

Raum- & Verkehrsplanung

A

Museumstrasse 9
5200 Brugg

T

+41 62 822 52 01

E

info@belloli.org

W

www.belloli.org

Tempo 30 Hauptstrasse

ENTWURF Versuchskonzept

Gemeinde Hausen

30. August 2023

belloli

Inhalt

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage und Auftrag	S.	4
Perimeter	S.	5
Vorgaben	S.	6
Ziele	S.	7
Ablauf des Verkehrsversuchs	S.	7
Beurteilungskriterien	S.	8
Erhebungsmethoden und zu erwartende Daten	S.	8
Auswertungen	S.	8
Umfrage	S.	9
Ergebnisse	S.	9
Entscheid	S.	10
Versuchsprojekt	S.	10
Termine	S.	12
Übersichtsplan	S.	13
Torsituationen	S.	14

Impressum

Auftraggeberin:

Einwohnergemeinde Hausen
Hauptstrasse 29
5212 Hausen

Begleitung:

Andreas Schmucki

Leiter Bau und Planung

Bearbeitung:

Thomas Belloli
Corinne Läuchli
Belloli Raum- und Verkehrsplanung GmbH
Museumstrasse 9
5200 Brugg

062 822 52 01
info@belloli.org
www.belloli.org

belloli

Ausgangslage und Auftrag

Bei der Hauptstrasse in Hausen handelt es sich um eine kommunale Sammelstrasse. Sie war früher die Kantonsstrasse, ist dies aber seit der Eröffnung der Umfahrung nicht mehr. Die Hauptstrasse ist die wichtigste Strasse innerhalb des Siedlungsgebiets von Hausen, die Ortsdurchfahrt. Sie wird täglich von vielen Kindern auf dem Schulweg mehrmals gequert und die Einwohnerinnen und Einwohner sowie die Arbeitnehmenden benützen sie auf den täglichen Wegen.

An der Gemeindeversammlung vom 17. November 2022 hat das ElternForum einen Überweisungsantrag im Zusammenhang mit der Erhöhung der Schulwegsicherheit gestellt. Im Wesentlichen werden dabei Massnahmen zur sicheren Querung der Hauptstrasse im Zentrumsbereich gefordert. Der Antrag wurde angenommen und verpflichtet den Gemeinderat in dieser Sache tätig zu werden.

Nebst dem Bedürfnis nach sicheren Schulwegen sind Fragen zur zukünftigen Gestaltung der Hauptstrasse offen, insbesondere im Kontext mit der erforderlichen Belagssanierung im nördlichen Abschnitt und mit der anstehenden hindernisfreien Gestaltung der Bushaltestellen.

Die zukünftige Gestaltung der Hauptstrasse soll verschiedene Ziele erfüllen: Hohe Verkehrssicherheit, geringe Durchfahrtsattraktivität (Durchgangsverkehr), angepasste sichere Geschwindigkeiten, eine Aufwertung des Ortsbildes und intuitiv passende Verkehrsbeziehungen.

In einem ersten Schritt wurde die Ausgangslage und mögliche Massnahmen durch eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus dem Gemeinderat, der Verwaltung, der Planungs-, Bau- und Verkehrskommission, dem ElternForum, dem Forum 60 Plus, der Stiftung Domino und von ProVelo erörtert. An zwei Veranstaltungen wurden Ideen entwickelt und diskutiert.

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

Der Auftrag besteht in der Durchführung und Dokumentation des Verkehrsversuchs mit einer Tempo 30 Zone, damit der Gemeinderat Planungssicherheit gewinnt und über eine allfällige definitive Einführung entscheiden kann.

Perimeter

Für den Verkehrsversuch wird ein Abschnitt vom Rest. Sternen im Norden bis zum Wohnhaus Domino im Süden vorgeschlagen.

