

Tempo 30 sorgt für Sicherheit

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr sieht vor, dass die Bevölkerung Anträge für die Einführung von Tempo 30 Zonen stellen können. Im Frühjahr 2016 haben 650 Personen eine Petition für Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Quartier Holtengraben-Ruus eingereicht. Eine weitere folgte aus dem Quartier Bläien. Im Zusammenhang mit den Petitionen für Verkehrsberuhigungsmassnahmen hat der Gemeinderat sich intensiv mit der Thematik Tempo-30 auseinandergesetzt und anlässlich der öffentlichen Orientierungsversammlungen vom 24. Oktober 2016 sowie 26. Oktober 2017 die Bevölkerung umfassend informiert und angekündigt den Verpflichtungskredit für Verkehrsberuhigungsmassnahmen an der nächsten Gemeindeversammlung zur Abstimmung zu bringen.

Die Einwohnergemeindeversammlung vom 27. November 2017 hat dem Verpflichtungskredit von Fr. 144'000.00 für Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit 256 Ja zu 221 Nein Stimmen zugestimmt. Gegen diesen Entscheid ist innert der Frist bis 3. Januar 2018 von der IG Sicherheit Gränichen mit 1'453 gültigen Unterschriften das Referendum ergriffen worden. Die Urnenabstimmung wurde durch den Gemeinderat auf 4. März 2018 angesetzt.

Erhaltung von Fussgängerstreifen

In den Quartierstrassen innerhalb des geplanten Perimeterbereiches von Tempo-30 bestehen acht Fussgängerstreifen, drei im Bereich Vorstadtstrasse und fünf im Bereich Leerber. Entlang der Kantonsstrasse K242 und deren Ein- und Ausfahrten von Quartierstrassen bleibt Tempo 50 erhalten, so dass auch keine Aufhebungen der 17 Fussgängerstreifen entlang der K242 anstehen. Dasselbe gilt für die Nordstrasse ab K242 bis zum Wynemattenweg, wo auch Tempo 50 erhalten bleibt.

Artikel 4 der Verordnung über die "Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen" lautet:
Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Doch weshalb sollten im Grundsatz innerhalb von Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen aufgehoben werden?

Da bei Fussgängerstreifen eine Benützungspflicht besteht, werden diese in der Regel weggelassen, um Fussgänger nicht zu Umwegen zu zwingen. So können Fussgänger die Strasse an jener Stelle überqueren, die sie als sicher einschätzen und wo die besten Sichtverhältnisse vorherrschen. Dies ist der Grund, weshalb die Verordnung grundsätzlich das Aufheben von Fussgängerstreifen verlangt.

Auf Grundlage parlamentarischer Anfragen hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: *"Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist".*

"Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen auch dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen, aber auch

bei grossem Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Fall sein".

Es liegt bei den für die Signalisation zuständigen Stellen, die gemäss Bundesrecht vorgesehene Ausnahmen in der Praxis umzusetzen. Fragen der Signalisation liegen in der Kompetenz des Gemeinderates. Alternativ könnten anstelle der Fussgängerstreifen im Tempo-30-Bereich Querungsbereiche mit roter Farbe markiert werden, was der Signalisationsverordnung entsprechen würde.

Alle Fussgängerstreifen entlang der Vorstadtstrasse im Umfeld von Schule und Alterszentrum erfüllen die Anforderungen an Art. 4 der Verordnung. Beim Fussgängerstreifen im Knotenbereich Leerber/Ruus/Badstrasse handelt es sich um eine vielgenutzte Schulwegquerung. Dieser Fussgängerstreifen wird somit ebenfalls nicht aufgehoben.

Verhinderung von unnötigen Bussen

Die Einführung von Tempo 30 soll nicht zu vermehrten Bussen und damit zu versteckten Steuereinnahmen führen. Zwangsläufig sind jedoch Kontrollen, auch verbunden mit Bussen, notwendig, um Tempoüberschreitungen nachhaltig zu reduzieren und der Einhaltung von 30 km/h Achtung zu verschaffen.

Kein Umwegverkehr in der Bläien

Bei der Schürbergstrasse handelt es sich um eine reguläre Ortsverbindungsstrasse zwischen Gränichen und Seon. Diese ist im Grundsatz nicht in Frage zu stellen.

Mit dem Zonenfahrverbot soll Umwegverkehr zum Schürberg durch das enge Wohnquartier verhindert werden. Der Gemeinderat wollte nach diversen Interventionen seitens von Quartierbewohnern Beruhigungsmassnahmen prüfen. Mit Tempo 30 im bebauten Bläienquartier ist die Strecke zu kurz, um nachhaltig auswärtigen Regionalverkehr über den Schürberg einzudämmen und damit verbunden, schnelles Fahren im Wohnquartier zu unterdrücken. Daraus resultierte das Zonenfahrverbot, um damit die Quartierdurchfahrten mit nicht angepasster Geschwindigkeit zu verhindern. Im Zuge des öffentlichen Auflageverfahrens und auf Grundlage möglicher Einsprachen wird das Konzept Zonenfahrverbot Bläien hinterfragt und Alternativen dazu geprüft.

