

# Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit

Beschlossen vom Gemeinderat am 4. März 2024

## Planungsbericht



Orthofoto 2022 auf Landeskarte (Daten des Kantons Aargau und der swisstopo)

---

**SCHEIDEGGER + PARTNER AG**  
INGENIEURE UND PLANER

E-MAIL SCHEIDEGGER@KOPA.CH  
WEB WWW.KOPA.CH

MARTINSBERGSTRASSE 46  
5400 BADEN

FON +41 (056) 200 08 88

PILATUSSTRASSE 28  
5630 MURI

FON +41 (056) 675 39 00

Auftragsnummer  
Status

S099.174.001.01  
**Beschlossen**

Verfasser

Isabelle Gloor, MSc Geografie UZH / CAS Rauplanung HSR  
Christian Ballmer, dipl. Ing FH / Wirtschaftsingenieur (Ballmer + Partner AG)

Verfassungsdatum

4. April 2024 Kontrolle 

Dateiname

be 009174 Evaluierung T30 und Verkehrssicherheit B.docx

Copyright

© SCHEIDEGGER + PARTNER AG - BADEN / MURI - 2024

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Auftrag	4
1.2	Grundlagen	4
1.3	Verfahren	5
<b>2</b>	<b>Situationsanalyse</b>	<b>8</b>
2.1	Ortscharakter und Strassenhierarchie	8
2.2	Unfallstatistik	10
2.3	Verkehrserhebungen	11
2.4	Weitere Sicherheitsdefizite	13
2.5	Auswirkungen von Tempo-30-Zonen	14
<b>3</b>	<b>Massnahmenkonzept</b>	<b>16</b>
3.1	Zielsetzung	16
3.2	Betrachtungssperimeter	16
3.3	Massnahmen 1. Priorität	16
3.3.1	Tempo-30-Zonen	16
3.3.2	Rechtsvortritt-Markierungen ergänzen	19
3.3.3	Punktuelle Massnahmen	20
3.4	Massnahmen 2. Priorität	22
3.5	Weitere geprüfte Massnahmen	27
3.6	Kostenschätzung	27
3.7	Erwartete Auswirkungen und Verhältnismässigkeit	30
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung und Ausblick</b>	<b>31</b>
	<b>Abbildungen</b>	<b>32</b>
	<b>Tabellen</b>	<b>32</b>
	<b>Beilagen</b>	<b>33</b>

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Auftrag

Schneisingen ist eine ruhige, ländliche Gemeinde zwischen Baden und Kaiserstuhl, welche insbesondere mit ihrer Familien- und Tierfreundlichkeit besticht. Das Bedürfnis nach einer ruhigen und sicheren Wohnumgebung ist entsprechend hoch. Der Gemeinderat möchte nun die Frage klären, ob die Verkehrssicherheit und Siedlungsqualität mit der Einführung von Tempo-30-Zonen verbessert werden könnte.

Der Gemeinderat hat die Scheidegger + Partner AG daher im Jahr 2020 damit beauftragt, zu evaluieren, ob und in welcher Form Tempo-30-Zonen eingeführt werden sollten und / oder welche anderen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen werden sollten. Der Entwicklungsprozess wurde unter Einbezug der Bevölkerung gestaltet, um auszuloten, ob und in welcher Form Tempo-30-Zonen oder andere verkehrsberuhigende Massnahmen von der Öffentlichkeit am ehesten unterstützt würden.

Der Fokus der Evaluierung richtet sich auf die Wohnquartiere.

## 1.2 Grundlagen

Soll die Verkehrsgeschwindigkeit in einem Gebiet gesenkt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, bieten sich von Gesetzes wegen verschiedene Ansätze:

- Massnahmen ohne Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit
  - Anpassungen der Markierungen, z.B. mit Rechtsvortritt-Markierungen
  - Bauliche Massnahmen, z.B. Verengungen des Strassenraums oder horizontale Versätze (Baugesuch notwendig)
- Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit für eine bestimmte Strassenstrecke durch Signalisation der entsprechenden Geschwindigkeit (z.B. Strecke mit Höchstgeschwindigkeit 40 km/h innerorts)
- Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit durch Einführung einer Tempo-30-Zone oder einer Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h)

Das vorliegende Konzept fokussiert sich in erster Linie auf Tempo-30-Zonen. Die Signalisationsverordnung (SSV) umschreibt in Art. 22a den Zweck von Tempo-30-Zonen wie folgt:

*«Das Signal «Tempo-30-Zone» (...) kennzeichnet Strassen **in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.**»*

Wozu und unter welchen Voraussetzungen ein Abweichen von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h innerorts) möglich ist, regelt Art. 108 SSV. Demgemäss muss es bezwecken:

- Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr
- Reduktion von übermässigen Lärmbelastungen
- Verbesserung des Verkehrsablaufs

Für das Abweichen von der vom Bundesrat festgesetzten allgemeinen Höchstgeschwindigkeit, also auch für die Einführung von Tempo-30-Zonen, war bis Ende des Jahres 2022 ein Gutachten notwendig (Art. 32 Abs. 3 SVG / Art. 108 Abs. 4 SSV).

Seit dem 1. Januar 2023 ist gestützt auf Art. 108 4bis SSV für die Einführung von **Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen kein Gutachten** und keine vorgängige Prüfung durch den Kanton mehr notwendig. Tempo-30-Zonen sind dabei nur **innerorts** möglich (Art. 108 Abs. 5 lit e SSV).

In Tempo-30-Zonen wird basierend auf § 92 Abs. 2 BauG eine Mischverkehrsführung, also die gemeinsame Nutzung der Strasse durch alle Verkehrsteilnehmer, angestrebt. Fahrzeuge haben nach wie vor grundsätzlich Vortritt vor dem Fussverkehr, die Mischverkehrsführung bedingt aber gegenseitige Rücksichtnahme. Gehwege oder separate Radwege sind daher nicht erwünscht. Ebenso sind Fussgängerstreifen nur dort zulässig, wo ein besonderes Schutzbedürfnis bestimmter Verkehrsteilnehmer besteht, z.B. bei Schulen oder Altersheimen.

Dass sich sämtliche Verkehrsteilnehmer den Strassenraum teilen, erhöht die allgemeine Aufmerksamkeit, was nachweislich zur Vorbeugung vor Unfällen am effektivsten ist.

## 1.3 Verfahren

### Begleitgruppe

Für die Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit hat die Gemeinde Schneisingen eine Begleitgruppe aus 16 Personen aus verschiedenen Ortsteilen und mit unterschiedlichen Haltungen gegenüber Tempo-30-Zonen angefragt. Die Begleitgruppe hätte zu einem Workshop eingeladen werden sollen, aufgrund der COVID-19-Pandemie wurde die Begleitgruppe aber schriftlich zur Mitwirkung gebeten. Allen Teilnehmenden wurde im Dezember 2020 ein Übersichtsplan (Abbildung 1) zugestellt mit der Bitte, Sicherheitsdefizite im Strassenraum auf dem Plan zu kennzeichnen.

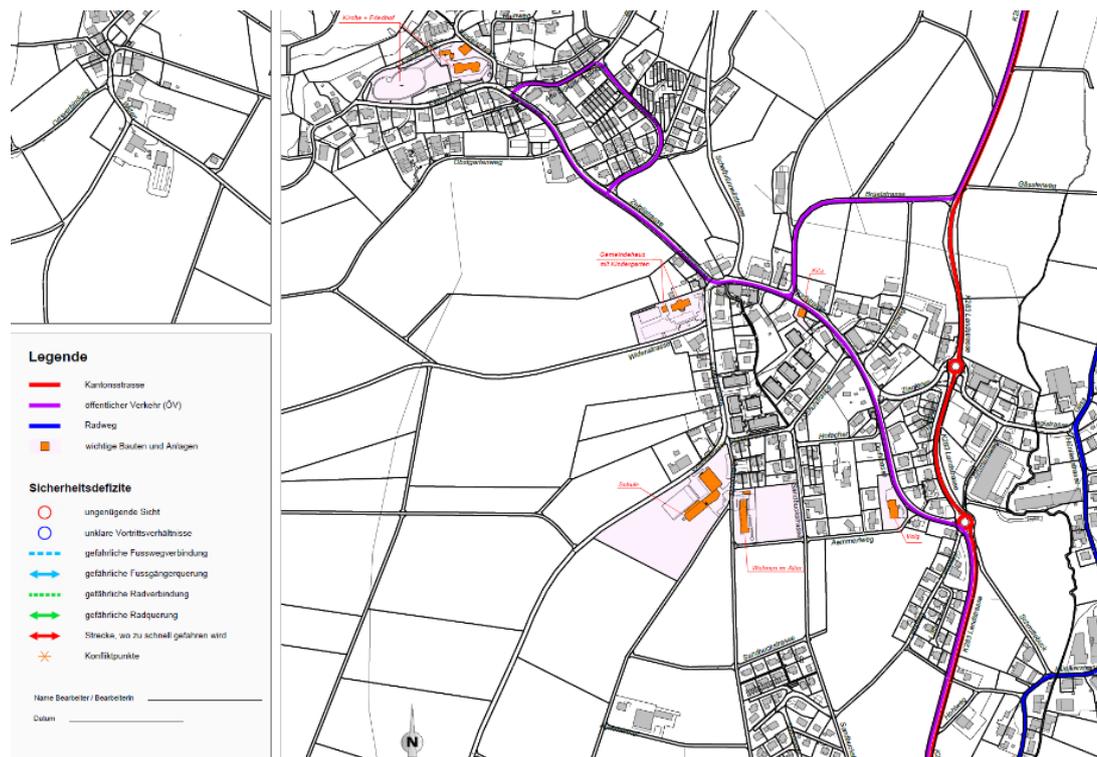


Abbildung 1: Auszug aus dem Plan, welcher der Begleitgruppe zur Bearbeitung zugestellt wurde

Die schriftlichen Rückmeldungen der Begleitgruppe fielen teilweise sehr detailliert aus, einzelne legten den Planeinträgen auch ausführliche Begleitschreiben bei. Manche Personen tauschten sich in der Erarbeitung mit ihrem Umfeld aus, wodurch eine breit abgestützte Rückmeldung entstand. Die Rückmeldungen wurden in einem Übersichtsbericht (Beilage [2]) sowie in einem Übersichtsplan (Beilage [3]) zusammengefasst.