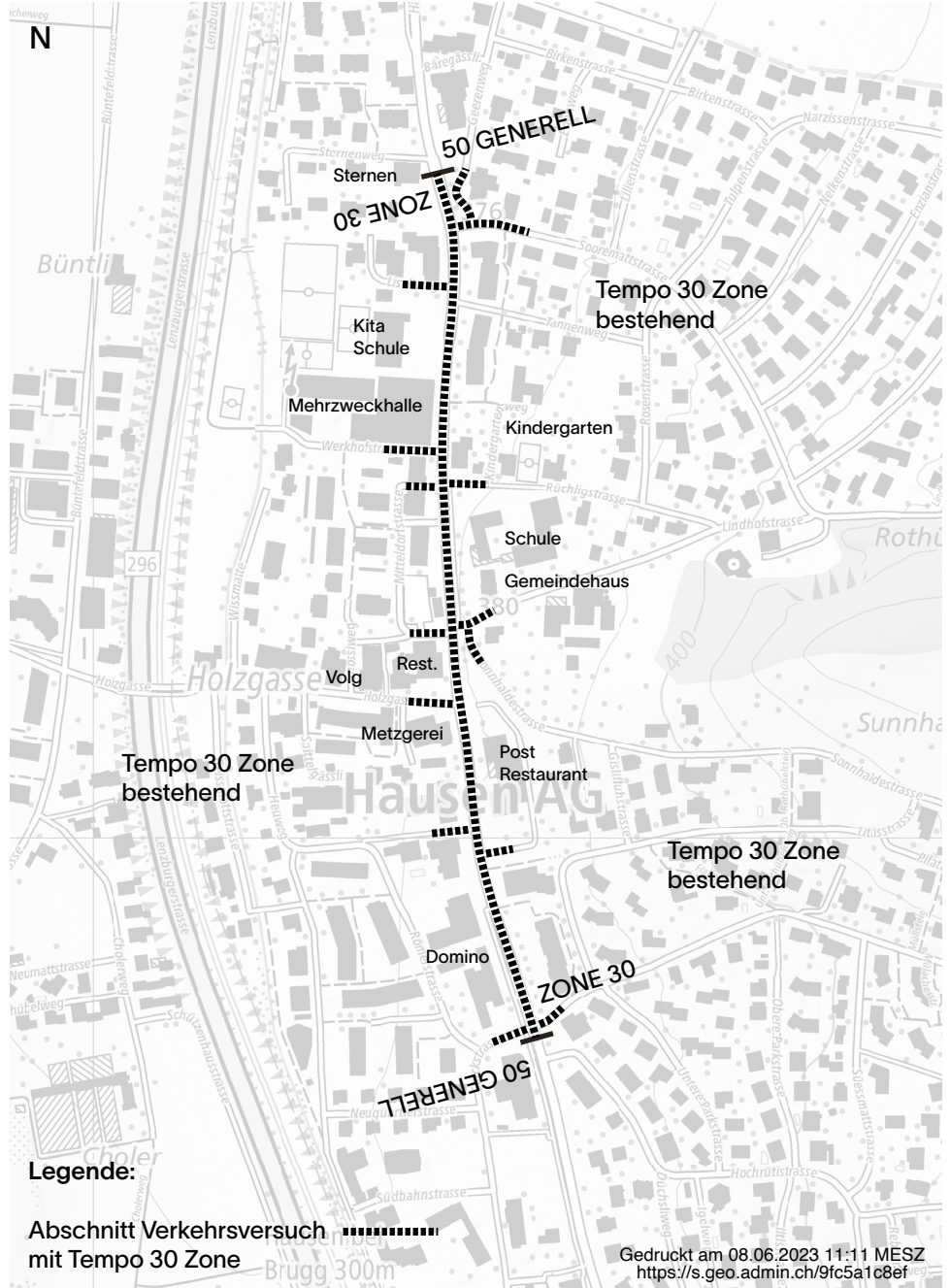


Abbildung: Übersicht Projektperimeter
Quelle: belloli mit Daten swisstopo

Vorgaben

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten, respektive Abweichungen davon, werden ausschliesslich im Bundesrecht geregelt. Mit seiner Anpassung der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 1. Januar 2023 hat der Bundesrat die Einführung von solchen Zonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen deutlich vereinfacht.

<p style="text-align: right;">741.213.3</p> <p>Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen¹</p> <p>vom 28. September 2001 (Stand am 1. Januar 2023)</p> <hr/> <p><i>Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation,</i> gestützt auf Artikel 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958² (SVG) sowie die Artikel 108 und 115 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979³ (SSV), verordnet:</p> <p>1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen</p> <p>Art. 1 Gegenstand Diese Verordnung regelt die Einzelheiten bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen (Art. 22a SSV) und Begegnungszonen (Art. 22b SSV).</p> <p>Art. 2 Grundsatz Bei allen Massnahmen, die zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten erforderlich sind, ist darauf zu achten, dass die Strassen von allen dort zugelassenen Fahrzeugarten befahren werden können.</p> <p>Art. 3⁴</p> <p>2. Abschnitt: Verkehrsrechtliche Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums</p> <p>Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen ¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder <p>AS 2002 149 ¹ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 20. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 2163). ² SR 741.01 ³ SR 741.21 ⁴ Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Aug. 2022, mit Wirkung seit 1. Jan. 2023 (AS 2022 499).</p> <p style="text-align: right;">1 / 2</p>	<p style="text-align: right;">741.213.3</p> <p style="text-align: right;">Strassenverkehr</p> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.⁵ <p>² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.</p> <p>Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes ¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. ² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden. ³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.</p> <p>3. Abschnitt: ...</p> <p>Art. 6⁶</p> <p>4. Abschnitt: Schlussbestimmungen</p> <p>Art. 7 Aufhebung von Weisungen Die Weisungen vom 1. Mai 1984⁷ über Wohnstrassen und die Weisungen vom 3. April 1989⁸ über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen werden aufgehoben.</p> <p>Art. 8 Inkrafttreten Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2002 in Kraft.</p> <p>⁵ Fassung gemäss Ziff. I der V des UVEK vom 20. Mai 2020, in Kraft seit 1. Jan. 2021 (AS 2020 2163). ⁶ Aufgehoben durch Ziff. I der V des UVEK vom 24. Aug. 2022, mit Wirkung seit 1. Jan. 2023 (AS 2022 499). ⁷ In der AS nicht publiziert. ⁸ In der AS nicht publiziert.</p> <p style="text-align: right;">2 / 2</p>
--	--

