

Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit

Mitwirkungsbericht

Auflage zur öffentlichen Mitwirkung:	18. September 2023 – 17. Oktober 2023
Anzahl Mitwirkungsbeiträge:	18
Beschlossen durch den Gemeinderat am:	4. März 2024

Mitwirkungsverfahren

Während der Auflagefrist sind folgende Mitwirkungsbegehren an den Gemeinderat gerichtet worden:

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1.1	<p>Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Brüelstrasse von 50 km/h ab Kreuzung Landstrasse/Brüelstrasse bis Einfahrt Tempo-30-Zone</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Streckenabschnitt beträgt lediglich ca. 180 m, daher ist es nicht sinnvoll auf 80 km/h zu beschleunigen. Zudem wäre dies gefährlich und es erscheint unangemessen, auf diesem Abschnitt ein Tempolimit von 80 km/h beizubehalten</i>	<p>In der Schweiz gilt allgemein 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften, ausserhalb von Ortschaften gilt 80 km/h ausser auf Autostrassen und Autobahnen (vgl. Art. 4a der Verkehrsregelverordnung, VRV). Gemäss Art. 22 Abs 3 Signalisationsverordnung (SSV) wird der Beginn der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit dem Signal dort angezeigt, wo die dichte Überbauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Im vorliegenden Begehren betrifft der Antrag einen Bereich, welcher beidseitig unbebaut ist. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h kann somit nicht begründet werden.</p> <p>Eine Alternative wäre, auf dieser Strecke die Herabsetzung zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf beispielsweise 60 km/h nach Art. 108 SSV zu prüfen. Dafür wäre ein Gutachten nötig, welches durch den Kanton zu prüfen ist. Darin wäre nachzuweisen, dass Gefahren bestehen, die nur mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung gelöst werden können. Zumindest eine einseitige Bebauung ist dafür die übliche Voraussetzung. Die Chancen für eine Gutheissung wären daher sehr gering.</p>	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
1.2	<p>Verschiebung Eingangstor Tempo-30-Zone auf bestehenden Standort Tempo 50-Tafel</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Autos beschleunigen beim Einbiegen in die Brüelstrasse oft erheblich</i>- <i>je nach angebauter Kultur auf der Parzelle Nr. 1181 schlechte Sicht / Sichtzonen nicht eingehalten</i>- <i>Beginn Tempo-30-Zone und Ausfahrt Tiefgarage Parzelle 1421 nicht ideal</i>	<p>Die Verlegung des Eingangsportals der Tempo-30-Zone auf den Standort der bestehenden Generell-50-Tafel kann analog zu Punkt 1.1 ebenfalls nicht begründet werden: Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a SSV). Da im bezeichneten Abschnitt keine Besiedlung (auch keine Bauzone) vorhanden ist und keine besondere Gefährdung erkannt werden kann, liesse sich die Tempo-30-Zone nicht begründen.</p> <p>Die genaue Platzierung des Portals ist bei der Ausführung so zu wählen, dass vorhandene Vorplätze und Erschliessungen nicht tangiert werden.</p>	Keine Anpassung
