

# Tempo-30-Zonen



Gemeinde Oberdiessbach

Mitwirkungsverfahren vom 30. August 2012 – 1. Oktober 2012

## Mitwirkungsbericht (anonymisiert)

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
1	Anwohner Diessbachgraben sowie 14 Mitunterzeichnende	<ul style="list-style-type: none"><li>• Formell wird die Mitwirkungsangabe als „Einsprache“ betitelt.</li><li>• Kommunikation wird nicht auf ehrlicher Basis geführt. Die Planungskosten (CHF 98'000) werden kaum, wenn überhaupt erwähnt.</li><li>• Die Initianten sind Mieter oder Neuzuzüger und sollten sich eine andere Wohnung oder ein anderes Dorf suchen. Zudem ist die Strasse kein Kinderspielplatz.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beim vorliegenden Verfahren handelt es sich um eine politische Vernehmlassung. Eine Einsprache als Rechtsmittel kann erst nach der Verfügung der Verkehrsmassnahme durch den Gemeinderat (Publikation mit Rechtsmittelbelehrung) mit Verwaltungsrechtsbeschwerde beim Regierungsrat erhoben werden.</li><li>• Im Technischen Bericht unter Ziffer 11, Seite 9 werden die Kosten für die Planung sowie für die Realisierung transparent dargestellt.</li><li>• Die Grundlage für die Erstellung eines T-30-Konzeptes basiert auf dem Verkehrsrichtplan, welcher durch den Stimmbürger im Rahmen der Ortsplanungsrevision angenommen wurde. Der Richtplan ist behördenverbindlich und verlangt gemäss Koordinationsblatt 03, Ziffer 7 die Einrichtung von T-30-Zonen und als erster Schritt die Erarbeitung eines T-30-Konzeptes. In diesem Sinn hat der Gemeinderat den Auftrag die Grundlagen und die Umsetzung dem Stimmbürger vorzulegen. Die Initianten können dem-</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Nicht eintreten</li></ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheidung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Messpunkt Nr. 11 zeigt den Verkehr der Linden-Bevölkerung. Im Graben wird der Verkehr nach Rechtsvortritt geregelt. Ein Durchfahrverbot von/nach Linden wäre sinnvoller, da nur diese Leute schnell fahren können.</li>   <li>• Diessbachgraben 31: Es ist nicht möglich, dass eine 30er Strasse Vortritt gegenüber einer 50er Strasse hat.</li>   <li>• Kächbrunnenweg und neue Erschliessungsstrasse als normale Quartiersträsschen, ohne Vortritt gegenüber dem Diessbachgraben ausgestalten.</li>   <li>• Im Diessbachgraben bis zum Bienenhaus Strassenlampen montieren, was für die Schüler sicherer und angenehmer wäre.</li> </ul>	<p>nach nicht in einer bestimmten Bevölkerungsgruppe gesucht werden, welche überdies über die gleichen demokratischen Rechte verfügt wie „Alteingesessene“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemäss dem Strassenverkehrsrecht (sh. Arbeitshilfe Vortritt TBA) soll Innerorts sowie auf Nebenstrassen der Rechtsvortritt gelten. Es ist dies ein Beitrag zur allgemeinen Verkehrsberuhigung. Mit der vorgesehenen Beschränkung auf 50 km/h ist die heutige Situation bereits wesentlich verbessert.</li>   <li>• Die Vortrittsberechtigung richtet sich nach dem Charakter der Strasse (Breite und Bedeutung) und nicht nach der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.</li>   <li>• Die Diessbachgrabenstrasse würde damit vortrittsberechtigt. Die Erfahrungen zeigen, dass die Geschwindigkeiten auf vortrittsberechtigten Strassen wesentlich höher sind, als bei Strassen mit Rechtsvortritt. In diesem Sinn könnte das Geschwindigkeitsregime vom 50 km/h auf der Diessbachgrabenstrasse damit kaum verbessert oder durchgesetzt werden.</li>   <li>• Gemäss der kant. Richtlinie über die öffentliche Beleuchtung sollen die Strassen grundsätzlich im überbauten Innerortsbereich und bei Fussgängerstreifen beleuchtet werden. Die Beleuchtung ist auf das, für die Sicherheit notwendige</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei der Einmündung Diessbachgraben – Gumiweg keine weitere Verengung. Die gerade Verbindung in die Kirchbühlstrasse ist wieder herzustellen.