



Wald ZH

Kanton Zürich

Tempo 30

MITWIRKUNG § 16/17 STRG

Behandlung der Einsprachen zu den baulichen Massnahmen
gemäss § 16/17 Strassengesetz

**SUTER
VON KÄNEL
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Stellungnahme zu den Einsprachen	4
3	Anliegen betreffend Signalisation/Markierung	10
4	Ausdehnung Tempo 30	19
5	Reduktion Ausdehnung Tempo 30	21
6	Weiteres	24

Auftraggeber

Gemeinde Wald ZH

Bearbeitung

SUTER • VON KÄNEL • WILD
Anita Suter

1 EINLEITUNG

Öffentliche Auflage

Die Massnahmenpläne A, B, D, F, G und H mit den geplanten unterstützenden Massnahmen zur Einführung von Tempo 30 wurden gestützt auf § 16 Strassengesetz während 30 Tagen vom 10.09.2021 bis 31.10.2021 (verlängert aufgrund Herbstferien) öffentlich aufgelegt und soweit darstellbar vor Ort ausgesteckt (farbliche Markierung).

Die Massnahmenpläne der Gebiete C, E und J wurden der Information und Vollständigkeit halber ebenfalls aufgelegt, obschon sie keine baulichen Massnahmen umfassen.

Einsprachen

Innerhalb der Auflagefrist sind 18 unterschiedliche Schreiben mit insgesamt 10 Einsprachen zu den baulichen Massnahmen eingegangen.

Weitere Anliegen

Diverse Schreiben enthalten Anliegen, die Signalisationsstandorte oder die Ausdehnung / Reduktion der Tempo-30-Zonen betreffen. Diese Anliegen werden hier ebenfalls aufgeführt und geprüft. Es handelt sich formell jedoch nicht um Einsprachen.

Gegen Tempo 30 an sich kann in vorliegendem Verfahrensschritt formell keine Einsprache gemacht werden. Dazu ist ein Rekurs gegen die Verfügung erforderlich. Vorher wird das Geschäft jedoch noch der Gemeindeversammlung vorgelegt, so dass sich erneut alle zur Einführung von Tempo 30 äussern und mitentscheiden können.

Rücksprache KAPO

Diverse Punkte wurden am 6.12.2021 erneut mit der Kantonspolizei vor Ort besprochen.

Behandlung / Festsetzung

Der Gemeinderat behandelt die Einsprachen und lässt die gutgeheissenen Anliegen ins Projekt einfließen. Gegen den Festsetzungsbeschluss (Ausschreibung in den Publikationsorganen) können diejenigen Personen, die Einsprache gegen die baulichen Massnahmen erhoben haben – und Personen, die von einer geänderten Festlegung betroffen sind – Rekurs erheben.

Rekurse gegen die Verfügung

Rekurse gegen die Signalisation „Tempo-30-Zone“ sind gegen die Verfügungen der Zonen A - J zu richten.

2 STELLUNGNAHME ZU DEN EINSPRACHEN

Einsprache 1:
 Schreiben 4
 Zone F: Chefstrasse

Einsprache	Stellungnahme
<p>Einsprache gegen die baulichen Massnahmen an der Chefstrasse.</p> <p>Es seien Parkplätze vorzusehen, um die Sicherheit/Sicht im Bereich der Ausfahrten sicherzustellen.</p>	<p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus v85% kann an der Chefstrasse nicht auf bauliche Massnahmen verzichtet werden. Aufgrund der Situation (LKW's, Werkzufahrten, Landwirtschaftszufahrt, hohes Geschwindigkeitsniveau) muss davon ausgegangen werden, dass ein Verzicht auf die vorgesehenen Kissen und stattdessen das Vorsehen von Parkplätzen nicht genügt, um die nötige Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen, zumal die Anordnung von Parkplätzen im vorderen Teil der Strasse wegen Ausfahrten etc. kaum möglich ist. Aufgrund der Rückmeldung, dass Parkdruck bestehe, werden im hinteren Bereich anstelle des Kissens Parkfelder angeordnet, welche mit baulichen Massnahmen (Betonelemente) abgeschlossen werden müssen, damit sie auch Wirksamkeit haben, wenn keine Autos parkiert sind.</p> <p>-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.</p>
<p>Güntisbergstrasse und Chefstrasse: BerlinerKissen seien mehr als nur ungeeignet.</p>	<p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus müssen für die Einführung von Tempo 30 wirksame bauliche Massnahmen vorgesehen werden. Für die Durchfahrt von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und LKW's eignen sich Kissen besser als seitliche Einengungen und weisen die bessere Wirksamkeit auf. Im hinteren Bereich der Chefstrasse wird auf ein Kissen verzichtet (siehe Einsprache 1). An der Güntisbergstrasse wird aufgrund des Wohnheimes ein erhöhtes Schutzbedürfnis gesehen und die gemessenen Geschwindigkeiten sind für die Einführung von Tempo 30 relativ hoch. An den beiden Kissen wird daher festgehalten. Die Kissen werden gerade auch im Gefälle als besser geeignet betrachtet als seitliche Einengungen, da bei einer seitlichen Einengung die Gefahr besteht, dass in diese hineingerutscht wird.</p> <p>-> Die Einsprache wird nicht berücksichtigt.</p>

Einsprache 2:
 Schreiben 17.26
 Zone F: BerlinerKissen Chefstrasse und Güntisbergstrasse

Einsprache 3:
Schreiben 5
Zone D: Neuwiesstrasse

Einsprache

Die beiden Einengungsmassnahmen auf der Höhe Neuwiesstrasse 9 an der Neuwiesstrasse sind wegzulassen oder zu verschieben.
Begründung: Die beiden Massnahmen sind an der schmalsten und unübersichtlichsten Stelle der Strasse vorgesehen. Die Distanz zwischen den beiden Einengungen ist zu klein. (Kehrrichtfahrzeug, Lastwagen, Strassenwischmaschine).
Im Winter ist das Anfahren des bergwärts fahrenden Autos, im steilsten Teilstück der Strasse, ein Problem.

Stellungnahme

Der Abstand zwischen den beiden Elementen beträgt rund 17m und ist damit zwar eher gering aber genügend. Die Situation wurde mit der KAPO besprochen und für gut befunden. Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann auf die Elemente nicht verzichtet werden.
Die Elemente werden jedoch um rund 3m abwärts verschoben und der Abstand wird auf ca. 20m vergrössert.
-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.

Einsprache 4:
Schreiben 15
Zone D: Neuwiesstrasse

Auf das Einengungselement Neuwiesstrasse 11 sei zu verzichten.
Begründung:
1.1 Durch die Einengung entstehe eine erhebliche Einschränkung in der Ein- und Ausfahrt zur Liegenschaft Neuwiesstrasse 11.
1.2 Durch die Einengung sei mit einer erhöhten Lärmbelastung durch «Stopp and Go» zu rechnen.
1.3 Im Winter sei durch die zusätzliche Einengung mit einer eingeschränkten Schneeräumung an der Neuwiesstrasse 9 - 11 zu rechnen.
Alternativ könne eine Bodenmarkierung angebracht werden.

Vor Ort werden keine Gründe gesehen, welche die Einfahrt durch das Element einschränken. Eine problematische Sicht würde durch das Element eher verbessert als verschlechtert. Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann auf das Elementepaar Neuwiesstr. 11/9 nicht verzichtet werden. Eine Bodenmarkierung wirkt zu wenig.
Im Sinne der Einsprache wird das Element um 3m abwärts und damit weg von der Einfahrt verschoben.
-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.