2.1	<p>Umgestaltung Einmündung Ziegleren in Dorfstrasse</p> <p><i>Lösungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Kreisel / Einbahnregime</i>- <i>Bodenmarkierungen ändern gemäss Präsentation</i>	<p>Ein Kreisel weist einen unverhältnismässig grossen Flächenbedarf auf und ist an diesem Knoten keine zielführende Lösung. Die Umsetzbarkeit aufgrund der Terrainverhältnisse wäre zu prüfen. Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung ist jedoch in Tempo-30-Zonen nur zulässig, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (Art. 4 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen).</p> <p>Das vom Mitwirkenden vorgeschlagene Einbahnregime schränkt die Befahrbarkeit der Zieglerenstrasse stark ein und ist ebenfalls nicht zielführend.</p> <p>Das Grundproblem besteht darin, dass die Einmündung überdimensioniert ist. Die vorliegende Evaluierung schlägt deshalb eine Redimensionierung vor, entweder provisorisch mit der Ergänzung von Randlinien oder direkt baulich im Zuge der Sanierung der Dorfstrasse. Wie im Massnahmenplan ersichtlich, ist dies jedoch erst in 2. Priorität vorgesehen.</p>	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
2.2	<p>Umgestaltung Einmündung Brüelstrasse in Landstrasse</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Ein- und Ausfahrt und kreuzen unmöglich, unübersichtlich, gefährlich, hohes Tempo</i>- <i>Lösungsvorschläge:</i>- <i>Brüelstrasse übersichtlicher gestalten (verbreitern)</i>- <i>Geschwindigkeitsbegrenzung «Generell 50» verschieben</i>- <i>Kreisel anbringen oder Insel mit Baum entfernen</i>	<p>Die Problematik wird vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Jedoch liegt besagter Knoten sowie die Landstrasse in die Planungshoheit des Kantons Aargau und die Gemeinde hat hierbei wenig eigenen Handlungsspielraum. Das Gesamtkonzept Tempo 30 befasst sich mit den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet. Daher tangiert dieses Begehren das Gesamtkonzept inhaltlich nicht.</p> <p>Bezüglich der Thematik «Generell 50» siehe Nr. 1.1.</p>	<p>Keine Anpassung</p>
2.3	<p>Massnahmen Kurve Zelglistrasse / Dorfstrasse</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Sichtfeld ungenügend</i> <p><i>Lösungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Bodenmarkierung / Schraffierungen / Warnlicht Bus</i>- <i>zusätzlicher Spiegel links anbringen</i>	<p>Die Einmündung der Schladstrasse in die Zelglistrasse / Dorfstrasse stellt zweifelsfrei eine schwierige Situation dar. Die heutige Lösung mit einem Stopp bei der Ausfahrt vom Gemeindehaus und «Kein Vortritt» für die Schladstrasse vermag nicht zu überzeugen. Der zur Mitwirkung aufgelegte Planungsstand sah hier neu ein Rechtsvortritt anstelle des heutigen «Kein Vortritt» vor. Der Gemeinderat nimmt die Mitwirkungseingaben zu diesem Bereich jedoch ernst und sieht neu den Ersatz der Markierung «Kein Vortritt» durch «Stopp» vor.</p> <p>Ein Warnlicht für den Busverkehr ist eine relativ teure Massnahme und mitten im Ortskern eher ungeeignet.</p> <p>Bei einer Strassensanierung ist dieser Knoten im Detailprojekt genauer zu betrachten und zu evaluieren. Flächige Bodenmarkierungen könnten darin als ergänzende Neugestaltungsmassnahme sinnvoll sein. Im jetzigen Bestand erscheint die Ergänzung von Bodenmarkierungen im Kurvenbereich nicht zielführend.</p>	<p>Verzicht auf Einführung Rechtsvortritt, dafür neu «Stopp» anstelle des heutigen «Kein Vortritt»</p>

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