</li>   <li>• Einführung T-30-Zonen im ganzen Gemeindegebiet ist unangemessen und Kostet zu viel. Das Geld könnte für andere Strassensanierungen, wie der Belagseinbau bis zur Liegenschaft Schweizer oder für Bachverbauten eingesetzt werden.</li> </ul>	<p>Minimum zu beschränken (Vermeidung der Lichtverschmutzung).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemäss Art. 5 der Verordnung über T-30-Zonen müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch Kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Trotzdem kann die genaue Lage des Signals oder der Verengung im Rahmen der Detailausführung noch optimiert werden. Die direkte Verbindung in die Kirchbühlstrasse wurde aus Gründen der Verkehrsberuhigung und -lenkung aufgehoben um die Schulwegsicherheit zu verbessern.</li>   <li>• Die Bildung kleinerer Zonen wurde durch die spez. Arbeitsgruppe, die Tiefbaukommission sowie durch den Gemeinderat diskutiert und geprüft. Eine vernünftige, mit objektiven Argumenten begründbare Abgrenzung lässt sich jedoch nicht realisieren. So kann z.B. an der Haube keine Zone realisiert werden ohne den Einbezug der Haubenstrasse, da lediglich noch die Seitenstrassen verbleiben, wo Geschwindigkeitsbeschränkungen nur mit Einzelmassnahmen und Streckensignalisationen (welche jede einzelne ebenfalls begutachtet werden muss und einen grösseren Schilderwald und damit auch höhere Kosten verursacht) möglich sind. Ähnlich gestaltet sich auch die Situation bei der</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<p>Schloss-Strasse, indem sich die Frage nach dem Einbezug und der Abgrenzung der Krankenhausstrasse stellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Sicherheitsgründen sollte sich der Verkehrsteilnehmer nicht auf jeder Strassen oder Strassenabschnitt in einer anderen respektive neuen Zone wiederfinden.</li> <li>• Soweit möglich wurde auch eine Gleichbehandlung der Quartiere innerhalb des Baugebiets angestrebt.</li> <li>• Im Investitionsplan 2012-2016 wurden gemäss dem Verkehrsrichtplan für Umgestaltungen (Verkehrsberuhigungen) und Strassensanierungen total Investitionen von Fr. 3'883'000.00 vorgesehen. Mit der Umsetzung der T-30-Zonen werden die bisher geplanten aufwendigen Umgestaltungen hinfällig. Der Investitionsplan 2013-2017 wurde diesbezüglich überarbeitet und enthält lediglich noch Investitionen von Fr. 2'953'000.00 was eine Einsparung von Fr. 930'000.00 bedeutet.</li> <li>• Innerhalb dem Baugebiet ist die Gemeinde für den Bau von Erschliessungsstrassen zuständig. Die Kosten für Neubauten und wesentliche Ausbauten werden jedoch vollständig auf die Bauherren und Investoren abgewälzt. Ausserhalb der Bauzone besteht seitens der Gemeinde keine Erschliessungspflicht.</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
2	Anwohner Glasholzstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Glasholzstrasse die Zone 30 bis vor die Liegenschaft Iseli erweitern.</li> <li>• Die ganze Diessbachgrabenstrasse in die 30er Zone einfügen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemäss Art. 2a der Signalisationsverordnung ist die Zonensignalisation nur auf Strassen innerorts zulässig. Da weder die Glasholz- noch die Diessbachgrabenstrasse eine durchgehende Bebauung aufweisen sind nach dieser Bestimmung die Abgrenzungen am Siedlungsrand gegeben.</li> <li>• Bei den Seitenwegen an der Glasholzstrasse müssten zusätzliche Signale und Tore erstellt werden welche unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden. In Anbetracht, dass jeder Fahrzeuglenker nach Strassenverkehrsgesetz seine Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen hat ist auf Grund Sichtweiten und der Strassenbreiten eine zusätzliche Beschränkung nicht erforderlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht eintreten</li> </ul>