Einsprache 5:

Schreiben 7.1

Zone H: Berlinerkekissen Hofacherstrasse

<p>Das Berlinerkekissen an der Hofacherstrasse sei durch wechselseitige Einengungen (trapezförmige Betonelemente) zu ersetzen.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Temporeduktion kann mit Platzierung von wechselseitigen Einengungen erreicht werden.• Ein Berlinerkekissen führt zu mehr Lärm- und Schadstoffemissionen durch den Brems- und Anfahrprozess der Fzg sowie deren Erschütterungen.• Trapezförmige Betonelemente sind flexibler, brauchen keine baulichen Massnahmen und sind günstiger bei gleicher Zielwirkung.• Ein Berlinerkekissen behindert die Schneeräumung, mit langfristigen Unterhaltskosten, sowie die Strassenreinigung.	<p>Im Bereich Hofacherstrasse wurde ein Berlinerkekissen vorgesehen, weil im Bereich Oberlaupen gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen bestehen. Bei LKWs und landwirtschaftlichen Fahrzeugen müssen wechselseitige Einengungen weit auseinander aufgestellt werden, so dass sie für normale PWs weniger Wirkung zeigen.</p> <p>Richtig ist, dass Berlinerkekissen eine gewisse Lärmquelle sein können, weil bei der Überfahrt Geräusche entstehen. Anfahr- und Bremsprozesse ergeben sich hingegen auch bei Einengungen. Günstiger sind sie in der Regel im Vergleich zu Berlinerkekissen nicht. Auch Einengungen führen zu Mehraufwänden für die Strassenreinigung und den Winterdienst.</p> <p>Ein Ersatz des Kissens durch wechselseitige Einengungen ist möglich. Aufgrund der Situation, dass es im betroffenen Bereich zu LKW-Fahrten nachts kommt (Geräuschquelle nachts), wird auf das Kissen vorerst verzichtet und lediglich wechselseitige Einengungen vorgesehen. Da die Einengungen weniger wirksam für die Geschwindigkeitsreduktion sind, muss damit gerechnet werden, dass bei Nachmessungen das erforderliche Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht wird und dass dann Nachrüstungen erforderlich sind. In Absprache mit der KAPO muss das Kissen daher als Alternative für den Fall der Nachrüstung in den Plänen belassen werden. Es wird nur umgesetzt, wenn sich bei der Nachmessung zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird.</p> <p>-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.</p>
--	--

Einsprache 6:

Schreiben 11.1

Zone H: BerlinerKissen Hofacherstrasse

<p>Das BerlinerKissen an der Hofacherstrasse sei durch eine Erinnerungsmarkierung 30 zu ersetzen.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ein BerlinerKissen führt zu mehr Lärm- und Schadstoffemissionen durch Lastwagen nachts, da zwischen 0 und 5 Uhr jeweils 4-5 LKWs durchfahren.• Ein BerlinerKissen sei für talwärts fahrende Velofahrer gefährlich.• Es erschwere die Schneeräumung. <p>Eine Strassensanierung / Reparatur der Fahrbahn könnte hingegen zu einer Lärmreduktion führen.</p>	<p>Richtig ist, dass BerlinerKissen eine gewisse Lärmquelle sein können und dass der Winterdienst aufwändiger wird. Da bei einem Kissen, im Unterschied zu Schwellen, die Seiten nicht erhöht sind, kann mit Velos normal und ungehindert vorbeigefahren werden.</p> <p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus kann jedoch nicht auf eine bauliche Massnahme verzichtet werden. Lediglich „30“ zu markieren, reicht nicht.</p> <p>Ein Ersatz des Kissens durch wechselseitige Einengungen ist möglich. Aufgrund der Situation, dass es im betroffenen Bereich zu LKW-Fahrten nachts kommt (Geräuschquelle nachts), wird auf das Kissen vorerst verzichtet und lediglich wechselseitige Einengungen vorgesehen. In Absprache mit der KAPO muss das Kissen als Alternative für den Fall der Nachrüstung in den Plänen belassen werden. Es wird nur umgesetzt, wenn sich bei der Nachmessung zeigt, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird.</p> <p>-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.</p>
--	--

Einsprache 7:

Schreiben 9
 Berlinerkekissen generell

<p>Auf Berlinerkekissen sei vollständig zu verzichten Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Berlinerkekissen würden zu Problemen führen. Es sei eine Handreinigung erforderlich und der Pflug werde die Kekissen beschädigen. 	<p>Richtig ist, dass Berlinerkekissen zu mehr Aufwand bei der Strassenreinigung und im Winterdienst führen. Auch Einengungen führen jedoch zu Mehraufwänden für die Strassenreinigung und den Winterdienst.</p> <p>In Bereichen mit vielen LKWs, landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder anderen grösseren Fahrzeugen, können Berlinerkekissen die einzige Lösung sein, eine wirksame, kostengünstige bauliche Massnahme vorzusehen. Gleiches gilt bei sehr hohen Geschwindigkeiten oder wenn seitlich keine Möglichkeiten bestehen, Elemente anzuordnen (z.B. wegen Einfahrten oder Parkierung). Die Massnahme Berlinerkekissen wurde an möglichst wenigen Stellen vorgesehen. Im Bereich Stampfstr., der Chefistr. und an der Hofacherstr. wird im Rahmen der Überarbeitung aufgrund der Einsprachen auf je ein Kekissen verzichtet. Wo die Kekissen jedoch zweckmässiger sind als Einengungen wird an den Kekissen festgehalten.</p> <p>-> Die Einsprache wird teilweise berücksichtigt.</p>
<p>Berlinerkekissen im Parkplatzbereich?</p>	<p>Es ist kein Problem, im Parkplatzbereich Berlinerkekissen anzuordnen. Diese verhindern das Parkieren nicht. Durch das Vorsehen eines Berlinerkekissens kann trotz der Parkierung eine Massnahme angeordnet werden. Würden Einengungen vorgesehen, müsste auf einen Teil der Parkplätze verzichtet werden.</p> <p>Die Anzahl Kekissen konnte jedoch aufgrund anderer Überlegungen reduziert werden, so dass auf das Kekissen bei den Parkplätzen verzichtet werden kann.</p> <p>-> Die Einsprache wird berücksichtigt.</p>

Einwendung 8:

Schreiben 17.15
 Zone D: Berlinerkekissen Neuwisstrasse

Einsprache 9:

Schreiben 17.6
Zone B: Keine Anhebung Schwellen
Schulhausstrasse

<p>Auf die Anhebung der Schwellen an der Schulhausstrasse sei zu verzichten.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none">- Es seien nur 2 Einfamilienhäuser und Lehrerparkplätze betroffen- Das Anheben sei gefährlich (Flugschancen) <p>Keine Zufahrt für Elterntaxis.</p>	<p>Aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen sind bauliche Massnahmen erforderlich. Die Einführung von Tempo 30 ist nicht für die Lehrerparkplätze und die beiden Einfamilienhäuser vorgesehen, sondern für den Schutz der Schulkinder auf dem Schulweg. Ein Elterntaxiverbot dürfte sich nicht durchsetzen lassen.</p> <p>Das Anheben der Schwellen ist indes nur in 2. Priorität vorgesehen, wenn die anderen Massnahmen nicht genug wirken.</p> <p>-> Die Einsprache wird nicht berücksichtigt.</p>
---	---

Einsprache 10:

Schreiben 18
Zone B: Schulhausstrasse

<p>Das unterste Element an der Schulhausstrasse sei zu verschieben.</p> <p>Begründung: Das unterste Einengungselement an der Schulhausstrasse befindet sich zu nahe an der Kurve und drängt den herabfahrenden Verkehr so auf die Kurveninnenseite, wo kaum Sicht auf den Gegenverkehr besteht.</p>	<p>Bei einer erneuten Besichtigung vor Ort zeigte sich, dass das Element nicht optimal positioniert ist. Es wird in den geraden Bereich der Schulhausstrasse auf die Höhe oberhalb des Schachtes verschoben.</p> <p>-> Die Einsprache wird berücksichtigt.</p>
---	--

3 ANLIEGEN BETREFFEND SIGNALISATION/MARKIERUNG

Formell keine Einsprachen

Im aktuellen Verfahrensschritt (öffentliche Auflage gem. StrG § 16) geht es um die baulichen Massnahmen. Grundsätzlich können zu diesem Zeitpunkt lediglich Einsprachen zu baulichen Massnahmen gemacht werden.