Basierend auf diesen Rückmeldungen sowie der parallel getätigten Situationsanalyse (Kapitel 2) wurde ein Massnahmenplan als Vorschlag erarbeitet. Am 20. Mai 2021 wurde die Begleitgruppe zu einer Informationsveranstaltung eingeladen, an welcher das Ergebnis der Eingaben präsentiert, ein thematischer Überblick über Tempo-30-Zonen gegeben und der Massnahmenvorschlag vorgestellt wurde. In der anschliessenden Diskussion zeigte sich, dass sich die Meinungen wiederum in Befürworter und Gegner von Tempo-30-Zonen teilten.

Gestützt auf diese Veranstaltung und die daran anschliessende Diskussion hat die Energiekommission entschieden, dass die Evaluierung in 1. Priorität auf die Einführung von Tempo-30-Zonen und zwei spezifische Massnahmen und in 2. Priorität auf weitere Massnahmen fokussieren soll, siehe Kapitel 3 und Beilage [4].

### Öffentliche Mitwirkung

Die entsprechend überarbeitete «Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit» wurde vom 18. September bis zum 17. Oktober 2023 öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt, um der breiten Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, das Zwischenergebnis zu

sichten und dazu Fragen und Anregungen einzubringen. Der Planungsstand wurde zu Beginn der Mitwirkungsfrist im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 19. September 2023 dargelegt und erläutert.

Die eingereichten Mitwirkungsbegehren wurden in beiliegendem Mitwirkungsbericht (Beilage [5]) zusammengefasst und der Entscheid des Gemeinderates über die jeweiligen Begehren begründet aufgezeigt.

### **Beschluss Gemeinderat**

Gestützt auf das Ergebnis der Mitwirkung wurde die «Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit» finalisiert und vom Gemeinderat als behördenverbindliches Konzept beschlossen. Ausgehend davon sollen anschliessend konkrete Umsetzungsprojekte in die Wege geleitet werden.

## 2 Situationsanalyse

### 2.1 Ortscharakter und Strassenhierarchie

Schneisingen ist eine ruhige, idyllisch gelegene, ländliche Gemeinde. Das Siedlungsgebiet ist stark verzettelt: Es ist aufgeteilt in die vier Ortsteile Ober-, Mittel- und Unterschneisingen sowie den Weiler Widen. In der Gesamtschau weist Schneisingen sehr ruhige Quartiere mit hoher Wohnqualität auf.

Neben Schule, Kirche und Gemeindehaus finden sich in Schneisingen ein Alterswohnprojekt «Wohnen im Alter», eine Kita und ein Volg mit Postfiliale (Abbildung 2).

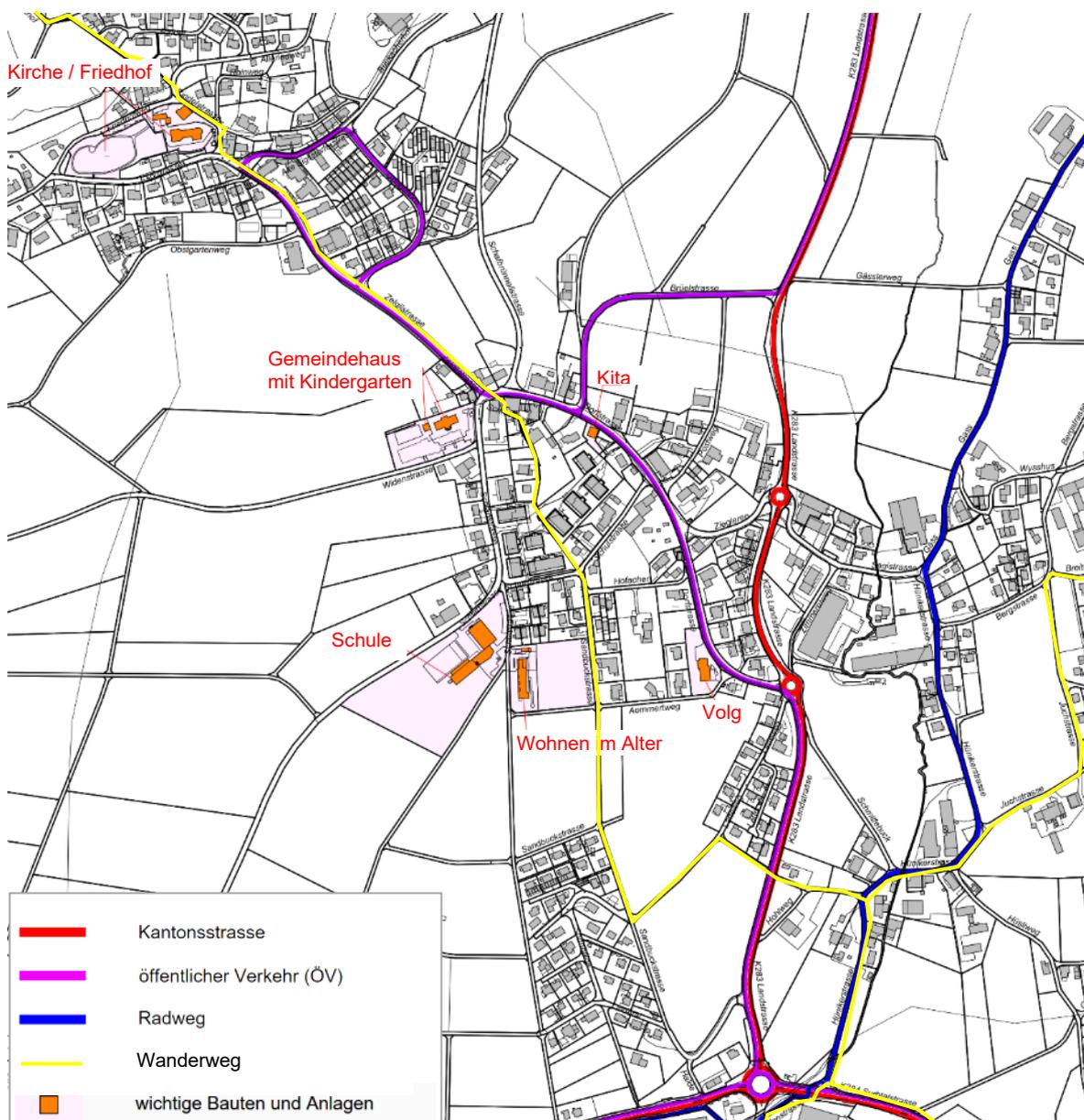


Abbildung 2: Übersicht über die wichtigen Verkehrsachsen in Schneisingen (Plangrundlage: Auszug aus dem Übersichtsplan, welcher für Befragung der Begleitgruppe verwendet wurde)

Das Raumkonzept des Kantons Aargau (Richtplankapitel R1) ordnet Schneisingen einer nach Baden ausgerichteten ländlichen Entwicklungsachse zu. Das eher locker und nicht besonders dicht bebaute Siedlungsgebiet erreicht die gemäss Richtplan anzustrebenden Dichten bei Weitem noch nicht. Das heutige Baugebiet würde also deutliches Verdichtungspotential aufweisen, was auch Auswirkungen auf den Verkehr mit sich bringen würde. Grundsätzlich ist daher langfristig von einer Erhöhung der Verkehrsfrequenzen auszugehen.

Die Gemeinde ist hauptsächlich von Wohnzonen, der Dorfkernzone und Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen geprägt (Abbildung 3). In solchen Zonen besteht üblicherweise ein hohes Sicherheitsbedürfnis für den Fuss- und Radverkehr. In den reinen Wohnquartieren ist auch von einem erhöhten Ruhebedürfnis der Wohnbevölkerung auszugehen.

