

Raum- & Verkehrsplanung

A
Museumstrasse 9
5200 Brugg

T
+41 62 822 52 01

E
info@belloli.org

W
www.belloli.org

Gemeinde Hausen
Andreas Schmucki
Hauptstrasse 29
5212 Hausen

Angebot – Hausen, Begleitung Verkehrsversuch Hauptstrasse

17.05.2023
A23-742

Ausgangslage und Auftrag

Der Gemeinderat Hausen hat am 3. Februar 2023 die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) für die Hauptstrasse beschlossen. Mit dem BGK werden verschiedene Ziele verfolgt: Hohe Verkehrssicherheit, geringe Durchfahrtsattraktivität, angepasste Geschwindigkeiten, Aufwertung Ortsbild, intuitiv passende Verkehrsbeziehungen. In einem ersten Schritt wurden die Ausgangslage und mögliche Massnahmen durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus dem Gemeinderat, der Verwaltung, der Planungs-, Bau- und Verkehrskommission, dem Elternforum, dem Forum 60plus, der Stiftung Domino und von Pro Velo erörtert. An zwei Workshop-Veranstaltungen wurden Ideen entwickelt und skizziert.

Die Arbeitsgruppe ist einhellig der Ansicht, dass im Zentrumsabschnitt zwischen Wohnhaus Domino und Sooremattstrasse Massnahmen zur Temporeduktion erforderlich sind. Solche könnten durch bauliche, gestalterische Massnahmen und/oder durch eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) erzielt werden. Weil die signalisierte Geschwindigkeit die konkrete Strassenraumgestaltung beeinflusst, soll nach Ansicht der Arbeitsgruppe die Option «Tempo 30» vor einem allfälligen Strassenumbau im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuchs getestet und untersucht werden.

Der Bustratsentscheid VPB 51.51 vom 25. Februar 1987 erläutert gut die Eigenschaften eines Verkehrsversuchs: Für (gemäss Art. 107 Abs. 2 SSV) bis auf maximal 1 Jahr befristete Verkehrsanordnungen gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für unbefristete Massnahmen. Es muss das Ziel der beabsichtigten Beschränkungen durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt sein, das heisst, die darin umschriebenen Voraussetzungen erfüllen. Zudem müssen die vorgesehenen Massnahmen geeignet sein, den angestrebten Erfolg zu erreichen. Schliesslich ist auch hier der Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu beachten (Art. 107 Abs. 5 SSV). Immerhin ist den Besonderheiten eines Versuchs Rechnung zu tragen. Verkehrsbeschränkungen werden gerade deshalb versuchsweise für eine befristete Zeit verfügt, weil ihre Auswirkungen nicht von vornherein feststehen. Es ist nämlich nicht zu verkennen, dass sich die Folgen von geplanten Verkehrsmassnahmen (Art und Weise der Verkehrsverlagerung, Zu- bzw. Abnahme der Immissionen, Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) nicht immer mit der erforderlichen Gewissheit voraussehen lassen. Es spricht für die Gewissenhaftigkeit einer Behörde, eine Verkehrsmassnahme erst dann endgültig in Kraft zu setzen, wenn sie ihren Entscheid auf Erfahrungen, untermauert durch zweckdienliche Erhebungen, stützen kann und nicht auf blosser Vermutungen angewiesen ist. Ein Versuch gleicht daher einem Experiment. Daraus folgt, dass den zuständigen Instanzen ein weiterer Beurteilungsspielraum zuzugestehen ist. Gerade die Befristung der getroffenen Massnahmen und die sich daraus ergebende Möglichkeit, den endgültigen Entscheid wieder anfechten zu können, rechtfertigen eine zurückhaltende Überprüfung des angefochtenen Beschlusses durch den Bundesrat. Ein Versuch ist folglich in der Regel nur zu beanstanden, wenn er gesetzesfremde Ziele verfolgt, sich dabei offensichtlich ungeeigneter Mittel bedient und den Verhältnismässigkeitsgrundsatz missachtet.