-> **Die nachfolgenden Anliegen können nicht als Einsprache berücksichtigt werden. Die genauen Signalisationsstandorte werden schliesslich durch die KAPO festgelegt.**

Um frühzeitig Probleme zu erkennen, wurden die Signalisationsstandorte jedoch angezeichnet. Anliegen, die sich in diesem Zusammenhang ergeben, werden geprüft.

Anliegen 1

Schreiben 1

Zone A: Signalisation Asylstrasse

Anliegen

Das Eingangstor an der Asylstrasse sei deutlicher aber sicherer zu platzieren. Die Position und die Art der Beschilderung sei zu optimieren.

Am vorgesehenen Standort

- verhindere die Tafel die Sicht auf den Parkplatz dahinter
- könne bei Schnee, wegen der Notwendigkeit anzuhalten, nicht mehr angefahren werden, der Pflug verenge die Situation bei Schnee zusätzlich
- der grosse Abstand vom Fahrbahnrand sei nicht einzusehen.

Stellungnahme

Da das Rack die Durchsicht erlaubt und der Abstand gross ist, wird die Sicht auf den Parkplatz nicht verunmöglicht.

Der grosse Abstand zum Fahrbahnrand wurde vorgesehen, um die Fussgängerführung hinter dem Rack zu ermöglichen (Längsfussgängerstreifen).

Eine andersartige Signalisation (z.B. beidseitig neben dem Fahrbahnrand) hat in der Regel kaum eine Bremswirkung, so dass sie kein eigentliches Tor darstellt.

Der Standort wird um rund 3m weg von der Bachtelstrasse verschoben. Die Situation wurde am 6.12.2021 erneut vor Ort mit der KAPO besprochen. Die KAPO hat dem Standort zugestimmt. Eine geringe Verschiebung im Rahmen der Umsetzung ist möglich.

Anliegen 2

Schreiben 14
 Zone A: Signalisation Asylstrasse


<p>Auf das Stellen einer Stabelle [Rack] im Anfangsbereich der Asylstrasse sei zu verzichten.</p> <p>Die Tempo-30-Signalisation sei durch jeweils ein Stangenschild, beidseitig der Strasse vorzusehen.</p> <p>In diesem Zusammenhang sei zu prüfen, die bestehenden "Sackgasse" und "Parkverbotsschilder" in die neue Signalisation zu integrieren.</p>	<p>Eine beidseitige Signalisation neben der Fahrbahn hat in der Regel kaum eine Bremswirkung, so dass sie kein eigentliches Tor darstellt. Der Standort wird um rund 3m weg von der Bachtelstrasse verschoben (siehe Stellungnahme zu Anliegen 1).</p> <p>Die Integration der Parkverbotszone ist nicht möglich, da keine Parkverbotszone signalisiert ist.</p> <p>Die Integration der Signalisation Sackgasse wird in Absprache mit der KAPO ebenfalls nicht vorgesehen. Die Signalisation muss von der Bachtelstrasse frühzeitig vor allem von LKW-Fahrern gesehen werden, was beim Standort des Zonentors Tempo 30 nicht möglich ist. Die Signalisation Sackgasse wird belassen, auch wenn es sich für Personenwagen - streng genommen - nicht um eine Sackgasse handelt.</p>
<p>Der Rackstandort Asylstrasse sei gefährlich.</p>	<p>Siehe Stellungnahmen zu Anliegen 1 und 2</p>

Anliegen 3

Schreiben 17.3
 Zone A: Signalisation Asylstrasse

Anliegen 4

Schreiben 8
 Zone B: Signalisation Breitenmattstrasse 2

<p>Die Signalisationstafel Breitenmattstr. 2 sei zu prüfen. Sie schränke die Nutzung des Parkplatzes ein.</p> <p>Eine Platzierung weiter gegen die Brücke oder allenfalls im Bereich des Hauses sei zu prüfen.</p>	<p>Eine Verschiebung des Signals näher an die Bachtelstrasse ist nicht möglich, da dadurch ein zu geringer Abstand vom Fahrbahnrand der Bachtelstrasse entsteht und es zu einem Rückstau auf die Bachtelstrasse kommen kann.</p>
	<p>Das Signal wird in Absprache mit der KAPO in den Bereich des Hauses verschoben. Eine geringe Verschiebung im Rahmen der Umsetzung ist möglich.</p>

Anliegen 5

Schreiben 17.5
 Zone B: Breitenmattstrasse

Anliegen 6

Schreiben 18.2
 Zone B: Breitenmattstrasse

Anliegen	Stellungnahme
Der Rackstandort sei unmöglich (Stopstrasse).	Siehe Stellungnahme zu Anliegen 4
Die Tafel sei auf die Strasse zu malen wie an der Bahnhofstrasse.	Die Position der Signalisation wurde überprüft und angepasst (siehe Anliegen 4). Eine Markierung der Tafel „Zone 30“ auf dem Boden sieht die Signalisationsverordnung nicht vor. Es wird jedoch ergänzend zum Signal eine Bodenmarkierung „Zone 30“ angebracht. Wie an der Bahnhofstrasse auch reicht allerdings die Bodenmarkierung alleine rechtlich nicht aus. Es muss ein Signal angebracht werden.

Anliegen 7

Schreiben 3.3
 Zone C: Signalisation Ende 30 auf dem unbefahrten Feldweg Sagenraintobelweg

Anliegen 8

Schreiben 17.13
 Zone C: Sagenraintobelweg

Anliegen	Stellungnahme
Die Ende-Tempo-30-Tafel auf dem unbefahrten Feldweg sei absurd. Solchen Tempo-30-Umsetzungen seien nicht sehr vertrauenswürdig. Es sei daher dringend erforderlich, alle anderen Zonen auf deren Richtigkeit zu prüfen.	Das Unverständnis ist nachvollziehbar. Es sind jedoch alle Ein- und Ausgänge zu signalisieren. Dies gilt auch bei untergeordneten Landwirtschaftswegen und dergleichen. Das Gebiet kann allerdings mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht in das Tempo-30-Konzept integriert werden, so dass hier alle Signale entfallen. Das Anliegen hat sich damit erübrigt.
Unnötige Signalisation.	Siehe Stellungnahme Anliegen 7.

Anliegen 9

Schreiben 16.1
Zone F: Rosenthalstrasse

Anliegen

Die Tafel sei hinter den Längsfussgängerstreifen zu setzen.
Begründung: Die Landi brauche Platz, um an die Laderampe zu rangieren.