Abbildung: Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen Stand 1. Januar 2023
Quelle: fedlex.admin.ch

Verkehrsversuch

Im vorliegenden Fall geht es aber nicht um die definitive Einführung einer abweichenden Höchstgeschwindigkeit, sondern um einen Versuch. Der Bundestratsentscheid VPB 51.51 vom 25. Februar 1987 erläutert gut die Eigenschaften eines Verkehrsversuchs: Für (gemäss Art. 107 Abs. 2 SSV) bis auf maximal 1 Jahr befristete Verkehrsanordnungen gelten grundsätzlich die gleichen Anforderungen wie für unbefristete Massnahmen. Es muss das Ziel der beabsichtigten Beschränkungen durch Art. 3 Abs. 4 SVG gedeckt sein, das heisst, die darin umschriebenen Voraussetzungen erfüllen. Zudem müssen die vorgesehenen Massnahmen geeignet sein, den angestrebten Erfolg zu erreichen. Schliesslich ist auch hier der Verhältnismässigkeitsgrundsatz zu beachten (Art. 107 Abs. 5 SSV). Immerhin ist den Besonderheiten eines Versuchs Rechnung zu tragen. Verkehrsbeschränkungen werden gerade deshalb versuchsweise für eine befristete Zeit verfügt, weil ihre Auswirkungen nicht von vornherein feststehen. Es ist nämlich nicht zu verkennen, dass sich die Folgen von geplanten Verkehrsmassnahmen (Art und Weise der Verkehrsverlagerung, Zu- bzw. Abnahme der Immissionen, Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit) nicht immer mit der erforderlichen Ge-

wissheit voraussehen lassen. Es spricht für die Gewissenhaftigkeit einer Behörde, eine Verkehrsmassnahme erst dann endgültig in Kraft zu setzen, wenn sie ihren Entscheid auf Erfahrungen, untermauert durch zweckdienliche Erhebungen, stützen kann und nicht auf blosser Vermutungen angewiesen ist. Ein Versuch gleicht daher einem Experiment. Daraus folgt, dass den zuständigen Instanzen ein weiterer Beurteilungsspielraum zugestehen ist. Gerade die Befristung der getroffenen Massnahmen und die sich daraus ergebende Möglichkeit, den endgültigen Entscheid wieder anfechten zu können, rechtfertigen eine zurückhaltende Überprüfung des angefochtenen Beschlusses durch den Bundesrat. Ein Versuch ist folglich in der Regel nur zu beanstanden, wenn er gesetzesfremde Ziele verfolgt, sich dabei offensichtlich ungeeigneter Mittel bedient und den Verhältnismässigkeitsgrundsatz missachtet.

Anfechtbarkeit

Der Verkehrsversuch ist demnach ein eigenes Projekt. Das heisst die temporäre Verkehrsordnung muss angefochten werden können, was eine öffentliche Publikation mit Einsprachemöglichkeit erfordert. Sollte nach Ablauf der festgesetzten Frist entschieden werden, dass die Verkehrsordnung definitiv umgesetzt werden soll, wird eine erneute Publikation mit Einsprachemöglichkeit notwendig.

Ziele

Der angestrebte Erfolg ist auszuweisen. Mit dem Versuch beabsichtigt der Gemeinderat die folgenden Ziele zu erreichen:

- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- langsamere Geschwindigkeiten
- homogener Verkehrsfluss
- reiner Durchgangsverkehr kommt nicht vor (ausser Bus und Velo)
- Reduktion des verursachten Lärms
- Reduktion der ausgestossenen Luftschadstoffe
- Förderung von Fuss- und Veloverkehr
- weniger Eltern, welche die Kinder in die Schule fahren

Die Erhebungen sind so abzustimmen, dass das Erreichen dieser Ziele beurteilt werden kann. Dabei ist auf allgemein erwiesene Zusammenhänge abzustützen. Das heisst beispielsweise, dass es nicht erforderlich ist, explizite Lärmmessungen durchzuführen, weil allgemein erwiesen ist, dass langsamerer und stetigerer Verkehr leiser ist. Offensichtlich sind einige Ziele (z. B. das Sicherheitsgefühl) nur subjektiv zu beurteilen, während die Veränderungen bei den Geschwindigkeiten einfach objektiv festzustellen sind.