Als wesentliches Element ist hervorzuheben, dass **Tempo 30 für Sicherheit sorgt**. Es ist erwiesen, dass mit Tempo-30-Zonen für Langsamverkehr insbesondere Fussgänger ein massiver Sicherheitsgewinn erzielt werden kann. Grundsätzlich verursachen Unfälle in 30-er Zonen geringere Schäden. Auch wenn Bagatellschäden mit Tempo 30 nicht verhindert werden können, treten folgenschwere Personenunfälle kaum mehr auf. Die Form der Entschleunigung der Geschwindigkeit mit Tempo 30 trägt letztlich auch dazu bei, die Wohn- und Lebensqualität in den Wohnquartieren zu steigern und zeigt als weiteren Effekt eine Reduktion des Strassenlärmpegels. Aus diesen Überlegungen ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in den Wohnquartieren sinnvoll.

Die 10 Hauptargumente für Tempo 30 sind:

1. Bei Tempo 30 ereignen sich weniger Unfälle

Innerhalb von Ortschaften ereignen sich doppelt so viele Unfälle wie ausserhalb; mit Kindern erhöht sich das Verhältnis gar auf das 15-fache innerorts. Höhere Geschwindigkeiten sind Hauptursache für Unfälle mit Personenschäden. In Tempo 30-Zonen entstehen 40 % weniger Unfälle im Vergleich zu Tempo 50. Grund dafür sind die kürzeren Brems- und Anhaltewege.

2. Bei Tempo 30 haben Unfälle weniger schwere Folgen

Während bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h "nur" 30 % aller verunglückten Fussgänger getötet werden, sind es bei Tempo 50 bereits 80 %.

3. Bei Tempo 30 können die Gefahren besser erkannt werden

Bei Tempo 50 liegt der Blick etwa 40 Meter vor dem Fahrzeug, bei Tempo 30 dagegen bei rund 15 Metern. Der Blickwinkel wird breiter, Situationen (wie Kinder, Velofahrer) neben der Fahrbahn können vom Fahrenden besser wahrgenommen und darauf reagiert werden.

4. Bei Tempo 30 nehmen die Autofahrer mehr Rücksicht auf Kinder

Daraus ableitend führt die bessere Erkennung beispielsweise von Kindern dazu, dass Autofahrer häufig die Geschwindigkeit reduzieren. Demgegenüber fahren die Autofahrer auf Hauptstrassen mit Tempo 50 zügig an Kindern vorbei, ohne auf ihre Anwesenheit zu reagieren.

5. Tempo 30 bringt mehr Sicherheit für alle nichtmotorisierten Verkehrsarten

Die Unfallrisikominderung durch Tempo 30 ist am stärksten bei den nicht motorisierten Verkehrsarten. Fussgänger, Radfahrer, ältere Menschen, Behinderte und insbesondere Kinder werden durch Tempo 30 besser geschützt. Sie fühlen sich sicherer.

6. Tempo 30 reduziert das motorisierte Verkehrsaufkommen

Daraus ableitend gehen mehr Leute, Erwachsene wie Kinder, zu Fuss oder fahren mit dem Velo durch das Dorf.

7. Tempo 30 führt zum wohnlicheren Dorf

Untersuchungen belegen niedrigere Schadstoffwerte bei Tempo 30 durch Kohlenmonoxid, Stickoxide und Kohlenstoffemissionen. Zudem entsteht weniger Lärm. Gesundheit und Umwelt werden weniger belastet und die Wohnqualität verbessert.

8. Tempo 30 erhöht die Fahrzeit nur unwesentlich

Auf einer Strecke von 500 Metern verlängert sich die Fahrzeit bei Tempo 30 um maximal 5 - 10 Sekunden. Autofahrten im Dorf betragen meist weniger als 5 km mit einer Fahrzeitverzögerung von weniger als 2 Minuten.

9. Grundsatz zum Geschwindigkeitsregime 50/30 innerorts

Um alle Wohngebiete gleichberechtigt zu behandeln, sollten möglichst viele Quartierstrassen als Tempo-30-Zonen signalisiert werden.

Verkehrorientierte Strassen wie die Kantonsstrasse K242 bleiben mit "Tempo 50 generell" signalisiert. Die Quartierstrassen sollen in Tempo-30-Zonen eingebunden werden. Diese Einheitlichkeit verbessert die Wahrnehmung des Autofahrers, welche Geschwindigkeit innerhalb der Quartiere gefahren werden darf.

10. Tempo 30 verbessert die Sichtverhältnisse wesentlich

Grünlicher Quartierstrassen weisen Breiten von zwischen 2.30 m bis 6.10 m auf. Die gemessenen Geschwindigkeiten für den Strassenausbau und die Sichtweiten sind auf vielen Strassen zu hoch (V85 % über 40 km/h). Tempo 30 verbessert die Sichtverhältnisse an Verkehrsknoten und privaten Hauseinfahrten wesentlich.