Stellungnahme

Mit der vorgesehenen Position strassenseitig des Längsfussgängerstreifens können die Fussgänger wie bei einem Trottoir hinter der Tafel durchlaufen. Die Tafel bildet im Strassenraum das nötige Eingangstor.
Richtig ist, dass hier die Zufahrt zur Laderampe erschwert wird. Zudem wird in absehbarer Zeit ein Kreisel realisiert und in diesem Zusammenhang auch das Trottoir erstellt.
Bis diese Elemente fertiggestellt sind, kann daher die genaue Position des Zonentors nicht festgelegt werden. Es wird vorerst ein Signal auf einem Betonsockel positioniert, welches verschiebbar ist.
Die definitive Umsetzung erfolgt erst nach Abschluss der Bauarbeiten am Kreisel.

Anliegen 10

Schreiben 10.1
 Zone G: Signalisation Eschenstrasse

Anliegen

Die Signalisationstafel Eschenstrasse sei mindestens vor die Einfahrt der Tiefgarage (ev. links) oder besser an die Laupenstrasse zu verschieben.

Begründung:

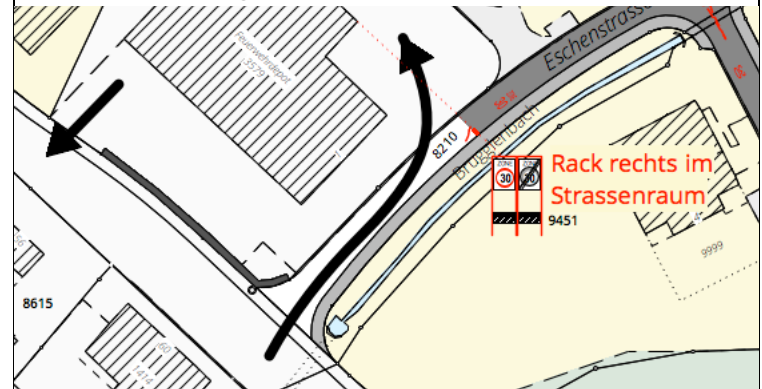
Das vorgesehene Rack auf der rechten Seite verdeckt die Sicht auf die - von der Ulmenstrasse her - einbiegenden Fahrzeuge. Die Distanz zur Einmündung ist zu kurz.

Zufahrten zur Tiefgarage Eschenstrasse 3,5,7,9 sollten innerhalb der 30er-Zone sein. Die Eschenstrasse ist Teil der Veloroute und sollte auf der ganzen Länge beruhigt sein.

Stellungnahme

Der Standort ist nicht optimal. Man hatte diesen jedoch wegen der Feuerwehruzufahrt derart weit hinten vorgesehen. Bei erneuter Prüfung konnte ein Standort weiter vorne vorgesehen werden.

Wegen der Zufahrt für die Feuerwehrleute mit Privatfahrzeugen, wird jedoch immer noch ein Standort nach der Feuerwehruzufahrt vorgesehen.



Anliegen 11

Schreiben 13.9
 Zone G: Signalisation Eschenstrasse

Eschenstrasse T30 bis zur Laupenstrasse. Die Begründung, dass wegen der Feuerwehr keine Tempo-30-Zone möglich sei, sei nicht nachvollziehbar. Bei einem Einsatz können die zum Parkplatz einfahrenden Autos gar nicht mehr als 30km/h fahren. Die Eschenstrasse ist Zubringer für ca. 160 Wohnungen. Die Garagenausfahrt Eschenstrasse 3-9 müsse auf jeden Fall innerhalb der Tempo-30-Zone sein. Die Signalisation sei zu verschieben.

Siehe Stellungnahme Anliegen 10

Anliegen 12

Schreiben 10.2
 Zone G: Rechtsvortritt
 Eschenstrasse / Ulmenstrasse

Anliegen

An der Kreuzung Ulmenstrasse / Eschenstrasse sei eine Rechtsvortrittsmarkierung anzubringen.

Begründung: deutlicher Hinweis auf Vortrittsrecht = erhöhte Aufmerksamkeit

Stellungnahme

Die Markierung wird vorgesehen.

Anliegen 13
 Schreiben 11.2
 Zone H: Hofacherstrasse

Anliegen	Stellungnahme
Die Signalisation ab der Hauptstrasse in die Hofacherstrasse mit einem Strassenschild fehle.	Die Signalisation ist im Plan eingezeichnet und wurde vor Ort auch markiert (Höhe Containerplatz). Die Signalisation muss wegen der LKW-Zufahrten und seitlichen Einfahrten relativ weit von der Hauptstrasse entfernt vorgesehen werden.

Anliegen 14
 Schreiben 17.4
 Zone A: Feisterbachweg

Anliegen	Stellungnahme
Der Feisterbachweg sei keine Strasse. Auf die Signalisation sei zu verzichten.	Der Feisterbachweg ist durchgängig befahrbar. Es besteht nicht einmal ein beschränktes Fahrverbot. Der Beginn der Tempo-30-Zone muss daher signalisiert werden.

Anliegen 15
 Schreiben 17.11
 Zone B: Binzhholzstrasse

Unnötige Signalisation am Ende der Binzhholzstrasse. Wo her sollen da Autos kommen?	Grundsätzlich sind alle Ein- und Ausgänge zu signalisieren. Dies gilt auch bei untergeordneten Landwirtschaftswegen und dergleichen. Wo eine Signalisation erforderlich ist, bestimmt die KAPO – diverse Signale wurden daher mit ev. (eventuell) beschriftet. In solchen Fällen wird in der Regel im Rahmen der Umsetzung durch die KAPO bestimmt, ob ein Signal nötig ist oder nicht. Bei der Binzhholzstrasse ist die Durchfahrt möglich. Das Signal ist voraussichtlich erforderlich, da man vom Feisterbachweg her fahren kann.
---	---

Anliegen 16
 Schreiben 17.8
 Zone B: Elbatobel

Unnötige Signalisation beim Eingang Elbatobel.	Siehe Stellungnahme Anliegen 15 Das Areal im Elbatobel kann jedoch als Garagenvorplatzbereich und nicht als Strassenbereich gesehen werden, von welchem aus nicht weitergefahren werden kann. Auf das Signal kann daher verzichtet werden.
--	---

Anliegen 17:
 Schreiben 13.2
 Zone D: Stigweidstrasse

Stigweidstrasse sei zum Ende der Strasse Tempo 30. Die Stigweidstrasse sei eine Sackgasse mit Wendeplatz. Es brauche zuhinterst keine Signalisation.	Siehe Stellungnahme Anliegen 15 Da vom Wendeplatz aus lediglich über eine Treppe weitergegangen werden kann, ist es richtig, dass hier auf das Signal verzichtet werden kann.
--	--

Anliegen 18:
 Schreiben 13.3
 Zone D: Sunnehaldeweg

Sunnehaldeweg T30-Tafel: Eine Signalisation auf dem Flurweg sei nicht nötig.	Siehe Stellungnahme Anliegen 15 Da der weiterführende Teil der Silmattstrasse ab Ortsende bis Sanatoriumstrasse höchstens mit einem Traktor befahren werden kann, kann an der Silmattstrasse und auch am Sunnehaldeweg auf ein Signal verzichtet werden.
--	---

Anliegen 19
 Schreiben 17.19
 Zone D: Silmattstrasse

Silmattstrasse: Signalisation im Feld- und Wiesenweg?	Siehe Stellungnahme Anliegen 18
--	---------------------------------