Ablauf des Verkehrsversuchs

Zwecks Information der Bevölkerung und zur Planung des Versuchs wurde dieses Versuchskonzept erstellt. Darauf basierend kann der Gemeinderat den Versuch verfügen und öffentlich publizieren. Im laufenden Versuch werden Erhebungen durchgeführt und es findet eine Beurteilung statt, ob der Versuch als Erfolg zu bewerten ist oder abgebrochen werden muss. Vor Ablauf des Versuchs erfolgt der Entscheid über das weitere Vorgehen.

Beurteilungskriterien

Der Gemeinderat entscheidet aufgrund der folgenden Kriterien, ob er den Versuch als erfolgreich oder nicht erfolgreich beurteilt:

- A Geschwindigkeiten
- B Verkehrsmengen
- C Sicherheitsempfinden Schulwege
- D Vortrittsmissachtung an Fussgängerstreifen
- E Wartezeiten an Fussgängerstreifen
- F besondere Ereignisse (Verkehrssituationen)
- G Einhaltung der Vortrittsverhältnisse an Verkehrsknoten
- H allgemeiner Eindruck über die Verkehrssituation und das Verkehrsverhalten
- I Rückmeldungen der Bevölkerung

Dabei ist es nicht möglich, anhand von fixen und vorab kommunizierten Kennwerten zu entscheiden. Bei der Abwägung, ob mit Tempo 30 weitergefahren werden soll oder ob wieder Tempo 50 zu signalisieren ist, handelt es sich um einen sehr komplexen politischen Entscheid.

Erhebungsmethoden und zu erwartende Daten

Damit der Gemeinderat seinen Entscheid möglichst auf Fakten basieren kann, sind mittels bekannten Messmethoden Daten zu erheben und zur Verfügung zu stellen.

Erhebungen vorher

Ziel der Vorher-Erhebung ist es, die Ausgangslage festzustellen und einen Vergleichswert zu erhalten. Folgende Erhebungen sind vorgesehen:

- Mittels Seitenradargeräten wird an vier Stellen (Einsatz von vier Radargeräten) die Geschwindigkeit aller durchfahrenden Motorfahrzeuge erhoben. Die Geräte messen auch die Länge der Reflektionen, was einen Aufschluss über die Verkehrszusammensetzung ergibt. Es wird über den Zeitraum einer vollen Woche (Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 23.59 Uhr) gemessen. Ganz kurze Ereignisse (Velos und allenfalls Trotinetts) werden von der Messtechnik nicht zuverlässig unterschieden und daher herausgefiltert. Die Auswertung der Rohdaten ist nicht aufwändig und kann sogleich erfolgen.
- Mittels einer Zählkamera wird die Verkehrssituation um den Knoten Holzgasse/ Hauptstrasse während drei Wochentagen von 06.00 Uhr Morgens bis 20.00 Uhr abends gefilmt. Da eine manuelle Auswertung aufwändig ist und die auszuwertenden Parameter noch nicht bekannt sind, wird dies noch nicht durchgeführt.

Erhebungen während

Ziel der Während-Erhebungen ist es, das Verkehrsgeschehen während installierter Tempo 30 Zone zu erfassen, um den Vergleich mit der Vorher-Situation durchführen zu können.

- Es werden die Radarmessungen mit den gleichen Geräten an den gleichen Montagestandorten durchgeführt.
- Es wird eine Videoaufnahme am gleichen Montagestandort wie vorher durchgeführt.

Auswertungen

Der Vergleich der **Geschwindigkeitserhebungen** ist einfach und pro Standort auszuführen. Es werden die Veränderungen festgestellt. Allfällige Veränderungen bei den Verkehrsmengen sind dabei mit dem möglicherweise unterschiedlichen Zeitraum der

Messungen zu verifizieren, wobei vorher wie während darauf geachtet wird, eine nicht durch Feiertage gestörte normale Woche zu erheben.

Die exakten Parameter der **Videoauswertungen** lassen sich erst definieren, wenn die Videos von beiden Zuständen angeschaut werden können. Bei Bedarf lassen sich die folgenden Parameter statistisch erheben:

- Anzahl querende Personen in einem Abschnitt
- Unterscheidung nach Benutzergruppen (Kinder, Erwachsene, ältere Leute)
- Anzahl Eltern-Taxis während Stichprobenzeitraum
- statistische Erhebung der Vortrittsmissachtungen an Fussgängerstreifen
- statistische Erhebung der Wartezeiten an Fussgängerstreifen
- Einhaltung der Vortrittsverhältnisse an Knoten
- festhalten von besonderen Ereignissen
- weitere Parameter, die erst beim Betrachten der Videos als möglicherweise relevant in Erscheinung treten

Die Videos können aufgrund des geforderten Detaillierungsgrades nur manuell (eine reelle Person sitzt am Bildschirm und schaut sich die Videos an, führt die Statistik) ausgewertet werden. Diese Arbeit ist sehr zeitintensiv. Es ist daher darauf zu achten, nur diese Parameter zu erheben, welche zur Beurteilung des Versuchs im Sinne der Zielsetzungen relevant sind. Eine Auswertung von vier Tagesstunden an einem Dienstag oder einem Donnerstag scheint realistisch und muss bei den meisten Kriterien statistisch relevante Ergebnisse liefern. Es soll beispielsweise eine Menge von mindestens 100 Querungsfällen miteinander verglichen werden.