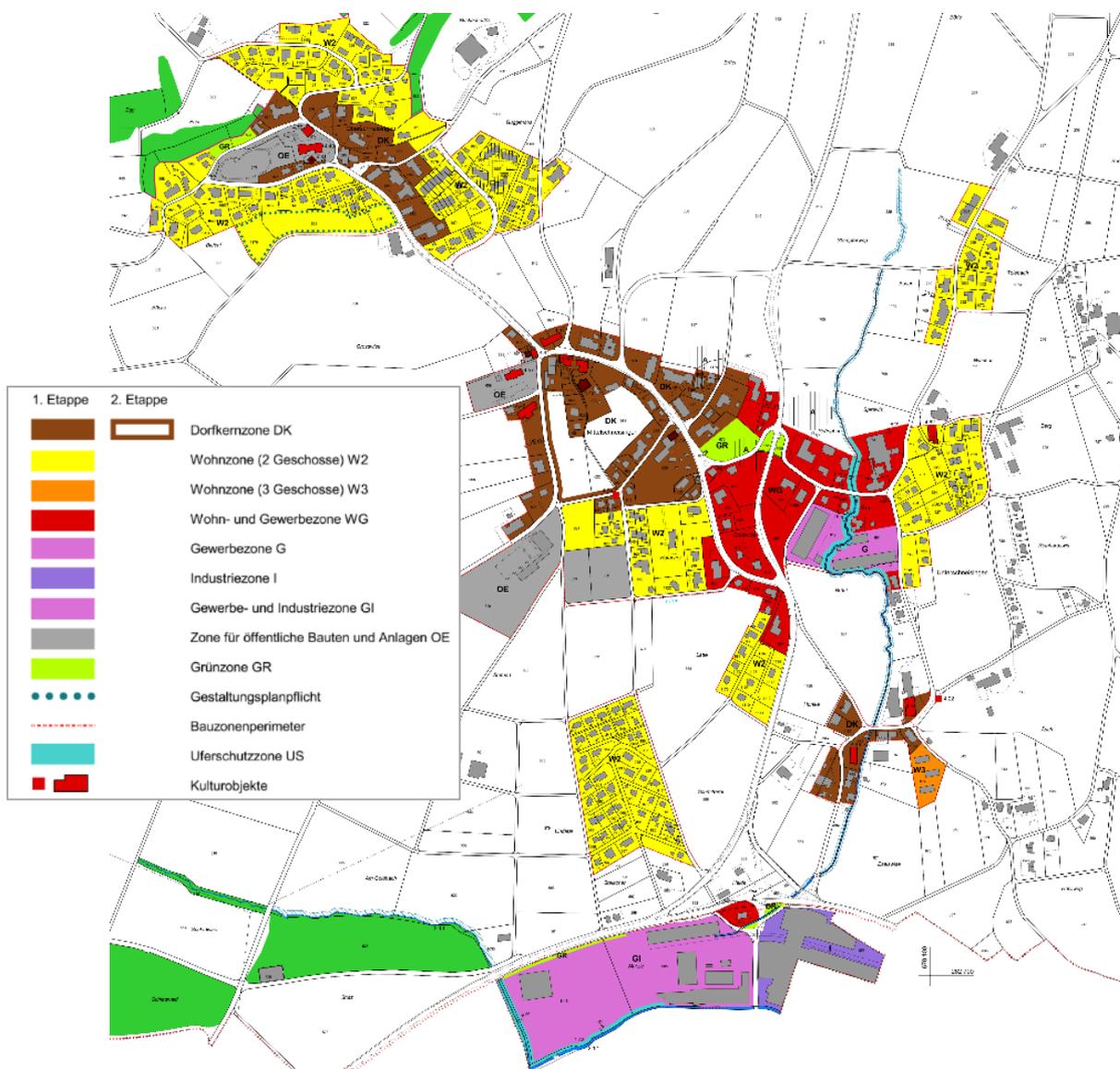


Abbildung 3: Bauzonenplan der Gemeinde Schneisingen

Die wichtigsten Verkehrsachsen sind in Abbildung 2 ersichtlich. Insbesondere die Dorfstrasse, welche Mittelschneisingen durchquert, und die Zelglistrasse, welche Oberschneisingen an Mittelschneisingen anbindet, sind breit und verkehrorientiert ausgebaut: Sie haben den Ausbaugrad und die Funktion einer Sammelstrasse. Über diese Strassen führt auch die Buslinie. Sämtliche übrigen Gemeindestrassen haben den Charakter von Erschliessungsstrassen.

Die Landstrasse (Kantonsstrasse, K283) dient der überörtlichen Verbindung. Sie ist mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von knapp 6'000 Fahrten und einem LKW-Anteil von 3.6% belastet. Sie quert allerdings kein Wohngebiet und ist daher für die Situationsanalyse nur am Rande relevant.

Zu beachten ist hingegen die kantonale Radroute Nr. 621, welche den östlichen Siedlungsbereich via Hünikerstrasse und Gass quert.

Eine räumliche Übersicht zur Ausgangslage bietet der Übersichtsplan in Beilage [1].

## 2.2 Unfallstatistik

Innerhalb der letzten 5 Jahre (1. Januar 2015 – 30. Juni 2020) wurden in Schneisingen vier Verkehrsunfälle durch die Polizei erfasst (Abbildung 4):

- Unfall Nr. 1: Kollisionen durch Vortrittsmissachtung beim Linkseinbiegen zwischen einem PW und einem Kleinmotorfahrzeug
- Unfall Nr. 2: Kollisionen durch Vortrittsmissachtung beim Rechtseinbiegen zwischen einem PW und einem Linienbus
- Unfall Nr. 3: Selbstunfall durch Erschrecken aufgrund äusserer Einflüsse
- Unfall Nr. 4: Schwerer Unfall durch Kollision eines schnellen E-Bikes mit einer Katze

Für die Planung zeigen sich die Unfälle Nrn. 3 und 4 als nicht relevant, da solche Unfälle kaum durch die Einführung von Tempo 30 verhindert werden könnten. Auch Unfall Nr. 1 lässt nicht auf ein besonderes Gefahrenpotential an diesem Ort schliessen, da es sich um ein Manöver zu oder von einem Hausvorplatz handelt.

Einzig von Unfall Nr. 2 kann auf ein Gefahrenpotential auf der Kreuzung Dorfstrasse – Schafbrünnelstrasse geschlossen werden.



Abbildung 4: Übersicht der polizeilich erfassten Unfälle der letzten 5 Jahre (01.01.2015 – 30.06.2020); oben: Ober- und Mittelschneisingen, unten: Unterschneisingen

## 2.3 Verkehrserhebungen

Mitte November 2020 (10. - 13. November 2020) und Mitte März 2021 (16. / 17. März 2021) wurde der Verkehr an acht Zählstellen erhoben und die Geschwindigkeit gemessen. An jeder Zählstelle wurde eine 30-minütige Erhebung je in einer Morgen- und einer Abendspitzenstunde durchgeführt.

Die für die Planung relevanten Ergebnisse sind in Tabelle 1 zusammengestellt; eine räumliche Übersicht zu den Zählstellen bietet Abbildung 5. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Berechtigung zur Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss dem kantonalen Merkblatt überall gegeben ist, weil der Wert  $V_{85}$  an allen Messtellen über 30 km/h liegt.

Tabelle 1: Zusammenfassung Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Zähl- stelle	Ort	Anz. ge- messene Fahrzeuge	$V_{50}^{1)}$	$V_{85}^{2)}$	Anz. Fussgän- ger pro Stunde	Anz. Fahr- räder pro Stunde
1	Sonnhalde 15	8	28	32	14	2
2	Lätteweg 2	5	32	35	7	2
3	Dorfstrasse 12	116	49	55	11	3
4	Dorfstrasse 32	80	43	48	10	9

5	Hünikerstrasse 32	23	30	40	2	5
6	Zelglistrasse 19	47	39	43	16	4
7	Schladstrasse 10	12	37	45	23	4
8	Widenstrasse 3	12	39	45	0	11

1) Geschwindigkeit, welche in 50% der Fälle nicht überschritten wird.

2) Geschwindigkeit, welche in 85% der Fälle nicht überschritten wird.

Zusätzlich stehen die Auswertung von Geschwindigkeitsmessungen, welche von der Regionalpolizei Zurzibiet vom 13. bis 19. Januar 2021 durchgeführt wurden, zur Verfügung. Die Messungen sind allerdings mit grossem Vorbehalt zu betrachten, da die Strasse gemäss Auskunft der Gemeinde während diesem Zeitraum praktisch durchgehend schnee- und eisbedeckt war. Diese Messungen wurden an gleicher Lage wie die Zählstelle 3 gemäss Abbildung 5, auf Höhe Dorfstrasse 12, erhoben. Wie in Tabelle 2 ersichtlich, sind die Messwerte dennoch markant tiefer ausgefallen als in der Messung gemäss Tabelle 1, was auf die erwähnten, tiefwinterlichen Strassenverhältnisse zurückzuführen sein dürfte.

Tabelle 2: Ergebnisse der Verkehrserhebungen der Repol Zurzibiet vom 13. - 19.01.2021

Ort	Anz. gemessene Fahrzeuge	V <sub>50</sub>	V <sub>85</sub>	Anteil Schwerverkehr	Durchschnittlicher Abstand
Dorfstrasse 12	3'660	33	43	4%	1.6 Sek.

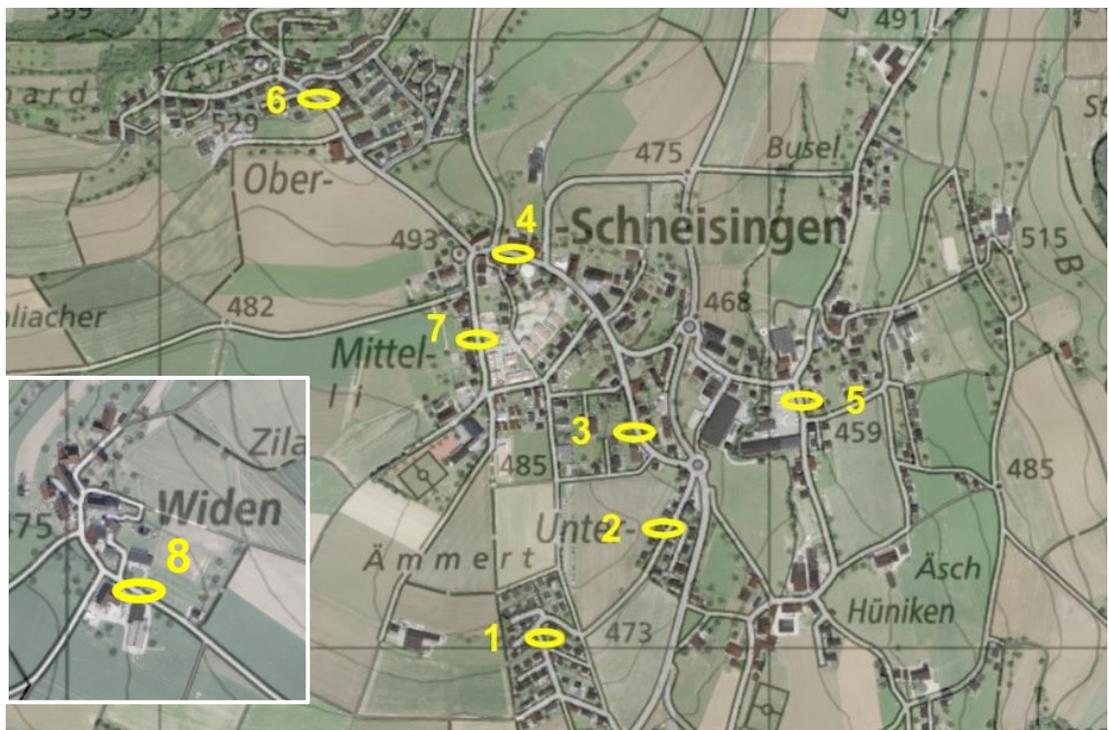


Abbildung 5: Räumliche Übersicht zu den Verkehrserhebungen

## 2.4 Weitere Sicherheitsdefizite

Im Dezember 2020 wurde der Begleitgruppe ein Übersichtsplan mit der Bitte zugestellt, Informationen über die von ihnen wahrgenommenen Sicherheitsdefizite einzutragen (vergleiche Kapitel 1.3). Folgende Problempunkte wurden dabei genannt (von Süd nach Nord):