Anliegen

Stellungnahme

Anliegen 20
 Schreiben 17.17
 Zone D: Friedhofstrasse

Stampfstrasse / Friedhofstrasse: Auf der Friedhofstrasse besteht ein Fahrverbot.	Es ist richtig, dass auf der Friedhofstrasse ein Fahrverbot besteht. Es gibt jedoch Berechtigte. Die Friedhofstrasse befindet sich bereits heute in der Tempo-30-Zone. Das Signal bei den Bahngleisen kann daher künftig entfernt werden, weil neu auf der Stampfstrasse ebenfalls Tempo 30 gilt.
---	---

Anliegen 21
 Schreiben 17.14
 Zone D: Einmündung Plattenstrasse / Stampfstrasse / Haselstudstrasse

Unmögliche neue Signalisation.	An dieser Stelle ist keine neue Signalisation vorgesehen. Hier wird die bestehende Signalisation entfernt. Neu gilt auch auf der Haselstudstrasse Tempo 30, so dass auf das Signal verzichtet werden kann.
--------------------------------	--

Anliegen

Stellungnahme

Anliegen 22
 Schreiben 17.20
 Zone E: Bäckerstrasse

Bäckerstrasse: Es besteht doch ein Fahrverbot Lindenhofstrasse: Überflüssiges Signal	Es ist richtig, dass an der Bäckerstrasse ein Fahrverbot besteht. Es gibt jedoch Berechtigte. Da auf der Lindenhofstrasse im Unterschied dazu ein privatrechtliches Fahrverbot besteht, kann die Strasse nicht in die Tempo-30-Zone integriert werden. Da die hier Berechtigten jedoch ab der Lindenhofstrasse in die Jonastrasse einfahren können, ist hier ein Signal erforderlich.
---	--

Anliegen 23
 Schreiben 17.25
 Zone F: Gartenstrasse

Gartenstrasse: Ein Fahrverbot gilt für alle!	Es ist richtig, dass ein Fahrverbot besteht. Es gibt jedoch Berechtigte. Die Gemeindeversammlung hat die möglichst flächendeckende Einführung von Tempo 30 beschlossen. In diesem Sinne wurde die Gartenstrasse in die Tempo-30-Zonen einbezogen.
---	---

Anliegen 24
 Schreiben 17.7
 Zone B: Felseggstrasse

Anliegen	Stellungnahme
Der Rackstandort im Strassenbereich sei gefährlich. Ein Verschieben sei unumgänglich.	Die Situation wurde vor Ort mit der KAPO besichtigt und der Standort wurde als bestmögliche Platzierung festgelegt. Wegen der Problematik des Abzweigens für LKWs wird das Signal in Absprache mit der KAPO in den Randbereich verschoben.
Einfahrt ab Bachtelstrasse: Unmöglicher Rack-Standort	Der Standort wird für richtig und in Ordnung befunden. Spielraum für einen anderen Standort besteht nicht.
Stampfstrasse: Rack in der Einmündung von der Sanatoriumstrasse und im (gegenseitigen) Parkplatzbereich?	Das Rack ist nicht im Bereich der Parkplätze vorgesehen, so dass eine Aus- und Einfahrt aus den Parkplätzen möglich ist. In unmittelbarer Nähe befindet sich jedoch der Bahnübergang. Es könnte der Fall auftreten, dass die Wegfahrt vom Bahngleis nicht mehr möglich ist, weil der Verkehr sich aufgrund des Racks blockiert. Ausserdem wurde im Rahmen der Planung die Sicht auf den Wartebereich des Fussgängerstreifens zu wenig beachtet. In Absprache mit der KAPO wird ein beidseitiges Signal neben der Strasse vorgesehen. Rechts wird das Signal in der Rabatte platziert. Links wird das Signal am Kandelaber vorgesehen.

Anliegen 25
 Schreiben 17.22
 Zone E: Jonastrasse

Anliegen 26
 Schreiben 17.18
 Zone D: Stampfstrasse

Anliegen 27
 Schreiben 17.24
 Zone E: Claridapark

Anliegen	Stellungnahme
Viel wichtiger wäre es, eine Signalisation „Linksabbiegen verboten“ vorzusehen.	Das Linksabbiegeverbot befindet sich in Prüfung. Dies hat jedoch keinen Zusammenhang mit Tempo 30.

Anliegen 28

Schreiben 17.30
Markierungen „Achtung Kinder“

Anliegen

Mit dem Ersatz der Bodenmarkierungen, z.B. „Achtung Kinder“ (auf das Normalformat), könne zugewartet werden bis die jetzigen Markierungen verblassen.

Stellungnahme

Es geht hier nicht um den Ersatz der Bodenmarkierungen, sondern um den Ersatz bzw. die Ergänzung der zugehörigen Signalisationstafel. Wenn eine Bodenmarkierung „Hinweis auf Kinder“ angebracht wird, braucht es daneben zwingend ein Signal 1.23 mit der Ergänzung Schule. Das Signal muss Normalformat aufweisen. Die noch bestehenden Signale in Wald sind zu klein. Der Ersatz ist kein Wunsch der Gemeinde, sondern eine Vorgabe der KAPO.

Anliegen 29

Schreiben 17.16
Zone D: Neuwiesstrasse

Anliegen

Aufhebung der Fussgängerstreifen, Entfernung der Trottoirüberfahrten / Steinreihen entfernen / Rechtsvortrittbezeichnungen /50/50 Linie bezeichnen / Reduktion Strassenquerschnitt:

Da könne nicht von einer Schulwegsicherung und einem sicheren Wanderweg gesprochen werden.

Stellungnahme

Die Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen verlangt das Aufheben von Fussgängerstreifen. Im vorliegenden Fall muss er lediglich rechtlich aufgehoben werden. Vor Ort ist er bereits seit längerem nicht mehr markiert.

Trottoirüberfahrten entsprechen kein-Vortritt-Regelungen und bewirken auf der vortrittsberechtigten Strasse eine schnellere Fahrweise, da nicht für andere vortrittsberechtigte eine Bremsbereitschaft erstellt werden muss. Die Trottoirüberfahrten werden aktuell dennoch nicht entfernt. Das Entfernen ist lediglich im Sanierungsfall zu prüfen. Im Rahmen der Prüfung wird dazumal auch die Schul- und Wanderwegsicherheit in die Betrachtungen einbezogen.

Die Markierung der Rechtsvortritte und die 50/50 Markierung dienen neben der bremsenden Wirkung lediglich dazu, die bereits heute geltende Vortrittsregelung deutlich zu machen. Dies hat mit der Schul- oder Wanderwegsicherheit nichts zu tun.