3	Anwohner Mattenweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächendeckende Einführung von Tempo 30, deutlich übers Ziel hinausgeschossen und verursachen unverhältnismässig hohe Kosten.</li> <li>• Punktuelle Einführung in den Quartierstrassen, Dorfzentrum etc. ist sinnvoller.</li> <li>• Unnötig auf den Sammelstrassen wie Hauben- und Schloss-Strasse usw. Tempo 30 einzuführen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Bildung kleinerer Zonen wurde durch die spez. Arbeitsgruppe, die Tiefbaukommission sowie durch den Gemeinderat diskutiert und geprüft. Eine vernünftige, mit objektiven Argumenten begründbare Abgrenzung lässt sich jedoch nicht realisieren. So kann z.B. an der Haube keine Zone realisiert werden ohne den Einbezug der Haubenstrasse, da lediglich noch die Seitenstrassen verbleiben, wo Geschwindigkeitsbeschränkungen nur mit Einzelmassnahmen und Streckensignalisationen möglich sind. Jede einzelne dieser Massnahmen muss ebenfalls begutachtet werden und verursacht einen grösseren „Schilderwald“ und damit auch höhere Kosten. Ähnlich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht eintreten</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<p>gestaltet sich auch die Situation bei der Schloss-Strasse, indem sich die Frage nach dem Einbezug und der Abgrenzung der Krankenhausstrasse stellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Sicherheitsgründen sollte sich der Verkehrsteilnehmer nicht auf jeder Strassen oder Strassenabschnitt in einer anderen respektive neuen Zone wiederfinden.</li> <li>• Soweit möglich wurde auch eine Gleichbehandlung der Quartiere innerhalb des Baugebiets angestrebt.</li> <li>• Im Investitionsplan 2012-2016 wurden gemäss dem Verkehrsrichtplan für Umgestaltungen (Verkehrsberuhigungen) und Strassensanierungen total Investitionen von Fr. 3'883'000.00 vorgesehen. Mit der Umsetzung der T-30-Zonen werden die bisher geplanten aufwendigen Umgestaltungen hinfällig. Der Investitionsplan 2013-2017 wurde diesbezüglich überarbeitet und enthält lediglich noch Investitionen von Fr. 2'953'000.00 was eine Einsparung von Fr. 930'000.00 bedeutet.</li> </ul>	
4	Anwohner Diessbachgraben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Diessbachgraben, insbesondere auch in der „Sackgasse“ und auf den geraden Strecken reicht die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h nicht. Zum Schutz der Kinder ist das „Ganze“ noch einmal zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemäss Art. 2a der Signalisationsverordnung ist die Zonensignalisation nur auf Strassen innerorts zulässig. Da weder die Glasholz- noch die Diessbachgrabenstrasse eine durchgehende Bebauung aufweisen sind nach dieser Bestimmung die Abgrenzungen am Siedlungsrand gegeben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab Gumiweg bis Abzweiger Diessbachgraben Sicherheitslängsstreifen für Fussgänger (an Stelle beantragtem Velostreifen) markieren.</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• In Anbetracht, dass jeder Fahrzeuglenker nach Strassenverkehrsgesetz seine Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen hat, ist auf Grund Sichtweiten und der Strassenbreite eine zusätzliche Beschränkung nicht erforderlich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf die übrigen Punkte wird nicht eingetreten.</li> </ul>
5	Zwei Anwohner Diessbachgraben	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Knotenpunkt Diessbachgraben ist baulich umzugestalten, indem die Dreiecksverbindung und der Vortritt der Fahrzeuge von der Sonnweite her aufgehoben und auf der Seite Liegenschaft Mathys mit Poller eine Verengung der Fahrbahn erstellt wird. (sh. Skizze 1) Vom Kächbrunnenweg bis zur Liegenschaft Zürcher Eggli'sried ist ein Velostreifen zu markieren.</li> <li>• Die Signalisation Generell 50 km/h ist zur Liegenschaft Zürcher im Eggli'sried zu versetzen.