2.4	<p>Aufhebung Rechtsvortritt Einmündung Alte Siglis- dorferstrasse in Zelglistrasse</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Rechte Seite unübersichtlich- Schnelles Herausscheren von rechts	<p>Die Aufhebung des Rechtsvortrittes entspricht nicht dem Grundsatz einer Tempo-30-Zone, in welcher grundsätzlich Rechtsvortritt gilt. Die Rechtsvortritte haben die Funktion, die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und das Tempo zu senken und alle Knotenarme erhalten die gleiche Bedeutung. Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone wird das Tempo weiter reduziert und ein «schnelles Herausscheren von rechts» erschwert bzw. verunmöglicht.</p>	Keine Anpassung
2.5	<p>Anpassung Ein-/Ausfahrt Rindelstrasse</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Zu eng und unübersichtlich- Sehr gefährlich für Fussgänger- Allgemein unbefriedigender Zustand <p><i>Lösungsvorschläge:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Treppe Kirchenaufgang begradigen, Mauer verschieben- Trottoirs und Fussgängerstreifen anbringen	<p>Die Problematik ist dem Gemeinderat bekannt. Der Massnahmenplan sieht vor, an dieser Einmündung einen Rechtsvortritt zu ergänzen. Durch die Tempo-30-Zone wird das Tempo gesenkt und damit die Verkehrssicherheit erheblich erhöht. Dadurch ist an dieser Stelle kein Trottoir und keine Fussgängerstreifen notwendig.</p> <p>In Tempo-30-Zonen sind Trottoire und Fussgängerstreifen nur dort zulässig, wo ein besonderes Schutzbedürfnis bestimmter Verkehrsteilnehmer besteht, z.B. bei Schulen oder Altersheimen.</p>	Keine Anpassung
2.6	<p>Umbenennung Strassenname und Anpassung Kantons- grenze in Google Maps</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Angezeigt wird «Alleriedweg», richtig wäre «Rindelstrasse- Korrekte Angaben sind für Rettungsorganisationen	<p>Google ist ein privates Unternehmen und erstellt und unterhält den Kartendienst selber. In den Nutzungsbestimmungen weist Google darauf hin, dass auf der Karte dargestellte Inhalte von den tatsächlichen Verhältnissen abweichen können. Die Gemeinde ist nicht zuständig für diese Daten. Fehler dürfen selbstverständlich gerne der zuständigen Stelle von Google gemeldet werden. Inhaltlich betrifft dieses Begehren die vorliegende Planung nicht.</p> <p>Die korrekten Strassennamen sind in der amtlichen Vermessung ersichtlich. Diese ist in den Online-Karten des Kantons Aargau einsehbar (www.ag.ch/geoportal).</p>	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
2.7	Eingabe weiterer Sicherheitsdefizite	Die Eingabe dieser Hinweise wird dankend zur Kenntnis genommen. Sie sind zwar mehrheitlich bereits auf dem Übersichtsplan zu den Eingaben der Begleitgruppe ersichtlich (mit Ausnahme der Einmündung Brüelstrasse in die Landstrasse, siehe hierzu Nr. 2.2) ersichtlich, der Plan wird aber noch ergänzt.	Hinweise werden in Bericht und Plan «Sicherheitsdefizite» ergänzt, sofern nicht bereits vorhanden
3.1	Keine Einführung Tempo 30 vom Kreisel bis Höhe Bushaltestelle Oberdorf <i>Begründung:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Beeinträchtigung und noch instabilerer ÖV als bisher durch Temporeduktion</i> - <i>Konflikt zwischen Auto / LKW und Veloverkehr bergabwärts</i> - <i>Mangelnde Akzeptanz und empfundene «Gängelung» bei allen Verkehrsteilnehmenden aufgrund relativ gut ausgebauter Strasse</i> - <i>Voraussichtlich schlechtes Einhalten von T30 ohne weitere beruhigende Massnahmen rein durch den Charakter der Strasse</i> 	Die PostAuto AG hat sich im Laufe dieses Mitwirkungsverfahrens ebenfalls zur vorliegenden Planung geäußert. Eine starke Beeinträchtigung des Fahrplans ist nicht zu erwarten (theoretischer Zeitverlust ca. 30 Sekunden). Durch die Temporeduktion