- **Murzlenstrasse:** Heikle Fussgängerquerung, inkl. der beiden Querungen über die Surbtalstrasse
- **Sonnhalde / Lindtal / Sandbuckstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, ungenügende Sicht an den Kreuzungen Sandbuckstrasse – Lätteweg, Sonnhalde – Lindetal, Sandbuckstrasse – Halde sowie Konfliktpunkt bei Einmündung in die Landstrasse
- **Hünikerstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, gefährlich für Fussgänger und Velos, ungenügende Sicht an den Kreuzungen Hünikerstrasse – Hohlweg und Hünikerstrasse – Hüsliweg
- **Lätteweg:** Ungenügende Sicht bei Einmündung der Lätte
- **Kreisel Landstrasse – Dorfstrasse:** Ungenügende Sicht / Konfliktpunkt bei Einfahrt von Dorfstrasse
- **Aemmertenweg:** Missachtung Fahrverbot
- **Dorfstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, Konfliktpunkt Parkplatz Volg, ungenügende Sicht / Konfliktpunkt bei Kreuzung Dorfstrasse – Ziegleren, Konfliktpunkt Bushaltestelle Mitteldorf, fehlende sichere Fussgängerquerungen im Bereich Dorfstrasse 28 – 40, ungenügende Sicht in Kurve beim Übergang Dorfstrasse – Zelglistrasse
- **Schulstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, gefährliche Verbindung für Fussgänger (Schulweg), gefährliche Querung bei Einmündung in Dorfstrasse; Vorschlag: Einbahnregime
- **Schladstrasse:** Gefährliche Verbindung für Fussgänger (Schulweg), ungenügende Sicht bei Einmündung Widenstrasse
- **Brüelstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit auf Abschnitt zur Dorfstrasse
- **Landstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit von Kreisel Dorfstrasse bis Höhe Gässlerweg, Konfliktpunkt bei Einmündung Ziegleren 5, gefährliche Fussgängerquerung v.a. in der Vegetationszeit Gässlerweg – Brüelstrasse
- **Gass:** Überhöhte Geschwindigkeit von Velos, gleichzeitig für Velos gefährliche Strecke wegen teils unübersichtlichem Strassenraum, überhöhte Geschwindigkeit von Autos auf unterem Abschnitt
- **Zelglistrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, für Fussgänger gefährliche Querung zum Guggimoos
- **Alte Siglistorferstrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit v.a. von Traktoren
- **Espistrasse:** Überhöhte Geschwindigkeit, gefährlicher Blumenkübel im Strassenraum, zu schnell fahrende Velos beim Übergang auf Feldweg

- **Rindelstrasse:** Gefährliche Verbindung für Fussgänger, Konfliktpunkt bei Einmündung in Zelglistrasse, ungenügende Sicht bei den Einmündungen Friedhofweg und Alleriedweg, zu schnell fahrende Velos, fehlende Kreuzungsmöglichkeit im Bereich Rindelstrasse 22 bis Rindelhof

Eine detaillierte Übersicht über die verschiedenen Eingaben bietet der Bericht in Beilage [2] sowie der Übersichtsplan in Beilage [3].

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe vom 18. September bis 17. Oktober 2023 wurden weitere Sicherheitsdefizite eingebracht (vergleiche Mitwirkungsbericht in Beilage [5]). Einige davon waren bereits als Sicherheitsdefizite bezeichnet. Ergänzend wurden aber folgenden Sicherheitsdefizite in den Übersichtsplan (Beilage [3]) aufgenommen:

- **Alte Siglistorferstrasse**, Einmündung in die Zelglistrasse: Ungenügende Sicht
- **Brüelstrasse**, Einmündung in Landstrasse: Ungenügende Sicht (je nach Feldkultur)
- **Sagistrasse:** Gefährliche Verbindung für Fussgänger wegen Lastwagen auf dem Trottoir

Die vorgebrachten Hinweise wurden aus fachlicher Sicht gefiltert in der weiteren Planung berücksichtigt.

## 2.5 Auswirkungen von Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen bringen für Wohnquartiere viele Vorteile mit sich:

- Mit der reduzierten Geschwindigkeit verringert sich das Unfallpotential.
- Mit der reduzierten Geschwindigkeit verringert sich die Gefahr von schweren Unfällen deutlich: Während ein Auto bei 30 km/h bei trockener Fahrbahn nach gut 21 m bereits stillsteht, fährt ein Auto bei 50 km/h an derselben Stelle aufgrund der Reaktionszeit des Lenkers noch ungebremst weiter.
- Die nötigen Sichtweiten halbieren sich, womit die Einschränkung durch Sichtzonen für die anstossenden Grundstücke deutlich geringer ausfällt.
- Mit der reduzierten Geschwindigkeit sind weniger breite Strassen notwendig, da weniger Bewegungsspielraum für die Fahrzeuge notwendig ist.
- Der Verkehrsfluss wird in der Regel verstetigt.
- Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen werden reduziert.
- Schleichverkehr durch Quartiere wird unattraktiver.
- Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer wird gefördert.

Demgegenüber steht als Nachteil hauptsächlich ein gewisser Zeitverlust. In Quartieren fällt dieser aber in der Regel tatsächlich sehr gering aus. In Schneisingen beträgt der theoretische Zeitverlust vom Kreisel Dorfstrasse / Landstrasse bis zur Antoniuskapelle 30 Sekunden. Der effektive Zeitverlust dürfte geringer ausfallen, da eine Befahrung dieser Strecke mit konsequent 50 km/h nur schon aufgrund der vorhandenen Rechtsvortritte nicht möglich ist.

Tempo-30-Zonen sind kein Allheilmittel für sämtliche Verkehrsprobleme in Quartieren. Insbesondere für punktuelle Sicherheitsdefizite ist daher zu prüfen, in welcher Form sie am sinnvollsten verringert oder gar behoben werden können.

## **3 Massnahmenkonzept**

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind im Massnahmenplan (Beilage [4]) räumlich verortet.

### **3.1 Zielsetzung**

Das Ziel der vorliegenden Evaluierung ist, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Da Fuss- und Veloverkehr die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden darstellen, ist deren Sicherheit zwangsläufig ein grosses Gewicht beizumessen. Gleichzeitig soll die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet verbessert werden.

### **3.2 Betrachtungssperimeter**

Für die vorliegende Evaluierung wurden die Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet der gesamten Gemeinde Schneisingen betrachtet. Massnahmen beschränken sich jedoch auf die Bereiche und Orte, wo sie als notwendig und sinnvoll erachtet werden.

Kantonsstrassen wurden im Massnahmenkonzept nicht berücksichtigt, weil Massnahmen an Kantonsstrassen nicht selbstständig von der Gemeinde entschieden werden können, sondern in Zusammenarbeit mit dem Kanton angegangen werden müssten. Von kantonaler Seite bestehen dabei klare, vereinheitlichte Vorgaben für die Gestaltung von Kantonsstrassen.

### **3.3 Massnahmen 1. Priorität**

#### **3.3.1 Tempo-30-Zonen**

Wie in Kapitel 2.5 aufgezeigt, vermögen Tempo-30-Zonen in Hinblick auf die Zielsetzung vieles zu leisten und vermögen vielen der vorgebrachten Sicherheitsdefizite (siehe Kapitel 2.4) effektiv entgegenzuwirken. Aus diesem Grund besteht der Kern des vorgeschlagenen Massnahmenkonzepts in der Einführung von Tempo-30-Zonen im Baugebiet in allen Ortsteilen ausser dem Weiler Widen und den locker besiedelten Gebieten im Bereich Bergstrasse / Juchstrasse.

Im Kern des Weilers Widen kann bereits heute faktisch kaum schneller als 30 km/h gefahren werden. An der Bergstrasse und Juchstrasse ist die Besiedlung zu locker, als dass sich Tempo-30-Zonen rechtfertigen würden.

Tempo-30-Zonen sind jeweils mit Eingangsportalen anzuzeigen. Eingangsportale sind grundsätzlich am Eingang zur Siedlung resp. zum Baugebiet zu platzieren. Bei der losen Siedlungsstruktur der Gemeinde Schneisingen würde dies aber eine unverhältnismässig hohe Anzahl an nötigen Zonenportalen bewirken, wenn die Zonenabgrenzung strikt nach den Bauzonen vorgenommen wird: Die Zelglistrasse, die Schafbrünnelstrasse, die Sandbuckstrasse, der Lätteweg, die Hünikerstrasse und die Gass

sind jeweils nur für kürzere Abschnitte nicht dem Baugebiet zugewiesen. Die betroffenen Strassenabschnitte erfüllen aber jeweils eine wichtige Verbindungsfunktion zum Ortskern (Mittelschneisingen) oder zwischen den Ortsteilen. Sie dienen daher immer auch als Schulweg sowie anderweitig als Fuss- und Veloverbindungen. Aufgrund dieser Funktion und der besonderen, räumlichen Ausgangslage scheint es gerechtfertigt, die Tempo-30-Zonen auf diesen verbindenden Strassenabschnitten nicht zu unterbrechen.

Im Massnahmenkonzept ergeben sich so zwei Tempo-30-Zonen: Eine westlich und eine östlich der Kantonsstrasse. An folgenden Orten sind für diese Zonen jeweils Eingangsportale notwendig:

- Für die **Zone westlich der Kantonsstrasse**:
  - In **Oberschneisingen** auf der der Espistrasse, beim Rindelhof und dem Buckacherhof sowie auf der Schafbrünnelstrasse  
*Anmerkung: Der Rindelhof liegt an einer unübersichtlichen Strassenkurve, in welche ein Fussweg (Wanderweg) einmündet. Die Strasse ist in diesem Bereich schmal und lässt ein Kreuzen von zwei Personenwagen kaum zu. Der Ausflugsverkehr zum Parkplatz im Wald ist aber nicht unerheblich. Daher erscheint es sinnvoll, den Rindelhof mit in die Tempo-30-Zone aufzunehmen.*
  - In **Mittelschneisingen** auf der Dorfstrasse, der Strasse zum Aemmerthof, der Schladstrasse, der Widenstrasse, der Brüelstrasse, dem Postweg und der Ziegleren
  - In **Unterschneisingen** auf dem Lätteweg, auf der Sandbuckstrasse und dem Lindetal
- Für die **Zone östlich der Kantonsstrasse**:
  - In **Mittelschneisingen** auf der Sagistrasse, dem Gässlerweg, der Gass plus Seitenstrasse, dem Wysshus und der Bergstrasse
  - In **Unterschneisingen** auf der Hünikerstrasse, dem Hohlweg, dem Schmittebuck, dem Hüsliweg und der Juchstrasse

Insgesamt sind zur Umsetzung dieses Massnahmenkonzepts **25 Eingangsportale** notwendig.