</li> <li>• Diessbachgrabenstrasse 42: Die Kurve ist gut einsehbar und wird "geschnitten"; die Geschwindigkeiten liegen weit über den signalisierten 50 km/h. Vor der Liegenschaft ist die Fahrbahn mit Pollern zu verengen. (sh. Skizze 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die vorliegende Verkehrsmessungen (Messstelle 11) beim Knotenpunkt Diessbachgraben zeigt, dass die Frequenz mit Durchschnittlich 293 Fahrzeugen pro Tag eher klein ist. Eine nicht unwesentliche Anzahl dieser Fahrten werden auch durch die Anstösser aus dem Graben selbst verursacht. Die gemessenen Geschwindigkeiten <math>v_{85}</math> überschreiten auch ohne Signalisation 50 km/h kaum. Auf dieser Grundlage verursachen die vorgeschlagenen Massnahmen gegenüber der erreichten Wirkung unverhältnismässig hohe Kosten.</li> <li>• Über eine Beschränkung auf 50 km/h ab Eggli'sried kann durchaus diskutiert werden.</li> <li>• Es wird nicht bestritten, dass die beantragte Verengung den Verkehr wesentlich abbremsen würde. Die für die Sicherheit erforderlichen Sichtweiten können jedoch damit nicht gewährleistet werden. Mit dieser Massnahme würde die Liegenschaft Diessbachgrabenstr. 42 geschützt, auf der Strasse jedoch eine zusätzliche Gefahrenstelle geschaffen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschränkung 50 km/h auf Höhe Zürcher Eggli'sried verschieben</li> <li>• Ab Gumiweg bis Abzweiger Diessbachgraben Sicherheitslängsstreifen für Fussgänger (an Stelle beantragtem Velostreifen) markieren.</li> <li>• Auf die übrigen Punkte wird nicht eingetreten.</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diessbachgrabenstr. 31 und Einmündung Kächbrunnenweg: Die geplante Strassenverengung kommt den Schnellfahrern entgegen, welche auf Grund des Rechtsvortritts tendenziell auf der linken Strassenseite fahren. Die Einmündung ist mit Stoppschild und Spiegel zu versehen. (Skizze 3)</li> <li>• In Absprache mit der Gemeinde Linden ist die „Sonnseite“ ab Kächbrunnenweg mit einem Fahrverbot für Motorfahrzeuge mit gestattetem Zubringerdienst zu signalisieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Diessbachgrabenstrasse würde damit vortrittsberechtigt. Die Erfahrungen zeigen, dass die Geschwindigkeiten auf vortrittsberechtigten Strassen wesentlich höher sind, als bei Strassen mit Rechtsvortritt. In diesem Sinn könnte das Geschwindigkeitsregime vom 50 km/h auf der Diessbachgrabenstrasse damit kaum verbessert oder durchgesetzt werden.</li> <li>• Ein derart ausgestaltetes Fahrverbot mit Zubringerdienst ist weder kontrollierbar noch durchsetzbar und wird damit zum „Pseudo“. Sollte sich die Gemeinde Linden noch einverstanden erklären, so ist doch, je nach Abgrenzung mit Einsprachen (respektive Verwaltungsbeschwerde) seitens der Anstösser und von Bewohnern der Sonnseite zu rechnen. Dabei stellt sich auch immer wieder das Problem, dass durch die Öffentlichkeit finanzierte Strassen durch Verbote dem Gemeingebrauch entzogen werden sollen. Nicht zuletzt würde damit auch ein Präjudiz geschaffen. Auch steht ein Fahrverbot in keinem direkten Zusammenhang mit T30.</li> </ul>	
6	Anwohner Freimettigenstrasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Anstösser zeigen sich erstaunt, dass an der Freimettigenstrasse im Bereich ihrer Liegenschaften keine Verkehrsmessungen durchgeführt wurden.</li> <li>• Der Lastwagenverkehr (trotz Verbot in Richtung Süden) und das Personal der Firmen Hoffmann Neopac und Vogt AG sowie Pendler nach Freimettigen fre-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Rahmen der Ausarbeitung des Konzeptes/Gutachtens wurde versucht die Verkehrsmessungen auf die wichtigsten neuralgischen Punkte zu beschränken und auch die Massnahmen für eine Umsetzung, nicht zuletzt aus Kostengründen auf ein Minimum zu beschränken. Eine gewisse Belastung durch die Belegschaft der ortsansässigen Firmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich von Liegenschaft Freimettigenstrasse 4 bis Industriestrasse Sicherheitslängsstreifen für Fussgänger (wie gegen Friedhof) markieren.</li> </ul>



Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheidung
		<p>quentieren seit geraumer Zeit die Freimettigenstrasse sehr stark. Obschon es sich um eine Quartierstrasse handelt, wird wie auf einer Schnellstrasse gefahren. Mittels mobilen Erhöhungen sind die Fahrzeuglenker zu zwingen, langsamer zu fahren, und die Lastwagenchauffeure dazu zu bringen die Industriestrasse zu benutzen.</p>	<p>sowie durch Pendler aus oder nach Freimettigen ist sicher nicht von der Hand zu weisen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die spez. Arbeitsgruppe, die Tiefbaukommission sowie der Gemeinderat haben konzeptionell von vertikalen Versätzen (Schwellen) abgesehen, da diese bezüglich Lärmentwicklung, Winterdienst und der Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht überzeugen. Im Konzept sind horizontale Versätze (Verengungen) durch Markierungen und Poller vorgesehen. Im Bereich der Liegenschaften Freimettigenstr. 4 und 5 könnten allenfalls entsprechende Massnahmen geprüft und realisiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf die übrigen Punkte wird nicht eingetreten.</li> </ul>
7	Bewohner Hauben	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formell wird die Mitwirkungsingabe als „Einsprache“ betitelt.</li> <li>Die Haubenstrasse ist eine Verbindungsstrasse zwischen Oberdiessbach, Häutligen und Wichtrach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beim vorliegenden Verfahren handelt es sich um eine politische Vernehmlassung. Eine Einsprache als Rechtsmittel kann erst nach der Verfügung der Verkehrsmassnahme durch den Gemeinderat (Publikation mit Rechtsmittelbelehrung) mit Verwaltungsrechtsbeschwerde beim Regierungsstatthalter erhoben werden.</li> <li>Ohne Einbezug der Haubenstrasse kann diese Zone gar nicht realisiert werden, da lediglich noch die Seitenstrassen verbleiben, wo Geschwindigkeitsbeschränkungen nur mit Einzelmassnahmen und Streckensignalisationen möglich sind. Jede einzelne dieser Massnahmen muss ebenfalls begutachtet werden und verursacht einen grösseren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nicht eintreten</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Hindernisse (Schwellen oder Schikanen) bedeuten für landwirtschaftliche Fahrzeuge ein noch grösseres Risiko als bisher. Mit den breiten (bis 3.00m) und schweren Lasten ist die Umsturzgefahr sehr gross.</li>   <li>• Tempo 30 würde bedeuten mit dem Traktor anstatt Jeep in die Käserei zu fahren, was auch an den Wochenenden zu einer zusätzlichen Lärmbelastung für die Anwohner führen würde.</li>   <li>• Am Morgen und Mittag fahren viele Schulkinder und Erwachsene mit diversen Fahrzeugen (Velo, Trottnet, Scooter) zur Schule, Arbeit und fahren bereits heute schneller als die erlaubten 50 km/h.</li> </ul>	<p>„Schilderwald“ und damit auch höhere Kosten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die spez. Arbeitsgruppe, die Tiefbaukommission sowie der Gemeinderat haben konzeptionell von vertikalen Versätzen (Schwellen) abgesehen, da diese bezüglich Lärmentwicklung, Winterdienst und der Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen nicht überzeugen. Im Konzept sind horizontale Versätze (Verengungen) durch Markierungen und Poller vorgesehen, welche aus Gründen des Verkehrsflusses sowie aus Kostengründen auf ein Minimum beschränkt wurden.</li>   <li>• Im Konzept/Gutachten wurden die durch die Massnahme allenfalls verursachten Emissionen sowie der entstehende „Zeitverlust“ durch die herabgesetzte Geschwindigkeit nicht im Detail beschrieben. Die Fachleute sind sich darüber einig, dass diese Werte nicht ins Gewicht fallen und vernachlässigbar sind, weshalb wohl auch keine allgemein gültigen Untersuchungen anderer Zonen vorliegen.</li>   <li>• Nach Strassenverkehrsgesetz muss jeder Fahrzeuglenker seine Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen. Dies gilt auch für Fahrrad- und Trottnetfahrer. Da diese Fahrzeuge jedoch keinen Tacho verfügen kann die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit nicht rechtlich durchgesetzt werden. Es handelt</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Massnahmen verursachen viel zu hohe und übertrenene Kosten.</li>   <li>• Die Tempo -30-Zonen hätten auch durch einen Verkehrsberater der Polizei erstellt werden können. Weshalb braucht es dazu einen Ingenieur?</li> </ul>	<p>sich dabei um ein allgemeines Problem welches nicht in direktem Zusammenhang mit der T-30-Zone steht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Investitionsplan 2012-2016 wurden gemäss dem Verkehrsrichtplan für Umgestaltungen (Verkehrsberuhigungen) und Strassensanierungen total Investitionen von Fr. 3'883'000.00 vorgesehen. Mit der Umsetzung der T-30-Zonen werden die bisher geplanten aufwendigen Umgestaltungen hinfällig. Der Investitionsplan 2013-2017 wurde diesbezüglich überarbeitet und enthält lediglich noch Investitionen von Fr. 2'953'000.00 was eine Einsparung von Fr. 930'000.00 bedeutet.