

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Mitwirkungsbericht

Beschlossen vom Gemeinderat am 25. Januar 2021

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Josua Schwegler, Oliver Tschudin

Mitwirkungsverfahren Kommunalen Gesamtplan Verkehr

Der Einbezug der Bevölkerung in die Erarbeitung des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) ist der Gemeinde Kaisten ein grosses Anliegen. Über die Infoseite www.ortsplanung-kaisten.ch wird über die zentralen Inhalte der Vorlage und zum Ablauf der Mitwirkung informiert. Der Entwurf des KGV wurde der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 14. September bis am 31. Oktober 2020 statt. Die Bevölkerung, politische Behörden, Parteien und Verbände konnten über die digitale Mitwirkung (oder alternativ auf herkömmliche Art in schriftlicher Form) ihre Stellungnahmen abgeben. Während dieser Zeit lagen die Dokumente zudem auf der Gemeindeverwaltung zur öffentlichen Einsichtnahme auf. Es sind 8 Anträge von 5 verschiedenen Privatpersonen eingegangen.

Der Gemeinderat hat jede Mitwirkung geprüft und gemäss nachstehenden Ausführungen beurteilt. Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde am 25. Januar 2021 vom Gemeinderat beschlossen.

Nr.	Themenbereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
1.	Bericht zum KGV	Beschilderung in Laufenburg und in Frick vor Autobahnauffahrt so ändern, dass der motorisierte Verkehr via Autobahn Frick- Eiken und dann via Hardwald nach Laufenburg und umgekehrt geleitet wird. Auch in den Navigationsgeräten diesen Weg als erste Variante vermerken.	Dadurch wird Kaisten und Frick Verkehrstechnisch entlastet. Frick als "Unterstützer" Beiziehen. Der Kanton kann da unmöglich dagegen sein. In den grösseren Ortschaften werden teure und Landfressende Umfahrungen gebaut. Hier ist diese bereits bestehen! Auch der Ökologische Gedanke soll einbezogen werden (Autobahn und gerade Strassen verursachen weniger Abgase und weniger Gummiabrieb!!!)	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Dieses Anliegen betrifft nicht allein die Gemeinde Kaisten, sondern die Region. Die Gemeinde wird das Anliegen daher dem Regionalplanungsverband weiterleiten. Hinweis: Ein grosser Teil des Verkehrs wird von Ortskundigen und Einwohnern verursacht, eine angepasste Beschilderung dürfte dabei keine Wirkung zeigen.</i>
2.	Bericht zum KGV	Den Verbindungsweg Kaistenbergstrasse - Warthöfe auf gesamter Länge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30km/h und einem "Nur Zubringer gestattet" zu markieren.	Kaisten hat einen schönen natürlichen Naherholungsbereich rund ums Dorf, den gilt es zu bewahren und optimieren. Der Verbindungsweg Kaistenbergstrasse - Warthöfe ist ein historisch belegter rege benützter aargauischer Wanderweg. Leider wird dieser von Kennzeichen AG, BL über WT bis ZG zunehmend für rasante Fahrten missbraucht. Dies ist einerseits ärgerlich und andererseits verantwortungslos gefährlich. Der Rodig-/Warthöfeweg dient wie der Name sagt zur Verbindung der Warthöfe mit dem Dorf Kaisten und liegt im Banngebiet Kaisten. Im Zusammenhang mit der beginnenden Sanierung der Kaistenbergstrasse ist diese Massnahme (T30 und "Nur Zubringer") ebenso sinnvoll und derzeit auch klar zu kommunizieren. Der Beschilderungsaufwand wird sich mittelfristig über Minderaufwand bei Unterhalt und Reparatur auszahlen. Spezifische Ausnahmegenehmigungen für Landwirte, Wildhüter, etc. sind bei Bedarf möglich.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Tempo 30 erscheint nicht als zielführende Massnahme bei Verbindungsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets. Mit Tempo-30-Zonen wird grundsätzlich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde gesenkt. Tempo-30-Zonen werden in der Regel in zusammenhängenden Wohnquartieren oder Zentrumszonen (nur an siedlungsorientierten Wohn- oder Quartierstrassen) erstellt. Der motorisierte Verkehr ist gegenüber dem Fussverkehr weiterhin vortrittsberechtigt. Für diesen sind Trottoirs vorgesehen und Passantinnen und Passanten können mit der erforderlichen Vorsicht auf der ganzen Fläche die Strasse queren. Die Strassenraumgestaltung wird der tieferen Geschwindigkeit angepasst, so steht für den Langsamverkehr mehr Fläche zur Verfügung. Die Gemeinde nimmt diesen Antrag gerne zur Kenntnis, er bezieht sich inhaltlich jedoch nicht auf den Kommunalen Gesamtplan Verkehr.</i>
3.	Bericht zum KGV	Die Bereitstellung von (zusätzlichen) öffentlichen Parkplätzen für den MIV sollte m.E. noch etwas vertiefter studiert werden. Auf den Seiten 34 (Ziele MIV) und 39 im Bericht finde ich dazu keine konkreten Aussagen.	Mit der verdichteten Bauweise werden mehr Parkplätze in engeren Platzverhältnissen erforderlich, was in Wohnquartieren situativ auch zu zusätzlichem Verkehr führen wird. Die Möglichkeit mit zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen und der "Zurverfügungstellung" mittels Ersatzabgabe, geregelt in einem Parkierungsreglement, sollte m.E. in diesem Verfahren berücksichtigt oder zumindest "vorgespurt" werden.	<i>nicht berücksichtigen</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Der Mehrbedarf an Parkplätzen, welche durch das verdichtete Bauen entsteht, ist im Rahmen der jeweiligen Bauprojekte nachzuweisen (bei einer grösseren Wohnüberbauung bspw. in unterirdischen Sammelgaragen). Gebiete, wo eine dichtere Bauweise möglich ist, befinden sich möglichst an zentraler Lage, um den anfallenden Mehrverkehr auch mit dem ÖV und dem Radverkehr abfangen zu können. Insbesondere Fahrten innerhalb der Gemeinde (bspw. Einkauf, Freizeit, Sport, Schule) sollen nicht mit dem MIV, sondern mit dem Radverkehr möglich sein. Die Gemeinde sieht dafür verschiedene Massnahmen vor, bspw. bei der Infrastruktur (Veloabstellplätze). Die unbefriedigende Situation der Parkierung im Mitteldorf hat die Gemeinde jedoch erkannt und dazu im Kommunalen Gesamtplan Verkehr auch entsprechende Massnahmen aufgenommen.</i>