Die Ausgestaltung dieser Portale kann unterschiedlich erfolgen. Notwendig ist das Zoneneingangs- resp. Ausgangssignal (Signal 2.59.1 und 2.59.2 gemäss SSV) sowie die Fahrbahnmarkierung «ZONE 30», welche nach Norm auszuführen ist. Das Signal kann neben der Fahrbahn oder als Stele auf der Fahrbahn, evtl. ergänzt durch einen Betonsockel, angeordnet werden. Zur Unterstützung der Portalwirkung werden in der Regel zusätzlich Markierungen quer über die Fahrbahn angebracht, z.B. durchgezogene Streifen oder Schachbrettmarkierungen. Auf kaum befahrenen Strassen wird jedoch in der Regel auf die Fahrbahnmarkierungen verzichtet. Verschiedene Möglichkeiten zur Ausbildung Zonenportale sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 ersichtlich.

Die genaue Ausgestaltung der Portale ist im Ausführungsprojekt zu konkretisieren. Für die Kostenschätzung (Kapitel 3.6) wird von zwei Stelen sowie 23 Signalen neben der Fahrbahn mit Fahrbahnmarkierungen ausgegangen.



Abbildung 6: Beispiel eines Zonenportals in Wohlten (AG); Projekt und Foto von Ballmer + Partner AG

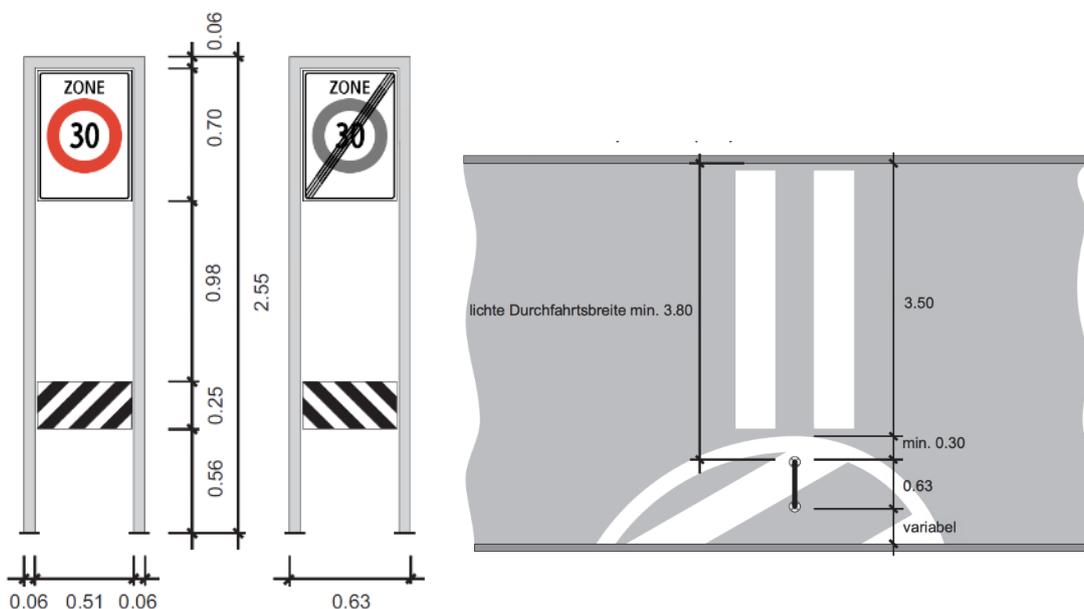


Abbildung 7: Mögliche Ausgestaltung der Zonenportale als Stelen in der Ansicht (links) und mögliche Platzierung mit Sperrfläche in der Aufsicht (rechts); Abbildungen von Ballmer + Partner AG

Diese Anzahl an Zonenportalen ist im Vergleich zu anderen Gemeinden immer noch recht hoch, trotz des erläuterten Verzichts auf Unterbrüche auf verschiedenen Strassenabschnitten. Sie wirft die daher Frage auf, ob die Tempo-30-Zonen noch effizienter angeordnet werden könnten, um die Zahl der Portale zu reduzieren.

Aufgrund der Kantonsstrasse (K283, Landstrasse), welche das Gemeindegebiet durchquert, ist dies aber nicht möglich. Kantonsstrasse können aufgrund ihrer verkehrsorientierten Funktion in der Regel nicht in Tempo-30-Zonen integriert werden. Ausnahmen sind nur in dicht bebauten Ortskernsituationen denkbar, was in Schneisingen nicht gegeben ist.

Zur Unterstützung des Tempo-30-Regimes sollen innerhalb der Zone dort, wo die Quartierstrassen über längere Abschnitte breit und gerade sind, zusätzliche, erinnernde Fahrbahnmarkierungen «30» angebracht werden. Die genaue Lage und Anzahl sind im Umsetzungsprojekt konkret zu definieren, grob geschätzt ist für die vorgesehenen Tempo-30-Zonen aber mit **rund 30 ergänzenden Fahrbahnmarkierungen** zu rechnen.

In Tempo-30-Zonen gilt grundsätzlich die **Mischverkehrsführung**: Separate Streifen für Fuss- und Radverkehr sind unerwünscht. Fussgängerstreifen sind unzulässig, ausser, *«wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen oder Heimen»*.

Das vorliegende Massnahmenkonzept beabsichtigt jedoch nicht, vorhandene Trottoirs oder Fussgängerstreifen mit Einführung von Tempo-30-Zonen aufzuheben. Auf den Schneisinger Gemeindestrassen sind heute an zwei Orten Fussgängerstreifen vorhanden:

- An der Einmündung der Schladstrasse in die Dorfstrasse (Zugang zum Gemeindehaus)
- Auf der Dorfstrasse bei Einmündung der Ziegleren (wichtige Schulwegverbindung)

Diese sollen im Sinne von wichtigen Querungen auf dem Weg zu Schule und Kindergarten beibehalten werden.

Gemäss Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen war bisher spätestens nach einem Jahr nach Einführung der Tempo-30-Zone eine Nachkontrolle durchzuführen. Diese Pflicht entfällt jedoch mit der Anpassung der Verordnung per 1. Januar 2023.

Trotzdem ist es sinnvoll, die Effektivität der Tempo-30-Zone zu überprüfen. Sollte festgestellt werden, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau noch nicht erreicht werden konnte, sollten ergänzende Massnahmen umgesetzt werden. Konkret bieten sich hierfür in Schneisingen die Massnahmen 2. Priorität an, siehe Kapitel 3.4.

### 3.3.2 Rechtsvortritt-Markierungen ergänzen

Gemäss der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen gilt in Tempo-30-Zonen grundsätzlich Rechtsvortritt. Dies entspricht bereits der heutigen Verkehrsführung in Schneisingen, mit zwei Ausnahmen:

- «Stopp» bei der Einmündung Rindelstrasse in die Zelglistrasse: Dieser soll gemäss Entscheid des Gemeinderates vom 4. März 2024 beibehalten werden.

- «Kein Vortritt» bei der Einmündung Schladstrasse in die Dorfstrasse / Zelglistrasse: Siehe dazu Kapitel 3.3.3.

Rechtsvortritt gilt grundsätzlich überall, wo keine andere Regelung markiert ist. Es ist also an sich nicht nötig, Rechtsvortritt überall zu markieren. Trotzdem gilt es als unterstützend für die Verkehrsberuhigung, Rechtsvortritte konsequent zu markieren. Daher empfiehlt es sich zur Unterstützung des Tempo-30-Regimes, sämtliche Rechtsvortrittsmarkierungen, welche heute noch nicht markiert sind, zu ergänzen.

Wo Trottoirüberfahrten bestehen (sofern sie korrekt ausgeführt sind), bestimmen diese die Vortrittsverhältnisse – hier können keine Rechtsvortritte eingeführt werden.

### 3.3.3 Punktuelle Massnahmen

Neben der Einführung von Tempo-30-Zonen werden an folgenden drei Orten andere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in als notwendig erachtet und daher in 1. Priorität vorgesehen:

- **Einmündung Schladstrasse in Dorfstrasse / Zelglistrasse: Neuer Stopp**  
Hier sieht der Gemeinderat aus Sicherheitsgründen neu einen «Stopp» anstelle des heutigen «Kein Vortritt» vor.



Abbildung 8: Einmündung Schladstrasse in Dorfstrasse / Zelglistrasse (Luftbild 2021, Daten der Swisstopo)

- **Einmündung Guggimoos – Zelglistrasse: Einmündung anpassen**  
Eine Möglichkeit zur Verbesserung ist in Abbildung 9 aufgezeigt. Die Befahrbarkeit für 18.75m-lange Gelenkbusse wurde überprüft und ist gewährleistet (ein nach rechts abbiegender Bus muss trotz des Pfostens nicht auf die Gegenfahrbahn der Zelglistrasse ausholen, um abbiegen zu können).