</li>   <li>• Die Beratung der Verkehrssicherheits-Experten der Kantonspolizei wurde durch die Gemeinde in Verkehrsfragen auch schon in Anspruch genommen. Gemäss Strassenverkehrsgesetz Art. 32, Abs. 4 erfordert jedoch eine T-30-Zone ein Konzept/Gutachten. Die Anforderungen werden in Art. 108, Abs. 4 der Strassensignalisationsverordnung näher umschrieben. Nebst den Verkehrsmessungen sind planerische Grundlagen und konkrete Massnahmen sowie deren Auswirkungen gefordert welche im Bericht umschrieben und auf Plänen dargestellt werden müssen. Diese Dienstleistung wird und kann durch die Kantonspolizei im Rahmen ihrer Beratungen nicht erbracht werden sondern erfordern einen entsprechenden Auftrag an einen</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<p>auf diesem Fachgebiet tätigen Ingenieur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die konkreten Verkehrsmassnahmen nach dem Konzept/Gutachten sind nach Strassenverordnung Art. 44 durch die zuständige Gemeindebehörde (Gemeinderat) zu verfügen (Publikation mit Rechtsmittel sh. oben) und bedürfen der Zustimmung des Kantonalen Tiefbauamtes.</li> </ul>	
8	Gewerbeverein	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Von einer Einführung von Tempo-30-Zonen ist abzusehen.</li> <li>• In vielen Quartieren ist ein schnelleres fahren ohnehin nicht möglich.</li> <li>• Notorsche Raser lassen sich damit nicht massregeln.</li> <li>• Massnahmen und Signalisation verschlingen nur viel Geld und behindern den Verkehrsfluss.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Grundlage für die Erstellung eines T-30-Konzeptes basiert auf dem Verkehrsrichtplan, welcher durch den Stimmbürger im Rahmen der Ortsplanungsrevision angenommen wurde. Der Richtplan ist behördenverbindlich und verlangt gemäss Koordinationsblatt 03, Ziffer 7 die Einrichtung von T-30-Zonen und als erster Schritt die Erarbeitung eines T-30-Konzeptes. In diesem Sinn hat der Gemeinderat den Auftrag die Grundlagen und die Umsetzung dem Stimmbürger vorzulegen.</li> <li>• Auch in den Tempo-30-Zonen muss damit gerechnet werden, dass einzelne Verkehrsteilnehmer die Höchstgeschwindigkeit übertreten werden. Insgesamt kann jedoch eine generelle Temporeduktion erreicht werden.</li> <li>• Gemäss Art. 5 der Verordnung über T-30-Zonen müssen die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch Kontrastrei-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nicht eintreten</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<p>che Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Behinderungen des Verkehrsflusses durch seitliche Einengungen werden nur dort angebracht, wo sonst die Geschwindigkeit von 30 km/h zu wenig berücksichtigt würde.</li> <li>• Im Investitionsplan 2012-2016 wurden gemäss dem Verkehrsrichtplan für Umgestaltungen und Strassensanierungen total Investitionen von Fr. 3'883'000.00 vorgesehen. Mit der Umsetzung der T-30-Zonen werden die bisher geplanten aufwendigen Umgestaltungen hinfällig. Der Investitionsplan 2013-2017 wurde diesbezüglich überarbeitet und enthält lediglich noch Investitionen von Fr. 2'953'000.00 was eine Einsparung von Fr. 930'000.00 bedeutet.</li> </ul>	
9	Kantonspolizei Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vortrittsregelung in der T-30-Zone ist gemäss den Richtlinien des Tiefbauamtes immer der Rechtsvortritt. In der Zone Hauben wird der Rechtsvortritt nur teilweise eingeführt. Beim Eichhölzli-, Nussbaum-, und Obstgartenweg werden die bestehenden Regelungen beibehalten. Es wird eine einheitliche Regelung empfohlen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei der Wilstrasse, beim Nussbaum-, und Obstgartenweg bestehen Trottoirüberfahrten. Damit der Rechtsvortritt korrekt umgesetzt werden kann, müssten diese aufgehoben werden. Da die Aufhebung seitens der Fussgänger kaum verstanden würde, wurde dort bisher auf die Einführung des Rechtsvortritts verzichtet. Gemäss der Vorprüfung des Konzeptes/ Gutachtens beim Kantonalen Tiefbauamt als Genehmigungsbehörde ist die Einführung des Rechtsvortritts jedoch konsequent umzusetzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung Rechtsvortritt auch bei der Wilstrasse, beim Nussbaum-, und Obstgartenweg mit der Aufhebung des Trottoirs.</li> <li>• Verzicht auf Massnahme auf Schlossstrasse (bei Hauszufahrt Nr. 14)</li> <li>• Auf die übrigen Punkte wird nicht eingetreten.</li> </ul>

