.	Auch hier leistet Tempo 30 mit vertretbaren Kosten einen Beitrag zur Sicherheit
Auch Industriestrasse in T30-Zone einbeziehen	Keine direkte Verbindung zum Rest der geplanten T30-Zone, unabhängig davon möglich
Aus meiner Sicht sollte die Reitigasse zwingend auch in die T30-Zone integriert werden. So kann der Industriegeweg auch in T30-Zone einbezogen werden (ohne Wechsel von 50/30/50 Zonen). Mir ist bewusst das man auch mit der Gemeinde Rüdtligen Kontakt aufnehmen muss.	Keine direkte Verbindung zum Rest der geplanten T30-Zone, unabhängig davon möglich. (Die zuständige Stelle der Reitigasse und die Sägegasse ist die Gemeinde Rüdtligen-Alchenflüh)
Vermehrter Beschleunigungs-Lärm infolge 40er Zone Rüdtligen	Bei einer Beschleunigung von 30 auf 40 km/h ist nicht mit "Beschleunigungs-Lärm" zu rechnen
Die Massnahmen wären für Aefligen nicht sinnvoll. Eine Kosten-Nutzen-Analyse beweist es.	Eine Kosten-Nutzen-Analyse mit dieser Aussage existiert nicht
Schild "Achtung Kinder, rechnen Sie mit allem" reicht.	Erfahrungen zeigen, dass T30 zur Erhöhung der Sicherheit führt.
Der Verkehr in Aefligen funktioniert schon heute nach dem Prinzip der "Shared Spaces"	"Shared spaces" ist für Gebiete mit viel Verkehr unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer vorgesehen. Dort wird üblicherweise die Geschwindigkeit durch bauliche Massnahmen auf deutlich unter 30 km/h reduziert. Dies würde einen deutlich höheren Aufwand erfordern.