4 AUSDEHNUNG TEMPO 30

Anliegen 30
Schreiben 3.1
Tempo 30 generell

Anliegen	Stellungnahme
<p>Wald könnte als Vorreitergemeinde Tempo-30-generell einführen. (Signalisation 30km/h anstelle der heutigen 50-generell-Tafeln und einfachen Bodenstreifen, bzw. ohne Markierungen bei schweizweiter Einführung)</p>	<p>Die Gemeinde Wald ist wie alle anderen schweizer Gemeinden an die Signalisationsverordnung gebunden. Es bestehen keine „unterschiedlichen Rechtsgrundlagen“. Nur Signalisationen und Markierungen, die in der SSV enthalten sind, können in der Schweiz umgesetzt werden. Solche Signalisationen bedingen eine Verfügung oder Bewilligung der KAPO. Die Gemeinde Wald kann daher keine Tempo-30-generell Signalisation einführen und ist auch ansonsten nicht frei, Tempo 30 irgendwie mit irgendwelchen Markierungen einzuführen.</p> <p>Es gab mit der Initiative „Strasse für alle“ die Bestrebung für die Einführung von 30km/h generell innerorts. Die schweizer Stimmbevölkerung hat dies jedoch am 4.3.2001 abgelehnt.</p>

Anliegen 31
Schreiben 13.5
Schützenstrasse

Anliegen	Stellungnahme
<p>Schützenstrasse Tempo 30 von der Entsorgungsstation bis zur Firma Stalder. Im Bereich Entsorgungsstation und Getränkehandel sei die Situation für Fussgänger und Velofahrer eng und unübersichtlich. Einfahrende bei der Entsorgungsstation konzentrieren sich auf einen freien Parkplatz, Ausfahrende, oft rückwärts, seien ebenfalls gefordert. Es sei eine Tempo-30-Zone zu prüfen.</p>	<p>Die Strasse wurde in der Analyse für das Tempo-30-Vorgutachten 2009 als unzweckmässig beurteilt (Verbindungsstrasse, landwirtschaftlicher Verkehr, gewerbliches Umfeld) und wurde daher 2020/21 nicht ins Konzept einbezogen.</p> <p>Im betroffenen Bereich stehen grössere Veränderungen an. Eine allfällige Ausdehnung von Tempo 30 auf die Schützenstrasse kann erst nach Klärung und allenfalls Realisierung dieser Veränderungen erneut geprüft werden.</p>

Anliegen 32
Schreiben 13.5
Hiltisbergstrasse (Laupen)

Anliegen	Stellungnahme
<p>Die Tempo-30-Zone sei auch auf den Bereich Hiltisbergstrasse 14 -21 auszudehnen. Die Anwohner im Bereich Hiltisbergstrasse 14-21 hätten auch Anrecht auf weniger Lärm und mehr Sicherheit.</p>	<p>Wie bereits im Rahmen des Vorgutachtens 2009 wird ein Ausdehnen der Tempo-30-Zone in diesen Bereich als unzweckmässig beurteilt.</p>

Anliegen 33

Schreiben 6 (5-fach)
T30 Weiler

Anliegen 34

Schreiben 13.1
T30 Weiler

<p>Die Weiler (Hittenberg, Raad, Riet, Hübli, Büel, Güntisberg und Hiltisberg/Mettlen) seien ebenfalls in das Tempo-30-Konzept einzubeziehen.</p>	<p>Bei Weilern besteht die Problematik, dass in der Regel der Anfang und das Ende in kurzer Distanz zueinanderstehen, so dass die Einhaltung schlecht ist. Bauliche Massnahmen, welche die Einhaltung gewährleisten, werden in der Regel aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzungen abgelehnt. Die Einführung von Tempo 30 in den Weilern wurde daher – wie bereits im Vorgutachten 2009 - als unzweckmässig beurteilt.</p>
<p>Die Weiler (Raad, Riet, Hübli, Büel, Güntisberg und Hiltisberg/Mettlen) seien ebenfalls in das Tempo-30-Konzept einzubeziehen.</p>	<p>Geprüft werden könnte hingegen die Umsetzung von Schwellen an den Ortseingängen. Diese hätten eine effektive Bremswirkung zur Folge. Aber auch diese werden in der Regel durch landwirtschaftliche Nutzer abgelehnt.</p> <p>Die Situation der Weiler wurde vor der eigentlichen Erarbeitung der Massnahmenpläne mit der KAPO besprochen. Wie in anderen vergleichbaren Fällen beurteilt die KAPO die Einführung von Tempo-30-Zonen in den Weilern ebenfalls negativ. Die KAPO hat jedoch zugestimmt, in allen Weilern, welche noch keine Signalisation hatten, 50-generell / Innerorts zu signalisieren. Diese Signalisationen sind überall umgesetzt.</p> <p>Im Rahmen des vorliegenden Projektes kann die Einführung von Tempo 30 in den Weilern nicht vorgesehen werden, da dies zu einer Verzögerung des Projektes führen würde (Durchführung der Geschwindigkeitsmessungen, langwierige Diskussionen mit der Verfügungsbehörde etc.).</p> <p>Die Thematik Verkehrsberuhigung in den Weilern soll jedoch in einem separaten Projekt erneut geprüft werden.</p>

5 REDUKTION AUSDEHNUNG TEMPO 30

Formell keine Einsprachen

Im aktuellen Verfahrensschritt (öffentliche Auflage gem. StrG § 16) geht es um die baulichen Massnahmen. Grundsätzlich können zu diesem Zeitpunkt lediglich Einsprachen zu baulichen Massnahmen gemacht werden.

-> **Die nachfolgenden Anliegen können nicht als Einsprache berücksichtigt werden. Gegen die Signalisation Tempo 30 muss im Rahmen der Publikation der Verfügung Rekurs eingelegt werden.**

Anliegen 35

Schreiben 2

Kein T30 auf der Güntisbergstrasse

Anliegen

Auf die Einführung von Tempo 30 auf der Güntisbergstrasse sei zu verzichten.

Die Güntisbergstrasse sei:

- im Winter eng und weise eine starke Steigung auf
- Im Bereich Tabor sei die Schneeräumung schwierig
- die baulichen Massnahmen seien gefährlich, weil die Strasse im Winter jetzt schon schwierig befahrbar sei (viel Schatten, Eisbildung)
- Die Zufahrt für die Feuerwehr und Rettungswagen, die mehrmals pro Woche zum Tabor fahren, sei erschwert
- Der Standort der Tempo-30-Signalisation an der Laupenstrasse sei gefährlich – das Ausfahren der Postautos von der Garage an der Chefstrasse sei dadurch nicht mehr möglich, ohne auf die Gegenfahrbahn zu kommen.
- Die KAPO habe 2009 ebenfalls vom Einbezug der Güntisbergstrasse abgeraten.

Stellungnahme

Es ist richtig, dass die Strasse 2009 sowohl im Gutachten als auch von der KAPO als eher ungeeignet beurteilt wurde.

Als Verbindungsstrasse und kommunale Sammelstrasse ist die Strasse nach wie vor mässig geeignet für den Einbezug in Tempo 30, da hier für den Einbezug ein erhöhter Aufwand (bauliche Massnahmen) nötig ist, was auch die Geschwindigkeitsmessungen zeigen. Aufgrund der Situation mit dem Haus Güntisbergstrasse als Teil des Alters- und Pflegeheims Tabor besteht jedoch auch ein hohes Schutzbedürfnis.

In Anbetracht der Schutzbedürfnisse und der angestrebten möglichst flächendeckenden Einführung, wurde der Einbezug 2021 als möglich beurteilt. Auch die KAPO hat in der Vorprüfung 2021 dem Einbezug der Güntisbergstrasse zugestimmt. Aufgrund der Situation (Sammelstrasse, Geschwindigkeitsniveau) kann auf bauliche Massnahmen nicht verzichtet werden. Anstelle der Kissen wurde auch das Anordnen von Einengungen geprüft. Gerade in Anbetracht des Gefälles, einer möglichen Eisbildung und der Durchfahrt für den Rettungswagen werden Einengungen jedoch als klar ungeeigneter beurteilt als Kissen. Bei Kissen muss der Gegenverkehr nicht abgewartet werden, ein Anhalten und gegebenenfalls problematisches Anfahren vor der baulichen Massnahme ist auch bei Gegenverkehr nicht nötiger als heute und es besteht nicht die Gefahr, dass Fahrzeuge bei Eisbildung in die Elemente hineinrutschen.