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
		<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="645 132 1171 467">• Für Geschwindigkeitsmessungen ist grundsätzlich die Kantonspolizei zuständig. Wird nach der Einführung festgestellt, dass die <math>v_{85}</math> (mind. 85% innerhalb der Toleranzgrenze) nicht eingehalten werden müssen weitere Massnahmen ergriffen werden. In der Freimettigen-, Schloss- und Haubenstrasse ist durch die geringen Massnahmen fraglich ob die <math>v_{85}</math> erreicht werden.</li>   <li data-bbox="645 1050 1171 1145">• Die Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei bietet auch im Bereich Tempo-30-Zonen eine Beratung an.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1216 132 1742 1010">• Im Rahmen der Ausarbeitung wurde versucht die Massnahmen konzeptionell auf das erforderliche Minimum zu beschränken, da sich diese bezüglich Lärmentwicklung, Winterdienst und der Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen negativ auswirken können. Die getroffenen Massnahmen werden deshalb hauptsächlich auf den Durchgangsstrassen (Schloss-, Freimettigen- und Haubenstrasse) vorgesehen. Werden die <math>v_{85}</math> tatsächlich nicht erreicht so dürften die Massnahmen zur Nachbesserung in Form von weiteren Markierungen und Pollern kaum erhebliche Kosten verursachen. Gemäss einer bilateralen Vorprüfung des Konzeptes/Gutachtens beim Kantonalen Tiefbauamt als Genehmigungsbehörde wurden die vorgesehenen Massnahmen grundsätzlich als ausreichend beurteilt. In Einzelfällen wie z.B. unterer Teil Schlossstrasse könnte sogar auf Massnahmen verzichtet werden, damit die Durchfahrt der Busse des ÖV nicht zusätzlich behindert wird.</li>   <li data-bbox="1216 1050 1742 1377">• Die Beratung der Verkehrssicherheits-Experten der Kantonspolizei wurde durch die Gemeinde in Verkehrsfragen auch schon in Anspruch genommen. Gemäss Strassenverkehrsgesetz Art. 32, Abs. 4 erfordert jedoch eine T-30-Zone ein Konzept/Gutachten. Die Anforderungen werden in Art. 108, Abs. 4 der Strassensignalisationsverordnung näher umschrieben. Nebst den Ver-</li> </ul>	