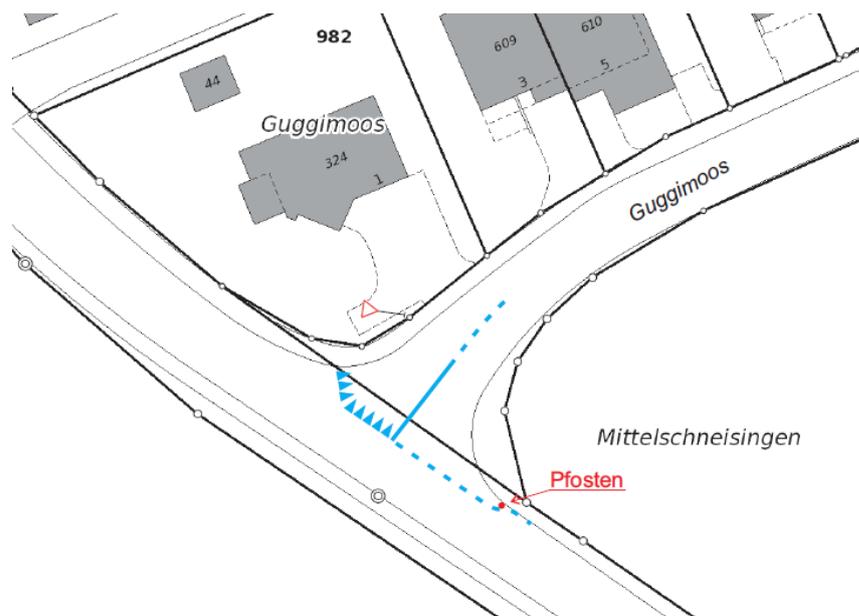


Abbildung 9: Mögliche Anpassung der Einmündung Guggimoos (Abbildung von Ballmer + Partner AG)

- **Murzelenstrasse: Querungshilfe für Fussverkehr**

Südlich des Bucher-Kreisels ist die Querung für den Fussverkehr über die Murzelenstrasse heikel. Die Querung stellt aber eine wichtige Verbindung zum Bahnhof Niederweningen dar. Im Jahr 2019 wurde ein Fussgängerstreifen markiert, aber wieder entfernt. Die jetzige Situation mit fehlender Querungshilfe vermag aber nicht zu überzeugen. Daher wurden verschiedene Möglichkeiten zur Platzierung einer Querungshilfe für den Fussverkehr geprüft. Die Anordnungsmöglichkeiten sind aufgrund der nötigen Sicht vom resp. zum Kreisel, der auf Parzelle Nr. 910 bestehenden Steinkorbmauer (Lärmschutz), des Hünikerbachs sowie der bestehenden Erschliessungen stark eingeschränkt. Einzig möglich erscheint die Erstellung eines Fussgängerstreifens gemäss Abbildung 10, wobei die Anbindung beidseitig der Murzelenstrasse mit einem Fussgängerlängsstreifen (Aargauer Trottoir) gewährleistet wird. Für den Radverkehr wird die bestehende Querung hingegen als angemessen und nicht zu verändern beurteilt.

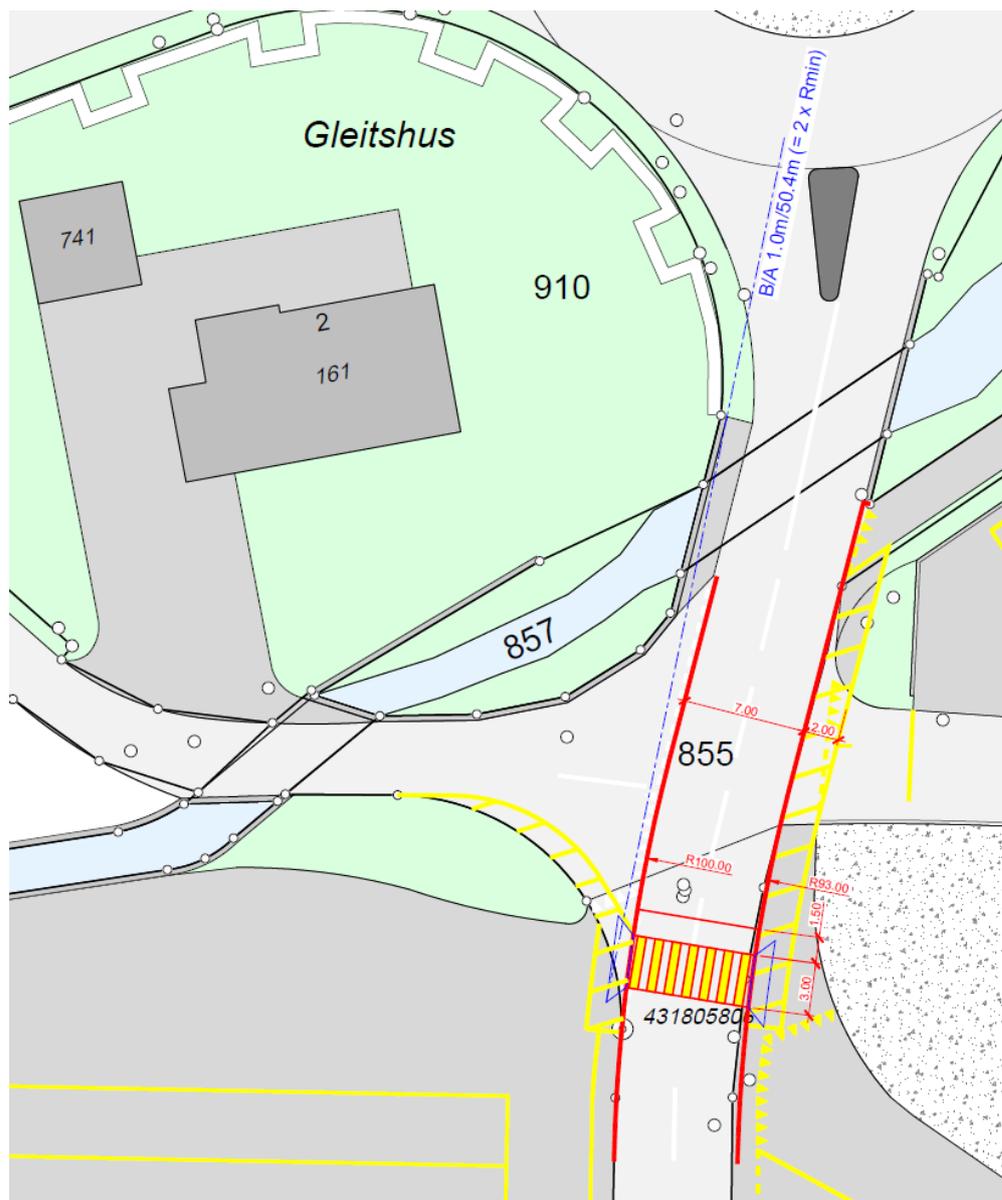


Abbildung 10: Mögliche neue Querungshilfe für den Fussverkehr über die Murzelenstrasse

Unter den Sicherheitsdefiziten, welche von der Begleitgruppe gesammelt wurden, ist auch der Fussgängerstreifen über die Surbtalstrasse, Höhe Halde – Murzelenstrasse, aufgeführt. Der Busch, welcher dort die Sicht auf den Wartebereich des Fussgängerstreifens behinderte, wurde zwischenzeitlich bereits entfernt.

### 3.4 Massnahmen 2. Priorität

Alle in diesem Kapitel beschriebenen Massnahmen sind aus Sicht des Gemeinderates sinnvoll, jedoch nicht prioritär zu behandeln. Es soll daher nach Umsetzung der Massnahmen 1. Priorität evaluiert werden, ob Bedarf besteht, einzelne oder alle dieser Massnahmen zusätzlich umzusetzen.

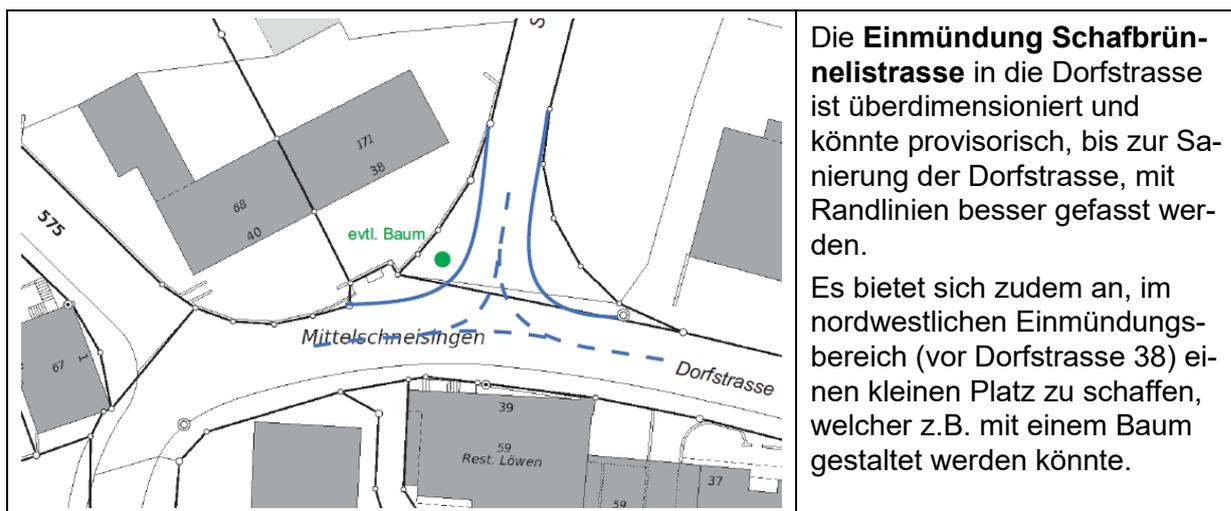
Grundsätzlich sollte der Strassenraum nach einer Einführung von Tempo-30-Zonen in der Dimensionierung und Gestaltung dem neuen Geschwindigkeitsregime angepasst werden. Bauliche Massnahmen sind jedoch kostspielig und daher in der Regel nur sinnvoll, wenn eine Strasse sowieso baulich erneuert werden muss. Bis zu diesem Zeitpunkt kann eine angemessene Wirkung mit provisorischen Massnahmen wie zum Beispiel mit Markierungen erreicht werden.

Insbesondere die Dorfstrasse ist aus heutiger Sicht deutlich überdimensioniert, ebenso wie fast alle Knoten der Dorfstrasse. Bei einer grösseren Sanierung der Dorfstrasse wird es angezeigt sein, die Strasse und ihre Knoten auf die normgerechte Grösse zu redimensionieren. Bis jedoch eine Sanierung der Dorfstrasse ansteht, kann eine gewisse Entschärfung mit Markierungen erreicht werden. Die Massnahmen 2. Priorität an der Dorfstrasse umfassen daher:

- **Optische Verschmälerung der Strassenbreite** durch Abschnitte mit **Farbbändern** am Strassenrand: Die Strassenbreite wird mit einem Farbband von 0.4 – 0.6 m Breite optisch reduziert, wodurch vorsichtiger resp. langsamer gefahren wird. Die Wirkung dieser Massnahme ist nachgewiesen, beschränkt sich aber auf eine Reduktion der Geschwindigkeit um einige wenige km/h.
- **Engere Linien- und Verkehrsführung der überdimensionierten Knoten** durch neue Randlinien (Markierung 6.15 gemäss SSV): Mit dieser Massnahme wird der Verkehr in den Knoten besser geführt, womit die Rechtsvortritte erst ihre Wirkung erzielen. Mit der heutigen Verkehrsführung sind die Vortrittsverhältnisse oft zu wenig klar.