Anliegen 36
 Schreiben 3.4
 Zone C: Signalisation Garageneinfahrt
 (Sagenrain)

Anliegen 37
 Schreiben 17.13
 Zone C: Sagenraintobelweg

Anliegen 38
 Schreiben 12
 Zone B: Zufahrt Brüglenstrasse

Anliegen 39
 Schreiben 17.9
 Brüglenstrasse

Anliegen 40
 Schreiben 17.1
 Zone A: Kein T30 Blattenbach

Anliegen	Stellungnahme
Die Signalisation der Garageneinfahrt von ca. 20m im Bereich Sagenrain sei nutzlos.	Das angrenzende Gebiet kann mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht in Tempo 30 integriert werden, so dass hier alle Signale entfallen. Die Zufahrt Sagenrain wird daher ebenfalls nicht integriert. Das Anliegen hat sich damit erübrigt.
Unnötige Signalisation.	Siehe Stellungnahme Anliegen 36
Auf das Signal Abzweigung Tösstalstrasse / Zubringer Brüglenstrasse sei zu verzichten. Es handle sich um ein generelles Fahrverbot. Bei Signalisation mit Tempo 30 seien mehr Durchfahrten von Fremden zu befürchten (Abkürzung).	Die Brüglenstrasse kann mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht in das Tempo-30-Konzept integriert werden. Die Zufahrt wird daher ebenfalls nicht integriert. Das Anliegen hat sich damit erübrigt.
Unnötige Signalisation – es besteht ein Fahrverbot	Die Brüglenstrasse kann mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht in das Tempo-30-Konzept integriert werden. Das Anliegen hat sich damit erübrigt.
Auf die Einführung von Tempo 30 im Bereich Blattenbach könne verzichtet werden, da dies unnötig sei.	Die Gemeindeversammlung hat die möglichst flächendeckende Einführung von Tempo 30 beschlossen. In diesem Sinne wurde Blattenbach in die Tempo-30-Zonen einbezogen, wenn auch richtig ist, dass hier bereits heute kaum schneller als 30 gefahren werden kann.

Anliegen 41

Schreiben 17.2
 Zone A: Kein T30 Etzelstrasse

Anliegen 42

Schreiben 17.10
 Zone B: Farnboden

Anliegen 43

Schreiben 17.12
 Zone B: Sackstrasse

Anliegen 44

Schreiben 17.23
 Zone E: Alpenstrasse, Spittelgasse, Poststrasse

Anliegen 45

Schreiben 17.25
 Zone F: Rosentalstrasse, Chefstrasse im Fahrverbot, zum Tabor

Anliegen 46

Schreiben 17.27
 Zone G

Anliegen 47

Schreiben 17.28 Geissbühl, Bachrain, am Bach (Fahrverbot)

Anliegen 48

Schreiben 17.29, Zone J

Auf die Einführung von Tempo 30 auf der Privatstrasse Etzelstrasse (nur ein Zubringer für Anwohner) könne verzichtet werden.	Die Strasse kann mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht in das Tempo-30-Konzept integriert werden. Das Anliegen hat sich damit erübrigt.
Unnötige Signalisation.	Siehe Stellungnahme Anliegen 41
Unnötige Signalisation, da kein Verkehr mehr.	Siehe Stellungnahme Anliegen 40 Eine Signalisation wäre zudem bei Nichteinbezug der Sackstrasse bei der Einmündung in die Binzholzstrasse erforderlich, da die Sackstrasse durchgängig befahrbar ist.
Für wen / was braucht es eine Signalisation?	Siehe Stellungnahme Anliegen 40 Bei der Alpenstrasse liegen die Zustimmungen für den Einbezug des Privatstrassenabschnittes nicht vor. Damit kann die Alpenstrasse nur noch auf einem Abschnitt von rund 30m integriert werden. Aufgrund der Lage des Nokimuz im hinteren Teil wird die Alpenstrasse dennoch integriert. Die Spittelgasse ist nur auf einem sehr kurzen Abschnitt als Strasse klassiert. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um einen Parkplatz. Auf Einbezug des kurzen Abschnittes wird verzichtet. Die Zufahrt Nokimuz (Kat. Nr. 7415) wird hingegen integriert. Am Einbezug der Poststrasse wird festgehalten.
Unnötig	Siehe Stellungnahme Anliegen 40 Gerade beim Altersheim Tabor wird die Notwendigkeit anders beurteilt.
Unnötig	Siehe Stellungnahme Anliegen 40 Ein Teil der Strassen kann mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer nicht integriert werden.
Unnötig	Siehe Stellungnahme Anliegen 40 und 41
Unnötig	Siehe Stellungnahme Anliegen 40

6 WEITERES

Formell keine Einsprachen

Es wurden diverse Anliegen eingereicht, die nicht oder nur in beschränktem Masse Thema der Einführung von Tempo 30 sind. Im aktuellen Verfahrensschritt (öffentliche Auflage gem. StrG § 16) geht es um die baulichen Massnahmen. Grundsätzlich können zu diesem Zeitpunkt lediglich Einsprachen zu baulichen Massnahmen gemacht werden.

-> **Die nachfolgenden Anliegen können nicht als Einsprache berücksichtigt werden.**

Anliegen 49

Schreiben 3.2
 Anpassung Bezeichnung Waldegg –
 Oberer Hömel

Anliegen

Beim Beschrieb der Zone C, Waldegg - Oberer Hömel, handelt es sich um den Sagenrain (Waldegg ist kein Flurname) und den Hömel (nicht nur Oberer Hömel).

Stellungnahme

Dies ist im Grundsatz richtig.
 Alle Tempo-30-Zonen wurden jedoch nach der ersten und letzten Strasse der Zone benannt. Daher heisst das Gebiet Waldegg (strasse) bis Oberer Hömel.
 Eine Umbezeichnung empfiehlt sich nicht, weil ansonsten die Bezeichnungen in der Vorprüfung der KAPO nicht mehr übereinstimmen.

Anliegen 50

Schreiben 3.5
 Korrektur Wanderwege

Anliegen

Auf der Waldeggstrasse verlaufe kein regionaler Wanderweg. Es gäbe nur den kantonalen Wanderweg.
 Der kommunale Fussweg auf der Hömelstrasse sei aufgehoben. Die verwendete Plandarstellung sei nicht aktuell.

Stellungnahme

Formell handelt es sich nicht um einen kantonalen, sondern einen regionalen Wanderweg. Inhaltlich ist dies jedoch irrelevant. Die massgeblichen regionalen Richtpläne haben aufgrund des Massstabs einen Anordnungsspielraum. Aufgrund des genannten effektiven Verlaufs des Wanderweges über die Garagenzufahrt und den Sagenraintobelweg wird der Text im Bericht entsprechend korrigiert. Aufgrund fehlender Zustimmung der Privatstrasseneigentümer im Gebiet, und des wenig zweckmässigen Einbezugs der Garagenzufahrt für sich alleine, kann das Gebiet nicht in Tempo-30-Konzept einbezogen werden.
 Die Sachlage zur Hömelstrasse wurde überprüft. Im aktuellen genehmigten kommunalen Verkehrsplan II ist die Wegverbindung auf der Hömelstrasse nach wie vor vorhanden. Allerdings könnte Tempo 30 auf der Hömelstrasse auch eingeführt werden, wenn keine kommunale Wegverbindung bestehen würde.