erhöht sich die Verkehrssicherheit und die schwächeren Verkehrsteilnehmenden werden stärker beachtet. Eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur ist kein Argument gegen Tempo-30-Zonen. Die Vorteile und Auswirkungen sind auf der Seite 14 des Planungsberichtes erläutert. Die Behauptung, das Tempolimit von 30 km/h würde ohne weitere beruhigende Massnahmen nur schlecht eingehalten, hat sich an anderen Orten nicht bewahrheitet. Der Gemeinderat eine Wirkungskontrolle durchführen, auf deren Basis allfällige weitere Massnahmen geprüft werden. Wie beschrieben, wird eine Redimensionierung der Dorfstrasse bei einer Sanierung geprüft werden müssen.	Keine Anpassung
3.2	Ersatz Rechtsvortritte durch «Kein Vortritt» aus Nebenstrassen <i>Begründung:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Erhöhung Sicherheit</i> - <i>Vortritt klar geregelt</i> - <i>Verunsicherung / Überforderung von Verkehrsteilnehmenden</i> 	Siehe 2.4	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
3.3	Signalisation und Markierungen sollen auf das absolute Minimum beschränkt sowie keine Hindernisse erstellt werden.	In einer ersten Phase werden lediglich die Tempo-30-Zonen (Eingangsportale und Bodenmarkierungen) sowie die Rechtsvortrittmarkierungen erstellt. Dementsprechend werden bauliche Massnahmen auf das Notwendige beschränkt. Falls die Wirkungskontrolle zeigt, dass zusätzliche Massnahmen notwendig sind, werden diese ausgeführt.	Keine Anpassung
4.1	<p>Hinweis Verkehrssituation Sagistrasse</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Lastwagen befahren oder parken auf Gehweg und behindern somit Fussgänger und andere Verkehrsteilnehmende</i>- <i>Kinder müssen auf Strasse ausweichen</i>	Der Gemeinderat nimmt die Problematik zur Kenntnis. Tempo-30-Zonen werden gerade deshalb eingeführt, um die Verkehrssicherheit auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Die Sagistrasse ist als Teil der Tempo-30-Zone vorgesehen, womit dem Anliegen Rechnung getragen ist.	Hinweis wird in Bericht und Plan «Sicherheitsdefizite» ergänzt

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
5.1	<p>Die Tempo-30-Zone sei nicht notwendig</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lediglich ein einziger Unfall mit Gefahrenpotenzial in 5 Jahren wegen Missachtung der Vorfahrt</i> - <i>Überholen von Traktoren oder Fahrrädern wird unnötig verlängert</i> - <i>Lärmproblem vor allem durch hohe Drehzahlen verursacht</i> - <i>Verkehrsablauf wird durch Temporeduktion und Fahrbahnhaltestellen nicht verbessert</i> - <i>Zeitverluste für Rettungsdienste etc.</i> - <i>Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmenden kann nicht ersetzt werden</i> - <i>Kosten lieber für bessere Wohnqualität, Strassen-ÖV-Erschliessung, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Gewerbe etc. verwenden</i> 	<p>Der Gemeinderat verweist auf die Auswirkungen von Tempo-30-Zonen im Kapitel 2.5 des Planungsberichts. Die daraus resultierenden Vorteile überwiegen den möglichen Zeitverlust bei weitem. Die Verkehrssicherheit wird beträchtlich erhöht und trägt dazu bei, dass künftig Unfälle besser vermieden werden können. Dabei spielt die Anzahl keine Rolle. Weiter erübrigt sich das Überholen von Traktoren und teilweise von Fahrrädern in den Tempo-30-Zonen.</p> <p>Der Strassenverkehrslärm wird vorwiegend durch die Abrollgeräusche der Fahrzeuge erzeugt und nicht durch die Motoren. Dementsprechend hilft die Temporeduktion, diese Geräusche zu vermindern und die Wohnqualität in den Quartieren zu erhöhen.