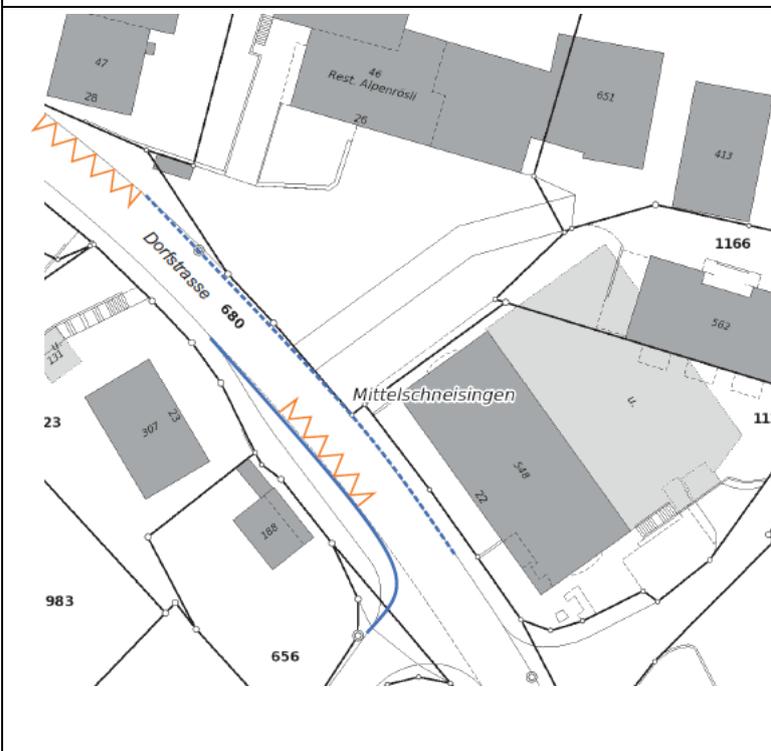
Die Massnahmen sind in Tabelle 3 genauer aufgezeigt und erläutert.

Tabelle 3: *Vorschläge für temporäre Massnahmen an der Dorfstrasse (Skizzen / Abbildungen von Ballmer + Partner AG)*



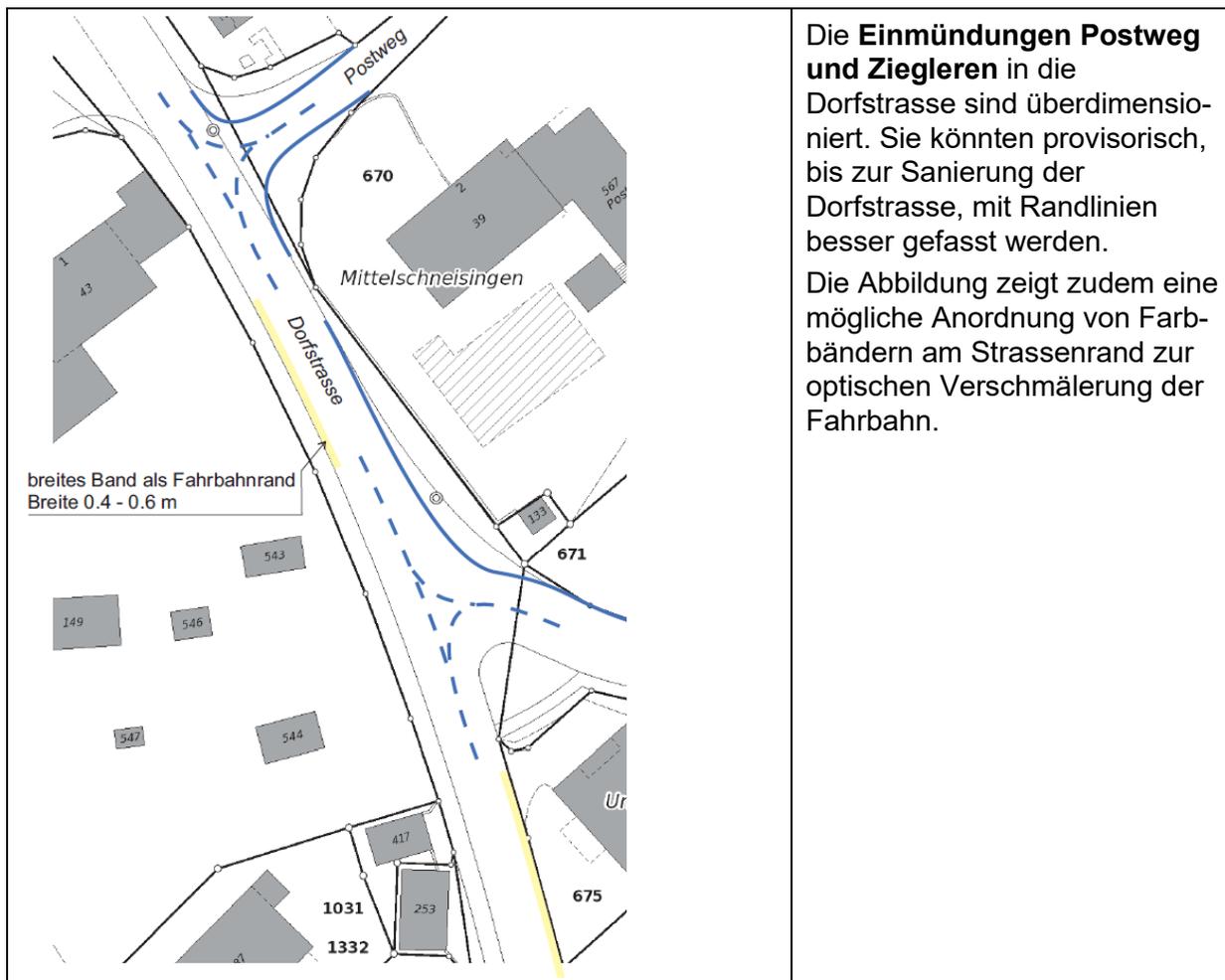


Die **Einmündung Brüelstrasse** in die Dorfstrasse ist ebenfalls sehr weitläufig. Über die Brüelstrasse verläuft jedoch die Buslinie nach Siglistorf / Kaiserstuhl. Eine Prüfung der Bus-Schleppkurven hat ergeben, dass der Knoten nicht weiter eingengt werden kann. Zurzeit sind **keine Massnahmen** möglich, allfällig kann die Situation im Zuge der Sanierung der Dorfstrasse baulich verbessert werden.



Im Bereich des **Restaurants Alpenrösli** läuft die Fahrbahn fließend in den Platzbereich über. Die Fahrbahn sollte hier mit Führungslinien (Markierung 6.16 gemäss SSV) gegenüber dem Platzbereich abgegrenzt werden.

Zudem könnte eine weitere Verkehrsberuhigung durch Ersatz der Busbuchten durch Fahrbahnhaltestellen erzielt werden. Für eine hindernisfreie Umgestaltung der Haltestellen gemäss dem BehiG könnte diese Massnahme unumgänglich sein. Da die Postautos an dieser Stelle aber warten, wenn das Oberdorf nicht bedient wird, ist u.a. die Vereinbarkeit mit dem Fahrplan zu prüfen.



Neben diesen Massnahmen an der Dorfstrasse sind an zwei weiteren Orten Massnahmen angezeigt:

- Die **Parkierung** beim **Volg** an der Dorfstrasse erfolgt heute unregelt. Üblicherweise wird senkrecht vor dem Laden parkiert, wodurch rückwärts über das Trottoir auf die Dorfstrasse ausgefahren werden muss. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen. Zudem fliesst die Einmündung des Aemmertenweges offen in den Parkierungsbereich über. Es sollte geprüft werden, wie die Parkierung sicherer gelöst werden kann.



Abbildung 11: Parkierungssituation beim Volg an der Dorfstrasse (Luftbild 2018 auf der amtlichen Vermessung; Daten des Bundesamts für Landestopografie swisstopo und des Kantons Aargau)

- Bei der **Einmündung der Lätte in den Lättenweg** sind die Sichtzonen nicht gewährleistet. Mit einer Vorziehung der Einmündung in den Lättenweg und Einführung eines Stopps könnte die Situation verbessert werden (siehe Abbildung 12). Andernfalls sind die nötigen Sichtzonen auf den angrenzenden privaten Grundstücken durchzusetzen.

Die Anbringung eines Spiegels, wie in einer Eingabe der Begleitgruppe eingebracht, ist keine überzeugende Lösung, weil die Sicht beidseitig eingeschränkt ist und Spiegel ebenfalls mit Sicherheitsproblemen behaftet sind.



Abbildung 12: Mögliche Verbesserung der Einmündung Lätte in den Lättenweg (Skizze von Ballmer + Partner AG)

### 3.5 Weitere geprüfte Massnahmen

Aufgrund einer entsprechenden Eingabe aus der Begleitgruppe wurde überprüft, ob die Schulstrasse in ein Einbahnregime überführt werden sollte. Auf der Schulstrasse sollten grundsätzlich zwei Personenwagen kreuzen können. Dies ist in zwei Bereichen nicht oder nur mit Überfahren des schmalen Trottoirs möglich:

- Von der Schladstrasse bis zur Einmündung Sandbuckstrasse auf einem Abschnitt von rund 85 m Länge.
- Ab Höhe Schulstrasse 4 bis zur Dorfstrasse auf einem Abschnitt von rund 35 m Länge.

Es handelt sich jedoch in beiden Fällen um gerade, gut überblickbare sowie schwach befahrene Strassenabschnitte. Es wird daher, trotz der Funktion als Schulweg, als zumutbar erachtet, an der bestehenden Situation festzuhalten.

Eine Einbahnverkehrsführung würde im Gegenzug für die Zu- oder Wegfahrt (abhängig von der Einbahnrichtung) zu Mehrverkehr auf der Schladstrasse führen, welche ebenfalls als Schulweg dient. Diese Situation ergäbe keine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation, weshalb auf die Einführung eines Einbahnregimes auf der Schulstrasse verzichtet wird.