Anliegen 51

Schreiben 13.3
Friedhofstrasse - Stampfstrasse

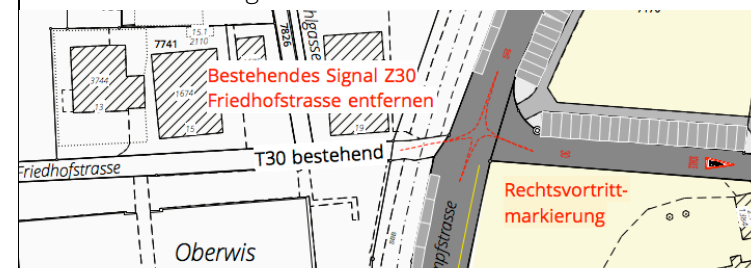
Anliegen

An der Kreuzung Friedhofstrasse - Stampfstrasse sei eine klärende Lösung vorzusehen. Trotz Tempo 30 sei diese Kreuzung für Kinder kritisch, weil keine klare Wegführung bestehe. Es sei eine Erhöhung auf Trottoir-Niveau oder farbliche Massnahmen einzusetzen.

Stellungnahme

Für die Einführung der Tempo-30-Zone sind die vorgesehenen Massnahmen genügend. Durch eine Anhebung der Kreuzung oder dergleichen könnte zwar voraussichtlich auf ein Kissen verzichtet werden, dies würde aber für die Projektierung zu einem zeitlichen Aufwand führen, welche das Projekt T30 verzögern würde. Die damit zusammenhängenden Kosten würden deutlich höher und könnten nicht dem Tempo-30-Projekt angelastet werden, da diese Massnahme für die Einführung von T30 nicht erforderlich ist.

Allfällige Massnahmen müssten unabhängig von Tempo 30 geprüft und umgesetzt werden. Kurzfristig könnten allenfalls Wartefüsschen markiert werden, um den Querungsbereich für Kinder festzulegen.



Anliegen 52

Schreiben 13.4
Neuwiesstrasse - Stampfstrasse

Anliegen

Die Kreuzung Stampfstrasse/Neuwiesstrasse stelle mit ihrem grossen Durchmesser hauptsächlich zur Überquerung für Fussgänger eine grosse Herausforderung dar. Auch hier sind klärende Massnahmen und eine klare Wegführung nötig.

Stellungnahme

Grundsätzlich wäre hier im Sinne der Verkehrsberuhigung eine Reduktion der Dimensionierung der Kreuzung angebracht. Für die Einführung von Tempo 30 ist dies jedoch nicht nötig, so dass bauliche Massnahmen in diesem Bereich nicht dem Tempo-30-Projekt angelastet werden können und das Projekt unnötig gefährden würden (GV / Kredit). Allfällige Massnahmen müssten unabhängig von Tempo 30 geprüft und umgesetzt werden. Durch die Einführung von Tempo 30 wird die Überquerungsmöglichkeit sicherlich zumindest gegenüber der heutigen Situation etwas verbessert.

Anliegen 53
Scheiben 13.6
Rosentalstrasse

Anliegen

Rosentalstrasse Felsenau: Fussgängerübergang für schutzbedürftige Bevölkerungsgruppe (Betagte und viele Kinder aus dem Felsenau-Quartier).
Oft stehen grosse Lastwagen auf der Strasse und mit den neuen Wohnungen, Landi und den anderen Geschäften ist viel Mehrverkehr entstanden.
Zudem sei die momentane Breite ohne Trottoir auf der rechten Seite für viele Verkehrsteilnehmer überfordernd. Es sei eine Klärung der Fussgängerführung nötig. In anderen Kantonen seien auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen vorhanden.

Stellungnahme

Die Fussgängerführung längs wird noch fertiggestellt und im Rahmen des Kreiselneubaus wird längs der Laupenstrasse auch eine Fussgängerquerung mit Mittelinsel vorgesehen. Abgesehen von Heimen und Schulen sind Fussgängerstreifen gemäss Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen ausgeschlossen. Im vorliegenden Fall besteht mit dem Altersheim ein Heim. Ein bestehender Fussgängerstreifen könnte grundsätzlich beibehalten werden. Im vorliegenden Fall wird jedoch zwischen neuem Kreisel und Strassenende weder eine klare Querungsstelle noch ein wesentliches Querungsbedürfnis an einer bestimmten Stelle oder eine genügende Verkehrsmenge gesehen. Die Markierung eines neuen Fussgängerstreifens in diesem Abschnitt dürfte kaum bewilligungsfähig sein.

Anliegen 54
Schreiben 13.7
Velo Felsenkellerstrasse

Anliegen

Felsenkellerstrasse: Die Signalisation Einbahnstrasse sei für Velo aufzuheben.

Stellungnahme

Die Velosignalisation hat nichts mit Tempo 30 zu tun. Das Anliegen wird jedoch unabhängig von T30 geprüft und voraussichtlich bei der KAPO beantragt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Sicherheit der Ausfahrt der Velos auf die Güntisbergstrasse zu beachten (Velo mit Vorfahrt aus einer Einbahnstrasse können für Automobilisten auf der Güntisbergstrasse unerwartet sein).

Anliegen 55
Schreiben 17.21
Jonastrasse

Anliegen

Einengung! Doch es wurde eine (zu teure) Brücke für Lastenzüge gebaut.

Stellungnahme

Die Einengung ist Teil des Strassensanierungsprojektes der Jonastrasse und wurde in diesem unabhängig von Tempo 30 vorgesehen. Dieses Projekt wurde bereits festgesetzt – und weitgehend umgesetzt. Diese Einengung ist nicht Bestandteil des vorliegenden Verfahrens. Gegen diese Einengung kann in diesem Verfahren keine Einsprache erhoben werden.

Anliegen 56
Schreiben 18.3
Elterntaxi

Anliegen

Warum müssen die Eltern die Kinder 4x zum Schulhaus bringen? Täglich 20-30 Autos.

Stellungnahme

Dies ist auch aus Sicht der Gemeinde unerwünscht. Ein Fahrverbot ist jedoch kaum zu erreichen. Dieses müsste zudem mit Zubringerdienst vorgesehen werden, so dass die Wirkung und Kontrollierbarkeit nicht vorhanden sein dürfte.

Anliegen 57
Schreiben 7.1
Im Ferch

Anliegen

Die Übernahme der Strasse "Im Ferch" ins öffentliche Eigentum der Gemeinde durch die Infrastruktur sei zu prüfen (Visuelle Begehung, Beizug Abnahmeprotokoll Sanierung, ...). Nach Umfragen wäre die Mehrheit der Eigentümer für eine Abtretung ins öffentliche Eigentum der Gemeinde bereit - Einzelne könnten noch überzeugt werden. Eine Abtretung ins öffentliche Eigentum auf Kosten der heutigen Grundeigentümer (hauptsächlich Grundbuchamtkosten) würde die Einführung Tempo 30 "Im Ferch" seitens der Gemeinde hoheitlich ermöglichen.

Stellungnahme

Eine Übergabe der Strasse an die Gemeinde kann durch die Privatstrasseneigentümer der Gemeinde beantragt werden. Eine Übernahme kann dann geprüft werden. Eine Übernahme dürfte jedoch nicht vor der Verabschiedung des Tempo-30-Projektes durch den GR zu Handen der GV im März 2022 möglich sein. Mangels Zustimmung der Privatstrasseneigentümer zu Tempo 30 und den zugehörigen baulichen Massnahmen kann die Strasse aktuell daher nicht in der Vorlage T30 zu Handen der GV März 2022 einbezogen werden. Eine erneute separate Prüfung T30 nach Übernahme durch die Gemeinde oder auf Antrag aller Eigentümer ist denkbar.