</p> <p>Der Verkehrsfluss wird durch Tempo 30 in der Regel verstetigt, was einen positiven Einfluss auf den Verkehrsablauf hat. Die zu erwartenden Zeitverluste sind sehr gering und daher lediglich zweitrangig zu gewichten.</p> <p>Zusammengefasst bewirken die Tempo-30-Zonen genau das, was der Mitwirkende unter anderem fordert: bessere Wohnqualität sowie sicherere und gute Verkehrsinfrastruktur, und dies für verhältnismässig wenig Geld.</p>	Keine Anpassung
6.1	<p>Dorfinterne Postautostrecke nicht in Tempo-30-Zone einbeziehen</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Fahrplanpünktlichkeit beeinträchtigt und Anschlussverbindungen werden verpasst</i> - <i>Künftige Verschärfung des bereits bestehenden Problems</i> - <i>Attraktivität des ÖV muss gefördert werden</i> 	<p>Die Dorfstrasse wird bewusst in die Tempo-30-Zone miteinbezogen, da sich gerade entlang dieser Strassenachse die Sicherheitsdefizite konzentrieren. Diese Sicherheitsdefizite können mit der Tempobeschränkung und weiteren flankierenden Massnahmen bestmöglich behoben werden. Der theoretische Zeitverlust beträgt ca. 30 Sekunden und ist vernachlässigbar.</p> <p>Die PostAuto AG hat sich im Laufe dieses Mitwirkungsverfahrens ebenfalls zur vorliegenden Planung geäußert. Eine starke Beeinträchtigung des Fahrplans ist nicht zu erwarten (theoretischer Zeitverlust ca. 30 Sekunden).</p>	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
7.1	Umsetzung erste Phase mit Beschränkung auf Massnahmen 1. Priorität	Das Konzept sieht bereits vor, in einer ersten Phase die Massnahmen 1. Priorität umzusetzen. Die Massnahmen 2. Priorität werden erst in Betracht gezogen, wenn die Wirkungskontrolle aufzeigt, dass die Massnahmen der 1. Priorität nicht die gewünschte Wirkung erzielen.	Keine Anpassung
8.1	Beibehaltung Tempo 50 <i>Begründung:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Lediglich einzelne Anpassungen notwendig</i> - <i>Lärmbelastung durch Wohnbevölkerung verursacht</i> 	Mit den Tempo-30-Zonen möchte man nicht nur die Emissionen des Durchgangsverkehrs eindämmen, sondern ebenfalls die Emissionen des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs von Schneisingen. Dadurch wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität erhöht. Dies kann mit Tempo 50 und lediglich einzelnen Anpassungen nicht erreicht werden.	Keine Anpassung
8.2	Integration schwierige Sicherheitspunkte Landstrasse / Brüelstrasse / Gässlerweg in Konzept	Siehe 2.2	Keine Anpassung
9.1	Ortsteile Widen und Berg in Tempo-30-Zone aufnehmen <i>Begründung:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Aus solidarischen Gründen, damit im ganzen bewohnten Gemeindegebiet Tempo 30 gilt, auch wenn locker besiedelt</i> 	Der Gemeinderat hält an der Argumentation im Planungsbericht fest, wonach im Kern des Weilers Widen bereits heute faktisch kaum schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Im Gebiet Berg ist die Besiedelung zu locker. Daher lassen sich in diesen Ortsteilen Tempo-30-Zonen nicht rechtfertigen.	Keine Anpassung
9.2	Wurde PostAuto Aargau informiert über das Vorhaben und will PostAuto zukünftig alle Haltestellen in den Tempo-30-Zonen bedienen?	Die PostAuto AG hat dem Gemeinderat im Rahmen der Mitwirkung ihre Stellungnahme zukommen lassen. Die PostAuto AG hat keine Änderung des Fahrplans angekündigt.	Keine Anpassung