Die erforderlichen Arbeiten zur Planung und Begleitung eines Verkehrsversuches im Zentrum von Hausen sind Gegenstand der vorliegenden Offerte.

Vorgehen und Leistungsumfang

Für die Bearbeitung des Auftrags schlagen wir die folgenden Leistungen und Arbeitsschritte vor:

Phase 0: Versuchsdefinition

- Erstellung Versuchs-konzept Tempo 30 im zentralen Abschnitt
- Konzept für die Vorher- Aufnahmen (Mittelleinsatz und zu untersuchende Parameter)
- Kostenschätzung für Signalisations- und Markierungsmassnahmen

- Besprechung mit Gemeinderat (Vernehmlassung Konzept)
- Vorstellung Versuchskonzept anlässlich Informationsveranstaltung

Phase 1: Versuchsprojekt (min. 3 Monate)

- Durchführen der Vorher- Untersuchung zur Gewinnung von Vergleichswerten
- Begleitung Publikation Verkehrsversuch
- Unterstützung bei allfälligen Einwendungsverhandlungen (optional / abgegrenzt)
- Begleitung der Umsetzung von Massnahmen (Leistungen Verkehrsplaner / Verkehrsingenieur)

Phase 2: laufender Versuch, Versuchsbeobachtung (max. 1 Jahr, idealerweise min. 6 Monate)

- Kurz- Check in den ersten Tagen des laufenden Versuchs
- Durchführung der Während- Aufnahmen ca. 2-3 Monate nach Umsetzung
- Entwurf Bevölkerungsumfrage (noch zu definieren, Durchführung durch die Gemeinde)
- Auswertung der Umfrage falls erforderlich, Bewertung der Umfrageergebnisse
- Auswertung der Während- Untersuchung, Erstellen der Dokumentation
- darauf basierend Empfehlungen zur Weiterführung (ja/nein/welche Option)
- Besprechung mit Gemeinderat

Phase 3: Dokumentation, Diskussionen, Empfehlung (ca. 3 Monate ab Durchführung der Während- Untersuchung)

Die Versuchsbeobachtung wird ausgewertet. Es erfolgt eine Empfehlung der beteiligten Fachleute aus fachlicher Sicht. Die zur Verfügung stehenden Optionen (1. zurück zum vorherigen Zustand, 2. weitere Anpassungen während dem Versuch) werden genauer definiert und die pro Option entstehenden Kosten werden abgeschätzt. Der Gemeinderat erhält die Möglichkeit, alle bei ihm bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Rückmeldungen zu bewerten und über den Erfolg des Versuchs zu entscheiden.

Zu erhebende Parameter

Wenn zwei verschiedene Verkehrslösungen in einem Raum einander gegenübergestellt werden sollen, wie hier der bestehenden Zustand (Tempo 50) gegenüber einer Tempo-30-Zone in einer nach wie vor eher verkehrsorientiert gestalteten Strasseninfrastruktur, erfordert dies den Vergleich von statistischen Daten.

Mit klassischen Statistikgeräten können zu erhebende Kennwerte in Erfahrung gebracht werden:

- Geschwindigkeiten
- Verkehrsmengen

Daneben können mit der Durchführung von Videoaufnahmen an geeigneten Stellen weitere Kennwerte erhoben werden:

- Anzahl querende Personen in einem Abschnitt
- Unterscheidung nach Benutzergruppen (Kinder, Erwachsene, ältere Leute)
- Vortrittsmissachtungen an Fussgängerstreifen, statistisch
- festhalten von besonderen Ereignissen
- Wartezeiten
- Einhaltung der Vortrittsverhältnisse

Diese Aufzählung dient dazu, den entstehenden Aufwand grob abzuschätzen. Sollten sich im Verlauf der Bearbeitung von Phase 1 weitere oder andere Bedürfnisse zeigen, müsste die Flexibilität zur Anpassung des Auftrags gegeben sein.