Umfrage

Die Gemeinde sieht vor, ca. ein halbes Jahr nach Versuchsstart eine zielgerichtet Bevölkerungsumfrage durchzuführen. Anhand von einfachen Fragen sollen die Betroffenen mitteilen können, wie sie die Massnahme beurteilen.

- Online-Umfrage mit Zugangskontrolle bei allen erwachsenen in Hausen wohnenden Personen, inkl. Direktbetroffene Anwohnende
- Einbezug der Schule, Kinder beschreiben ihre Wahrnehmung
- Einbezug der Busbetreiber, Rückmeldungen des Fahrpersonals als Stellungnahme
- Einbezug des Gewerbes, Rückmeldungen der Gewerbetreibenden als Stellungnahme
- Einbezug der Feuerwehr, Rückmeldung als Stellungnahme

Die Umfragen werden durch die Abteilung Planung und Bau koordiniert und finden ca. ein halbes Jahr nach Versuchsstart statt, damit genügend Zeit zum Erleben der Während-Situation zur Verfügung stand.

Ergebnisse

Anhand der Daten lassen sich beispielsweise die folgenden Fragen beantworten und dem Gemeinderat für seinen Entscheid zur Verfügung stellen:

- A Wird in der Tempo 30 Zone langsamer gefahren als vorher und um wieviel verändern sich die Beurteilungswerte der Geschwindigkeiten?
- B Gibt es mehr oder weniger Verkehr und wie ist die Verkehrszusammensetzung?
- C Gibt es mehr oder weniger Probleme bei den Strassenquerungen (Vortrittsmissachtungen und Wartezeiten) und um welche Probleme handelt es sich?
- D Gibt es Anzeichen (subjektiv beurteilt), dass sich das Sicherheitsgefühl verändert hat? Fühlen sich die Leute sicherer oder weniger sicher?
- E Gab es Unfälle?
- F In welchem Zustand ist der Verkehrsfluss stetiger, wo gibt es weniger Stop & Go?

Entscheid

Sobald alle relevanten Daten vorliegen, entscheidet der Gemeinderat darüber, wie weiter verfahren werden soll. Die möglichen Optionen sind:

1. Vorher-Zustand wieder herstellen
Der Versuch wird beendet, es wird wieder der Vorher-Zustand hergestellt. Der Versuch hat die Ziele nicht oder nicht in genügendem Ausmass erreicht, es müssen andere Massnahmen geprüft werden.
2. Anpassungen am Versuch
Es zeigen sich Tendenzen, dass mit dem Versuch die Ziele erreicht werden können, jedoch ist die Umsetzung noch ungenügend. Es müssen Änderungen an der Versuchsanordnung vorgenommen werden.
3. Tempo 30 Zone definitiv umsetzen
Der Versuch wird als Erfolg beurteilt, die gesetzten Ziele werden grösstenteils erreicht. Es erfolgt eine Verfügung der Signalisationsänderung durch den Gemeinderat und die Tempo 30 Zone wird definitiv eingeführt.

Versuchsprojekt

Da im Rahmen des Versuchs lediglich die Wirkung der abweichenden Höchstgeschwindigkeit beurteilt werden muss und nicht bereits Ziele wie Ortsbild und Hindernisfreiheit der Infrastruktur, gestaltet sich das Versuchsprojekt einfach. Es sind weder bauliche Massnahmen noch massgebliche Änderungen an den Markierungen erforderlich. Die folgenden Veränderungen sind umzusetzen:

Vortrittsregelung (Verordnung UVEK Art. 4 Lit. 1 Abs. b.)

Da die Hauptstrasse Teil eines festgelegten Netzes für den Veloverkehr ist (Kantonale Radroute Nr. 731) können und sollen die Einmündungen der seitlichen Zufahrten gemäss Verordnung mit dem Vortrittsrecht bestehen bleiben, wie sie heute signalisiert sind. Grösstenteils sind die seitlichen Zufahrten sowieso mittels baulicher Trottoirüberfahrt geregelt, was im Sinne der Fussverkehrssicherheit bestehen bleiben soll.

Fussgängerstreifen (Verordnung UVEK Art. 4 Lit. 2)

In Tempo 30 Zonen dürfen Fussgängerstreifen angeordnet sein, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Die Schule befindet sich in Hausen mitten im Dorfzentrum und die Fussgängerstreifen im fraglichen Perimeter sind allesamt explizit mit Schulwegen begründet. Schulkinder bewegen sich auch im Schulbetrieb zwischen Schulhaus und Mehrzweckhalle. Der Fussgängerstreifen bei der Stückstrasse liegt unmittelbar beim Wohnhaus der Stiftung Domino. Die vorhandenen Fussgängerstreifen sind vollumfänglich zu belassen.