Nr.	Mitwirkende/Mitwirkender	Eingabe	Würdigung/Begründung	Entscheid
			<p>kehrsmessungen sind planerische Grundlagen und konkrete Massnahmen sowie deren Auswirkungen gefordert welche im Bericht umschrieben und auf Plänen dargestellt werden müssen. Diese Dienstleistung wird und kann durch die Kantonspolizei im Rahmen ihrer Beratungen nicht erbracht werden sondern erfordern einen entsprechenden Auftrag an einen auf diesem Fachgebiet tätigen Ingenieur.</p>	

Genehmigt durch den Gemeinderat am 12. Dezember 2012

## Zusammenfassung der Änderungen

Gemäss den Anträgen aus dem Mitwirkungsbericht sowie der Vorprüfung durch die Genehmigungsbehörde hat der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 12. Dezember 2012 folgende Anpassungen im Konzept/ Gutachten vorgenommen:

### Zone Zentrum, Kirchbühl und Gumi

- Schloss-Strasse, Verengung bei Hauszufahrt Nr. 14  
→ Verengung weglassen
- Freimettigenstrasse, Abschnitt Anschluss Hauptstrasse bis Knoten Industriestrasse  
→ Längsstreifen für Fussgänger
- Diessbachgrabenstrasse, Abschnitt Anschluss Gumiweg bis zum Knoten bei Gebäude Nr. 66  
→ Längsstreifen für Fussgänger
- Diessbachgrabe/Eggliried  
→ Ortsbeginn und Beginn "Generell-50" versetzen von Gebäude Diessbachgraben Nr. 44 zu Gebäude Eggliried Nr. 80  
→ Änderung Temporegime von 80 km/h auf 50 km/h in diesem Abschnitt

### Zone Haube

- Haubenstrasse, Knoten zu Wilstrasse  
→ Gehwegüberfahrt aufheben, Rechtsvortritt markieren
- Haubenstrasse, Knoten zu Obstgartenweg  
→ Gehwegüberfahrt aufheben, Rechtsvortritt markieren
- Haubenstrasse, Knoten zu Nussbaumweg  
→ Gehwegüberfahrt aufheben, Rechtsvortritt markieren

### Kosten

Eine grosse Anzahl der Eingaben kritisierten die hohen Kosten welche das Konzept/Gutachten aber auch die Umsetzung verursachen. In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass es sich bei der bisherigen Kostenzusammenstellung um eine Schätzung (+/- 20 %) gehandelt hat. Aus diesem Grund wurden die Kosten noch einmal überprüft und für Signale und Markierungen eine Richtofferte eingeholt. Damit kann von erhärteten Zahlen (neu +/- 10%) ausgegangen werden. Die, auf Grund der Vernehmlassung zusätzlich aufgenommenen Massnahmen sind im folgenden bereinigten Kostenvoranschlag ebenfalls bereits berücksichtigt.

***Auf Grund der Richtofferte können die Kosten für die Signalisation und Markierungen reduziert (Zone Zentrum Kirchbühl Gumi) werden, für die Umsetzung der Rechtsvortritte an der Haubenstrasse ist mit moderaten Mehraufwendungen zu rechnen. Die Gesamtkosten für die Realisierung der Zonen können damit von Fr. 281'000.00 auf 251'000.00 gesenkt werden.***

Von den Kosten für die Planung von insgesamt vorgesehenen Fr. 98'000.00 sind bis heute lediglich nur rund 40'000.00 aufgelaufen. Je nach Aufwand im Rahmen allfälliger Beschwerdeverfahren wird dieser Betrag nicht vollumfänglich in Anspruch genommen.

### Weiteres Vorgehen

Der Gemeinderat führt am 11. März 2013 eine a.o. Gemeindeversammlung durch, an welcher den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gesamtkredit für die Umsetzung aller Zonen vorgelegt wird.