Kostenschätzung

Die Aufteilung der Honorarkategorien des eingesetzten Personals schätzen wir auf 40% Kat. C (160.-/h), 30% Kat. D (135.-/h) und 30% Kat. E /115.-/h). Dies führt zu einem mittleren Stundensatz von 139 Franken. Auf Honorare können wir einen Rabatt von 5% gewähren. Für die Bearbeitung des Auftrags rechnen wir mit dem folgenden Aufwand und offerieren die Leistungen gemäss Ziffer "Vorgehen und Leistungsumfang" mit folgendem Kostendach:

Position	Anzahl	Einheit	Preis	Total
Phase 0				
Versuchskonzept mit Begründung, Plan und Kostenschätzung	20.00	h	132.00	2'640.00
Vorbereitung und Teilnahme an Informationsveranstaltung, Fragen beantworten	8.00	h	132.00	1'056.00
Phase 1				
Radarmessungen pro Seitenradar (Gerätepauschale)	4.00	St	300.00	1'200.00
Kamerapauschale Knoten Holzgasse	1.00	St	300.00	300.00
Auswertungen	10.00	h	132.00	1'320.00
Begleitung Publikation und Umsetzung	8.00	h	132.00	1'056.00
Phase 2				
Radarmessungen pro Seitenradar (Gerätepauschale)	4.00	St	300.00	1'200.00
Kamerapauschale Knoten Holzgasse	1.00	St	300.00	300.00
Auswertungen	10.00	h	132.00	1'320.00
Entwurf und Begleitung Bevölkerungsumfrage	8.00	h	132.00	1'056.00
Phase 3				
Versuchsbeurteilung / Empfehlungen / Dokumentation	24.00	h	132.00	3'168.00
Total Netto			CHF	14'616.00
MWST (7.70 %)			CHF	1'125.43
Rundung			CHF	0.02
Total Brutto			CHF	15'741.45

Abgrenzung Behandlung Einwendungen

Der Aufwand für die Behandlung von allfälligen Einwendungen kann vorgängig nicht abgeschätzt werden. Aus diesem Grund würde der effektive Aufwand mit einem Stundenansatz von 132 CHF/h, exkl. MWST. abgerechnet.

Weitere Kosten

Die genauen Signalisations- und Markierungskosten können erst mit Vorliegen des

Versuchsprojekts definiert werden. Durch bereits vorhandene Signale (z.B. Soorenmattstrasse, Holzgasse) sowie das Versetzten durch das Bauamt können die Kosten tief gehalten werden. Wir rechnen mit einer Grössenordnung von 3'000 bis 4'000.- Franken für Markierungen. Sollte der Versuch abgebrochen werden müssen, wären Kosten von ca. 1'000.- Franken für den Rückbau zu rechnen (z.B. Tempo-30-Markierungen auf der Hauptstrasse entfernen).

Insgesamt muss die Gemeinde mit Kosten in der Grössenordnung von mindestens 20'000.- Franken rechnen. Mit einem Budget von 30'000.- Franken wären umfangreichere Erhebungen möglich.

Projektteam

Thomas Belloli, Dipl. Ing. FH in Raumplanung, Projektleiter (Kat. C)

Valentin Müller, BSC FHO in Raumplanung, Sachbearbeitung (Kat. D)

Corinne Läuchli, Techn. HF, Sach- und Planbearbeitung (Kat. E)

Patricia Belloli, Dipl. Techn. HF, Planbearbeitung (Kat. E)

Termine

Der Verkehrsversuch dauert höchstens ein Jahr. Die Vorher- Aufnahmen können noch knapp vor der Installation des Versuchs durchgeführt werden. Die genauen Termine erfolgen in Absprache mit der Verwaltung und der politischen Behörde.

Brugg, 17.05.2023

Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH

Thomas Belloli