Signalisation (Verordnung UVEK Art. 5)

- Verschieben des T30-Torelements aus der Sooremattstrasse neben die Hauptstrasse im Bereich des Eingangs Restaurant Sterne
- Verschieben des T30-Torelements aus der Stückstrasse neben die Hauptstrasse, aus Richtung Lupfig vor die Kreuzung Hauptstrasse/Stückstrasse/Mülacherstrasse
- Entfernung und Lagerung der T30 Signale Mülacherstrasse, Holzgasse, Mitteldorfstrasse, Lindhofstrasse, Sonnhaldenstrasse, Rüchligstrasse, Werkhofstrasse (Total 7 Stück)

Markierungen (Verordnung UVEK Art. 5)

- bestehende Markierungen belassen
- Zonenmarkierung "ZONE 30" bei Eingangstoren Sterne und Domino (2x)
- Schachbrettmuster zur Unterstützung der Torwirkung (2x)

Eine Leitlinie wäre zu entfernen. Da jedoch im Abschnitt durchgehend eine Kernfahrbahn (beidseitige Radstreifen ohne Leitlinie) vorhanden ist, sind diesbezüglich für den Versuch keine Änderungen erforderlich. Der markierte Mehrzweckstreifen bei der Holzgasse bleibt bestehen.

Kosten

Durch die bereits vorhandenen Signale sowie das Versetzen durch das Bauamt können die direkten Kosten für den Verkehrsversuch tief gehalten werden. Es wird davon ausgegangen, dass der Aufwand Bauamt nicht direkt im Projekt verrechnet wird. Die folgenden Kosten entstehen:

	Anzahl	Preis/Stück	Kosten
Signalständer, Montage und Markierung Torelement inkl. "Schachbrettmuster"	2	1'500.00	3'000.00
Zahl "30" auf Fahrbahn	4	140.00	560.00
bestehende Schilder demontieren (2 Stück verschieben, Rest Zwischenlagerung)	9	Bauamt	Bauamt
Total exkl. MwSt.			3'560.00
Mehrwertsteuer 7.7%			274.00
Total inkl. MwSt.			3'834.00
Total inkl. MwSt. (gerundet)			4'000.00

Kosten Wiederherstellung

Sollte der Versuch abgebrochen werden müssen oder wenn entschieden wird, dass der Vorher-Zustand wiederhergestellt werden muss, entstehen die folgenden Kosten:

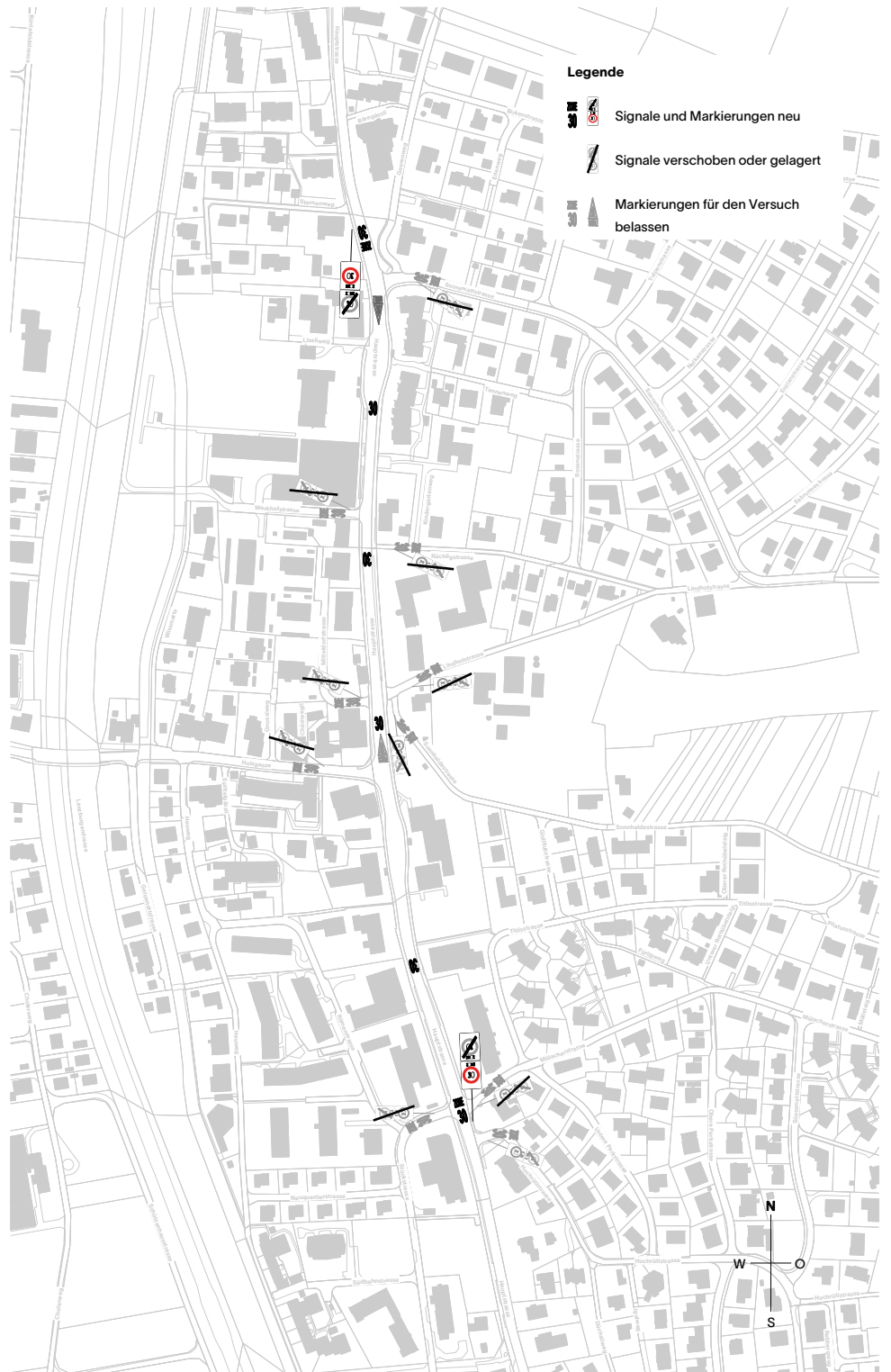
	Anzahl	Preis/Stück	Kosten
Schilder (Zone 30) an altem Standort wieder montieren	9	Bauamt	Bauamt
Demarkierung Torelement inkl. "Schachbrettmuster"	2	500.00	1'000.00
Demarkierung Zahl "30" auf Fahrbahn	4	100.00	400.00
Total exkl. MwSt.			1'400.00
Mehrwertsteuer 7.7%			107.80
Total inkl. MwSt.			1'507.80
Total inkl. MwSt. (gerundet)			1'500.00

Termine

– Information zum geplanten Versuch	vor Wintergemeinde 23
– Publikation Verkehrsversuch	November/Dezember 2023
– allf. Einwendungsverhandlungen	bis Februar 2023
– allf. Einwendungsentscheide	Februar 2023
– Vorher-Erhebungen	März 2023
– Start Verkehrsversuch	April 2024
– Während-Erhebungen	Oktober 2024
– Umfragen	November 2024
– Beurteilung	Winter 2024/25
– Entscheid Gemeinderat	Februar/März 2025
– Informationsveranstaltung	Ende März 2025
– allfällige Publikation definitive Signalisation	Ende März 2025

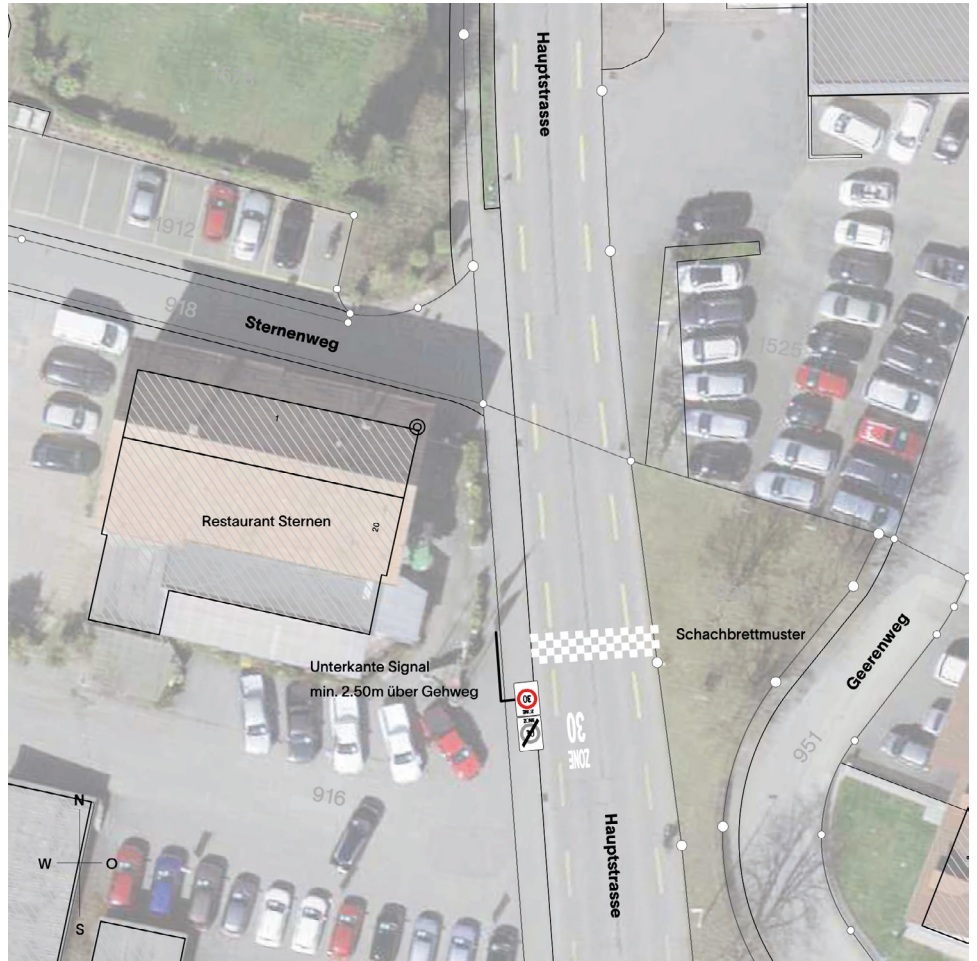
Ein wichtiger Grund für den Versuch ist das Schaffen von Planungssicherheit für die Sanierung der Hauptstrasse. Mit der Projektierung der Elemente (Strasseninfrastruktur, Bushaltestellen etc.) kann begonnen werden, sobald sich abzeichnet, welche Ausbaugeschwindigkeit für das Projekt zu vereinbaren ist.