10.1	«Kein Vortritt» bei Einmündungen Postweg und Schulweg in Dorfstrasse <i>Begründung:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Rechtsvortritt wird in Praxis von Fahrzeugen auf der Dorfstrasse nicht gewährt, es entstehen gefährliche Situationen</i> 	Siehe 2.4	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
10.2	Anpassung Einmündung Ziegleren in Dorfstrasse <i>Begründung:</i> - <i>Rechtsvortritt wird Fahrzeugen auf der Dorfstrasse nicht gewährt</i> - <i>Unübersichtliche Einmündung</i> <i>Lösungsvorschläge:</i> - <i>Einbahnregime</i> - <i>Kreisel</i>	Siehe 2.1	Keine Anpassung
10.3	Kein Rechtsvortritt bei Einmündung Schladstrasse in Dorfstrasse / Zelglistrasse <i>Begründung:</i> - <i>Keine Übersicht</i> - <i>Im Winter ist schnelles Abbremsen nicht möglich ohne einen Unfall zu riskieren</i>	Siehe 2.3	Siehe 2.3
10.4	Beibehalten Tempo 50 Zelglistrasse (zwischen Ober- und Unterdorf) <i>Begründung:</i> - <i>Bereits heute kann Tempo 50 nicht eingehalten werden ohne abzubremesen, kleinere Gänge einschalten ist auch keine Lösung</i>	Der Gemeinderat hält an der Argumentation im Planungsbericht fest. Dieser Abschnitt ist nur für einen kürzeren Abschnitt nicht dem Bau- gebiet zugewiesen. Er erfüllt jedoch eine Verbindungsfunktion zum anderen Ortsteil (Mittelschneisingen) und dient auch als Schulweg sowie Fuss- und Veloverbindung. Daher erscheint es gerechtfertigt, die Tempo-30-Zone auf diesem verbindenden Strassenabschnitt nicht zu unterbrechen.	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
10.5	Einbahnsystem Rindelstrasse <i>Begründung:</i> - <i>Einmündung zwischen Kirchtreppe und Haus Rindelstrasse 2 sehr eng</i> - <i>Rindelstrasse im oberen Teil unübersichtlich</i>	Das vorgeschlagene Einbahnsystem vermag den Gemeinderat nicht zu überzeugen, da es beträchtlichen Mehrverkehr um den Friedhof bedingen würde. Zudem ist zu beachten: Aufgrund des Rechtsverkehrs wäre einzig eine Führung über die Rindelstrasse bergauf und über den Friedhofweg bergab sinnvoll. Diese Verkehrsführung funktioniert aber kaum für den Rainweg, weil von diesem kaum bergauf eingebogen werden kann. Durch die Ergänzung von Rechtsvortrittmarkierungen und die Temporeduktion wird eine angemessene Verbesserung der Situation erwartet. Weitere Ausführungen siehe 2.5.	Keine Anpassung
10.6	Ergänzung Fussgängerstreifen im Bereich Bushaltestellen / Raiffeisenbank / Alpenrösli	In Tempo-30-Zonen sind Trottoire und Fussgängerstreifen nur dort zulässig, wo ein besonderes Schutzbedürfnis bestimmter Verkehrsteilnehmer besteht, z.B. bei Schulen oder Altersheimen. An den bezeichneten Lagen wurde kein besonderes Schutzbedürfnis ausgemacht, weshalb kein Bedarf für eine Fussgängerstreifen besteht. Wie im Planungsbericht beschrieben, sollen aber die beiden bestehenden Fussgängerstreifen auf der Schladstrasse und der Dorfstrasse beibehalten werden, da es sich um wichtige Querungen auf dem Weg zu Schule und Kindergarten handelt. Um dies deutlicher aufzuzeigen, soll dies im Massnahmenplan ergänzt werden.	Beibehalten bestehender Fussgängerstreifen im Massnahmenplan ergänzen
11.1	Schild «Tempo 30» bereits vor Liegenschaft Widen 2 <i>Begründung:</i> - <i>Tempolimit 50 km/h wird nicht eingehalten</i> - <i>Erhöhung Sicherheit von Mensch und Tier</i>	Das Konzept sieht vor, im Ortsteil Widen keine Tempo-30-Zone einzuführen (am Informationsanlass vom 19. September 2023 wurde fälschlicherweise von einer Tempo-30-Zone in Widen gesprochen). Für die Begründungen siehe 9.1.	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