### 3.6 Kostenschätzung

Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen 1. Priorität gemäss Kapitel 3.3, also für Einführung der Tempo-30-Zonen mit drei ergänzenden, punktuellen Massnahmen, werden wie folgt geschätzt:

#### Umsetzung Tempo-30-Zonen und Rechtsvortritte

	EHT	EHP [CHF]	Total
Standardsignal Tempo-30-Zone inkl. Markierung	23 Stk	1'500.00	34'500.00
Stele Tempo-30-Zone	2 Stk	2'500.00	5'000.00
Repetitive "30"-Markierung	ca. 30 Stk	150.00	4'500.00
Rechtsvortrittsmarkierung	ca. 25 Stk	250.00	6'250.00
Installationen	1 pl	1'000.00	1'000.00
Regiearbeiten	3000 Stk	1.00	3'000.00
<b>Total Markierungen und Signalisationen</b>			<b>54'250.00</b>
Planungskosten*	1 pl	25'000.00	25'000.00
<b>Zwischentotal</b>			<b>79'250.00</b>
MWST	8.1%		6'419.25
Rundung			30.75
<b>Total (± 20%)</b>		<b>CHF</b>	<b>85'700.00</b>

\*Die Berechnung der Planungskosten umfasst die Begleitung der Umsetzung der Tempo-30-Zone gemäss den Phasen nach SIA 103 (Projektierung, Ausschreibung und Realisierung)

### Einmündung Guggimoos: Anpassung

	EHT	EHP [CHF]	Total
Installation Markierungseinheit	1 Stk	400.00	400.00
Trocknen des Bodens	0.5 h	100.00	50.00
Demarkierung Rechtsvortritt	43 m	5.00	215.00
Vormarkierung	40 m	2.00	80.00
Markierungsarbeiten	40 m	10.00	400.00
Pfostenfundament	1 Stk	500.00	500.00
Pfosten	1 Stk	600.00	600.00
Diverses / Unvorhergesehenes 10%			224.50
<b>Zwischentotal</b>			<b>2'469.50</b>
MWST	8.1%		200.00
Rundung			30.50
<b>Total (± 20%)</b>		<b>CHF</b>	<b>2'700.00</b>

### Einmündung Schladstrasse in Zelglistrasse / Dorfstrasse

#### Ersatz "Kein Vortritt" durch "Stopp"

	EHT	EHP [CHF]	Total
Installation Markierungseinheit	1 Stk	400.00	400.00
Trocknen des Bodens	0.5 h	100.00	50.00
Demarkierung Kein Vortritt	7 m	5.00	35.00
Vormarkierung	7 m	2.00	14.00
Markierungsarbeiten	7 m	10.00	70.00
Pfostenfundament	1 Stk	500.00	500.00
Signalträger mit Signal STOP	1 Stk	800.00	800.00
Diverses / Unvorhergesehenes 10%			186.90
<b>Zwischentotal</b>			<b>2'055.90</b>
MWST	8.1%		166.50
Rundung			77.60
<b>Total (± 20%)</b>		<b>CHF</b>	<b>2'300.00</b>

**Murzelenstrasse: Querungshilfe Fussverkehr und Aargauer Trottoir**

	<b>EHT</b>	<b>EHP [CHF]</b>	<b>Total</b>
Installation Markierungseinheit	1 Stk	400.00	400.00
Trocknen des Bodens	1.5 h	100.00	150.00
Demarkierung Kein Vortritt	26 m	5.00	130.00
Vormarkierung	212 m	2.00	424.00
Markierungsarbeiten	160 m	10.00	1'600.00
Fussgängerstreifen 50cm	21 m	50.00	1'050.00
Hinweissignal Nr. 4.11 mit Rahmen	2 Stk	200.00	400.00
Projekt & Bauleitung	1 p	1'200.00	1'200.00
Diverses / Unvorhergesehenes 10%			535.40
<b>Zwischentotal</b>			<b>5'889.40</b>
MWST	8.1%		477.00
Rundung			33.60
<b>Total (± 20%)</b>		<b>CHF</b>	<b>6'400.00</b>

**Gesamttotal**

Umsetzung Tempo-30-Zonen und Rechtsvortritte		85'700.00
Einmündung Guggimoos		2'700.00
Einmündung Schladstrasse in Zelglistrasse / Dorfstrasse: Neuer Stopp		2'300.00
Murzelenstrasse: Querungshilfe und Aargauer Trottoir		6'400.00
<b>Gesamttotal (± 20%)</b>	<b>CHF</b>	<b>97'100.00</b>

### 3.7 Erwartete Auswirkungen und Verhältnismässigkeit

Das vorgeschlagene Massnahmenkonzept zielt darauf ab, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen und gleichzeitig die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet zu verbessern. Von der flächigen Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Vorschlag ist per se eine Verbesserung in diesen Punkten zu erwarten. Ergänzt mit den vorgeschlagenen punktuellen Massnahmen kann eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Negative Folgen dieser Massnahmen, ausser einem gewissen Zeitverlust, sind nicht zu erwarten.

Als strittig zu betrachten ist sicherlich der Einbezug der Dorf- / Zelglistrasse in die Tempo-30-Zone, weil es sich hier um die am stärksten verkehrsorientierte Gemeindestrasse handelt. Gerade entlang dieser Strassenachse konzentrieren sich aber die Sicherheitsdefizite, welche von der Begleitgruppe eingebracht wurden (vergleiche Beilage [3]). Es würde daher aus fachlicher Sicht falsch erscheinen, diese Strassen nicht in die Tempo-30-Zone aufzunehmen, weil ja eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und Siedlungsqualität erreicht werden soll.

Die vorgeschlagenen Massnahmen werden als zweck- und verhältnismässig sowie notwendig beurteilt, um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit (Vermeidung oder zumindest Verminderung der aufgezeigten Gefahren) sowie der Wohn- und Aufenthaltsqualität (insbesondere Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffbelastung) im Siedlungsgebiet zu erreichen. Andere Massnahmen, die gegenüber Tempo-30-Zonen vorzuziehen wären, sind nicht ersichtlich. Zu beachten ist die vorgeschlagene Priorisierung der weiteren Massnahmen.

Für die Tempo-30-Zonen gilt es zu erwägen, ob sie auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden können. Dies würde jedoch dem Ziel entgegenlaufen, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sowie auch die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet allgemein zu erhöhen. Eine Beschränkung auf die Hauptverkehrszeiten ist daher nicht zweckmässig und nicht weiterzuverfolgen.

## 4 Zusammenfassung und Ausblick

Mit der vorliegenden «Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit» wurde für die Gemeinde Schneisingen in einem partizipativen Prozess ausgelotet, in welcher Form Tempo-30-Zonen aus fachlicher Sicht am sinnvollsten und von der Bevölkerung am ehesten unterstützt sind. Aufgrund der erhobenen Sicherheitsdefizite wurden zudem weitere, ergänzende Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt. So entstand der Massnahmenplan in Beilage [4], welcher den finalen Vorschlag der zu treffenden Massnahmen darstellt. Darin enthalten ist eine Priorisierung der vorgeschlagenen Massnahmen.

Die «Evaluierung Tempo 30 und Verkehrssicherheit» wurde vom Gemeinderat als behördenverbindliches Konzept verabschiedet. Es dient somit dem Gemeinderat als Leitfaden beim Angehen der identifizierten Sicherheitsdefizite. Anhand des Konzepts können konkrete Umsetzungsprojekte erarbeitet und (bei Bedarf) der Gemeindeversammlung zur (Kredit-)Gutheissung unterbreitet werden.

Der Gemeinderat ist überzeugt, mit der vorliegenden Evaluierung zu Tempo-30-Zonen und der Verkehrssicherheit über einen belastbaren Leitfaden zu verfügen, um die Verkehrssicherheit und Siedlungsqualität in Schneisingen nachhaltig zu verbessern.

## Abbildungen

Abbildung 1:	Auszug aus dem Plan, welcher der Begleitgruppe zur Bearbeitung zugestellt wurde .....	6
Abbildung 2:	Übersicht über die wichtigen Verkehrsachsen in Schneisingen (Plangrundlage: Auszug aus dem Übersichtsplan, welcher für Befragung der Begleitgruppe verwendet wurde) .....	8
Abbildung 3:	Bauzonenplan der Gemeinde Schneisingen .....	9
Abbildung 4:	Übersicht der polizeilich erfassten Unfälle der letzten 5 Jahre (01.01.2015 – 30.06.2020); oben: Ober- und Mittelschneisingen, unten: Unterschneisingen .....	11
Abbildung 5:	Räumliche Übersicht zu den Verkehrserhebungen .....	12
Abbildung 6:	Beispiel eines Zonenportals in Wohlen (AG); Projekt und Foto von Ballmer + Partner AG .....	18
Abbildung 7:	Mögliche Ausgestaltung der Zonenportale als Stelen in der Ansicht (links) und mögliche Platzierung mit Sperrfläche in der Aufsicht (rechts); Abbildungen von Ballmer + Partner AG .....	18
Abbildung 8:	Einmündung Schladstrasse in Dorfstrasse / Zelglistrasse (Luftbild 2021, Daten der Swisstopo) .....	20
Abbildung 9:	Mögliche Anpassung der Einmündung Guggimooos (Abbildung von Ballmer + Partner AG) .....	21
Abbildung 10:	Mögliche neue Querungshilfe für den Fussverkehr über die Murzelenstrasse .....	22
Abbildung 11:	Parkierungssituation beim Volg an der Dorfstrasse (Luftbild 2018 auf der amtlichen Vermessung; Daten des Bundesamts für Landestopografie swisstopo und des Kantons Aargau) .....	26
Abbildung 12:	Mögliche Verbesserung der Einmündung Lätte in den Lättenweg (Skizze von Ballmer + Partner AG) .....	26

## Tabellen

Tabelle 1:	Zusammenfassung Ergebnisse der Verkehrserhebungen .....	11
Tabelle 2:	Ergebnisse der Verkehrserhebungen der Repol Zuzibiet vom 13. - 19.01.2021 ...	12
Tabelle 3:	Vorschläge für temporäre Massnahmen an der Dorfstrasse (Skizzen / Abbildungen von Ballmer + Partner AG) .....	23

## Beilagen

- [1] Übersichtsplan Ausgangslage, 1:3'000, 27.04.2021
- [2] Bericht Übersicht Eingaben der Begleitgruppe, 20.12.2021
- [3] Plan Gefahrenpotentiale in Quartieren, 1:3'000, 28.02.2024
- [4] Massnahmenplan, 1:3'000, 04.04.2024
- [5] Mitwirkungsbericht, beschlossen durch den Gemeinderat am 04.03.2024