Übersichtsplan

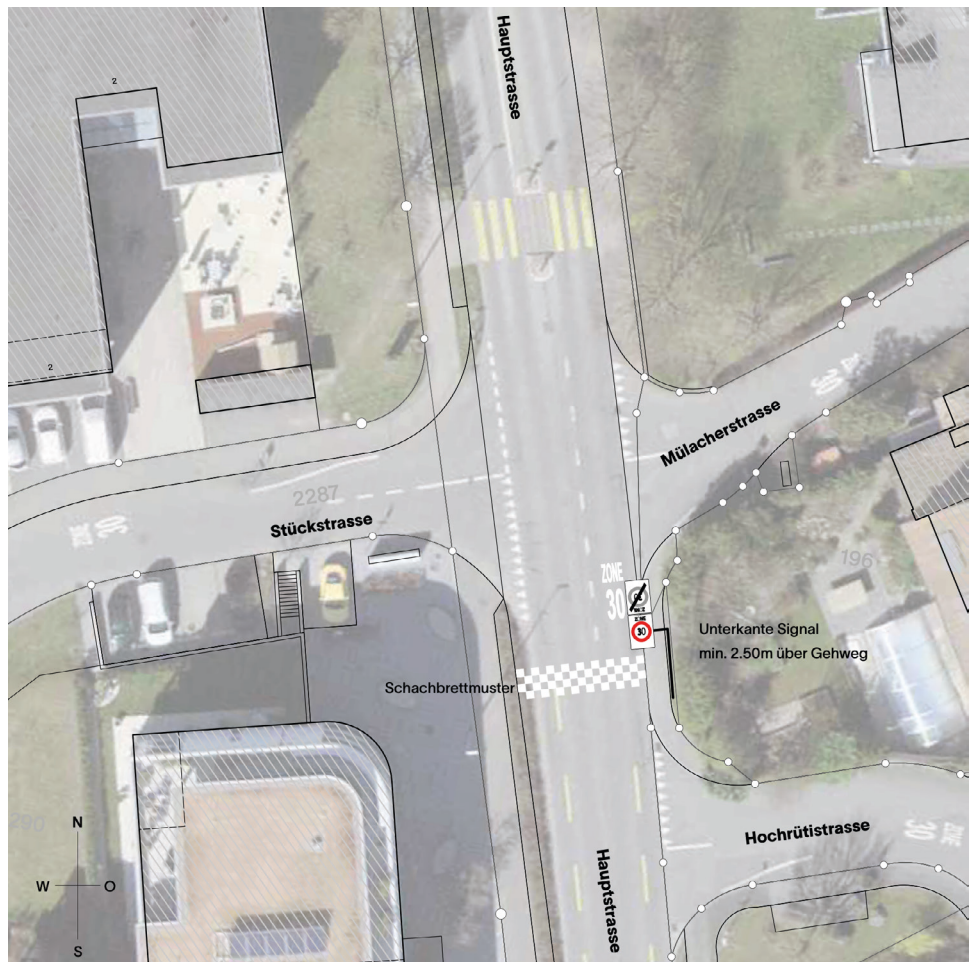


Übersichtsplan Massnahmen 1:5'000
Grundlage: Vermessungsdate

Torsituationen



Tor Nord beim Sternen 1:500
Grundlage: Vermessungsdaten und
Swisstopo



Tor Süd bei Domino 1:500
Grundlage: Vermessungsdaten und
Swisstopo