12.1	<p>Keine Aufhebung der Bus-Haltebuchten und Ersatz durch Fahrbahnhaltestellen</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Unnötig</i>- <i>Sehr gefährlich</i>	<p>Siehe 15.1</p>	<p>Siehe 15.1</p>
12.2	<p>Entfernung «Nase» und bessere Gestaltung Einmündung Schul- in die Schladstrasse und Freihalten Sichtzone</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Sicht nach rechts ist sehr schlecht</i>- <i>Sicht durch «Nase» vor dem Haus Nr. 20 noch verschlechtert</i>	<p>Durch die Einführung der Tempo-30-Zone wird die Verkehrssicherheit erhöht. Dies betrifft auch die benötigten Sichtweiten, welche durch das tiefere Tempo kürzer werden.</p> <p>Gemäss § 42 Abs. 2 BauV ist die freie Sicht in den Sichtzonen jederzeit zu gewährleisten. Ebenso besteht nach § 75 EG ZGB für Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer eine Rückschneidepflicht. Demnach kann das Zurückschneiden von Pflanzen auf die zulässigen Masse jederzeit verlangt werden, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.</p>	<p>Keine Anpassung</p>
13.1	<p>Ergänzung Signalisation mit Aussage «Auf allen Tempo-30-Zonen gilt für alle Strassen der Rechtsvortritt», Übergänge</p> <p><i>Begründung:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Bauliche Massnahmen auf Minimum begrenzen</i>- <i>Ausführung in einem finanziell schlanken Rahmen</i>	<p>Diese Aussage erübrigt sich, da auf den Schweizer Strassen grundsätzlich immer Rechtsvortritt gilt, wenn nichts anderes signalisiert ist (Art. 36 Abs. 2 SVG). Eine Markierung der Rechtsvortritte wäre daher faktisch gar nicht nötig. Trotzdem sollen mit der Einführung der Tempo-30-Zonen ebenfalls alle Rechtsvortritte markiert werden. Diese tragen zusätzlich zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden bei und dienen mancherorts der Klärung, ob es sich um eine Strassenverzweigung, an welcher Rechtsvortritt gilt, oder eine nicht vortrittsberechtigte Hauszufahrt handelt.</p>	<p>Keine Anpassung</p>

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
14.1	Vortrittsregelung Rindelstrasse zwischen Rindelstrasse 22 und 26 <i>Begründung:</i> - <i>Zu schmal, um zu kreuzen (vor allem für breitere PWs)</i> - <i>Ausweichen auf private Grundstücke</i> - <i>Strecke überblickbar</i>	Die Breite des genannten Strassenabschnittes ermöglicht tatsächlich nur das Kreuzen eines Autos mit einem Velo. Zum Kreuzen muss also auf Privatland ausgewichen werden. Ein Ausweichen auf privates Grundeigentum soll aber nicht den Regelfall darstellen. Eine Möglichkeit für eine Ausweichebucht ist für den Gemeinderat jedoch nicht ersichtlich.	Keine Anpassung
14.2	Aargauer Trottoir auf der Rindelstrasse für Zufussgehende und Kinder (v.a. Rindelstrasse 2 bis 7) <i>Begründung:</i> - <i>Verkehrssicherheit nicht gewährleistet</i> - <i>Trotz anderer Empfehlung rege genutzter Schulweg</i>	Grundsätzlich erhöht sich durch die Einführung der Tempo-30-Zonen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Sämtliche Strassen in Tempo-30-Zonen sollen dadurch auch für den Fussverkehr sicherer werden. Separate Fläche für einzelne Verkehrsteilnehmer widersprechen grundsätzlich dem Zweck von Tempo-30-Zonen.	Keine Anpassung
14.3	Anpassung Parkordnung Volg <i>Begründung:</i> - <i>Falls erst spätere Anpassung, dann bei Status Quo mehr Platz zwischen Fahrzeugen und Grünfläche</i>	Es wurde noch nichts genaueres zur Parkierung beim Volg überprüft. Grundsätzlich wird jedoch erwartet, dass sich die Situation mit der Einführung von Tempo 30 verbessert. Sollte die Situation trotzdem unbefriedigend bleiben, wird diese Massnahme 2. Priorität angegangen werden.	Keine Anpassung
15.1	Fahrbahnhaltestellen seien zu überprüfen <i>Begründung: Wenn das Oberdorf nicht bedient werde, werde hier Zeit abgewartet, was mit einer Fahrbahnhaltestelle nicht möglich wäre.</i>	Die Aufhebung der Bushaltebuchten wurde als Massnahme 2. Priorität vorgesehen, weil die hindernisfreie Umgestaltung der Haltestellen nach BehiG diese Massnahme oft unumgänglich machen, wobei gleichzeitig eine Verkehrsberuhigung erzielt werden kann. Die Umsetzung eines Fahrbahnhalts würde allerdings genauere Abklärungen, u.a. bezüglich des Fahrplans, bedingen. Im Massnahmenplan und Planungsbericht ist dies stärker herauszustreichen.	Anpassung im Massnahmenplan: «Bus-Fahrbahnhaltestelle <u>prüfen</u> », Ergänzung im Planungsbericht
15.2	Unterscheidung Markierung Tempo-30-Zone und Tempo-30-Streckenabschnitte	In Schneisingen sollen Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Somit übrigst sich eine Unterscheidung der Markierung.	Keine Anpassung

Nr.	Mitwirkungsbegehren	Stellungnahme Planer / Gemeinderat	Beschluss Gemeinderat
15.3	Regelung vortrittsberechtigte Strassen <i>Begründung:</i> - <i>Sammel- und Querstrassen für ÖV meist eine Behinderung bei Rechtsvortritten</i> - <i>Rechtsvortritte und Versätze (Blumentöpfe, Pfosten, Rampen und weitere Hindernisse) können sehr unangenehm sein</i>	In der Tempo-30-Zone gilt generell Rechtsvortritt. Durch die Reduktion des Tempos halten sich allfällige Verzögerungen durch das Gewähren von Vortritten in Grenzen. Die Buslinie verläuft über die Hauptsachse, die einmündenden Seitenstrassen sind deutlich schwächer befahren, weshalb ebenfalls nur geringe Verzögerungen zu erwarten sind. Bis auf die Markierungen der Rechtsvortritte und den einen Pfosten bei der Anpassung der Einmündung Guggimoos in die Zelglistrasse sind in den Tempo-30-Zonen keine weiteren Massnahmen in der ersten Phase geplant. Allenfalls werden, sollte die Wirkungskontrolle Bedarf aufzeigen, weitere Massnahmen aus der 2. Priorität umgesetzt. Die Bedürfnisse des ÖV werden dabei berücksichtigt werden.	Keine Anpassung
16.1	Verzicht auf weitere bauliche Eingriffe in Tempo-30-Zonen	Siehe 3.3.	Keine Anpassung
16.2	Tempo 30 in sämtlichen Wohngebieten mit minimalen Pfortenelementen und generellem Rechtsvortritt, Verzicht auf zusätzliche bauliche Elemente, Markierungen und Signalisationen	Siehe 3.3.	Keine Anpassung
17.1	Verzicht auf bauliche Veränderungen in Tempo-30-Zonen	Siehe 3.3.	Keine Anpassung
18.1	Das Eingangsportal auf dem Lindetal / der Sandbuckstrasse bis an die Einmündung zur Landstrasse vorverschieben	Die Verlegung des Eingangsportals könnte nicht begründet werden: Tempo-30-Zonen kennzeichnen Strassen in Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss (Art. 22a SSV). Da im bezeichneten Abschnitt keine Besiedlung (auch keine Bauzone) vorhanden ist und keine besondere Gefährdung erkannt werden kann, liesse sich die Tempo-30-Zone nicht begründen.	Keine Anpassung

4. März 2023

Der Gemeinderat

.....
Adrian Baumgartner
(Gemeindeammann)

.....
Beat Rohner
(Gemeindeschreiber)