Nr.	Themenbereich	Antrag	Begründung	Beurteilung	Handlung	Erwägung
4.	Elektromobilität	Die klimaschonende Mobilität soll nicht nur durch ÖV und Langsamverkehr gefördert werden, sondern auch durch das Errichten von öffentlichen Ladestationen für Elektro-Autos.	Ich begrüsse die Bestrebungen zur Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs. Es wird so konkret in Alternativen zum MIV investiert. Vor allem das Gewerbe, Personen, die aufgrund von landwirtschaftlicher Tätigkeit sehr abgelegenen wohnen und Personen mit eingeschränkter Mobilität werden aber auch künftig, bei einer noch so guten Erschliessung durch den ÖV und ausgebauter Infrastruktur für Velo und Fussgänger*innen, auf den MIV angewiesen sein. Um den Klimazielen gerecht zu werden, müssen daher für diese Teile des MIV, welche sich absolut nicht vermeiden lassen, alternative Technologien, wie die Elektro-Mobilität, gezielt gefördert werden. Das Errichten von Ladestationen auch in ländlichen Gebieten ist ein wichtiger Beitrag dazu und gehört meiner Meinung nach unbedingt in den KGV verankert.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind bspw. bei grösseren Wohnüberbauungen sinnvoll und zu prüfen. Sie müssen jedoch auch genutzt werden, eine entsprechende Nachfrage muss vorhanden sein. Auf Vorrat öffentliche Ladestationen anzubieten, ist daher zurzeit nicht zielführend. Durch entsprechende Beratung im Rahmen von Bauvorhaben kann die Gemeinde eine entsprechende Entwicklung fördern.</i>
5.	T30-Zonen	Ich beantrage eine 30er Zone im Wohnquartier Eichmatt	Wir wohnen als Familie mit 3 Kindern im Föhrenweg im Quartier Eichmatt. Meine Kinder gehen regelmässig durch den Eichmatt in Richtung Schule oder spielen in den Strassen. Aufgrund der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Eine Begrenzung auf 30 würde den Kindern und allgemein den Verkehrsteilnehmern mehr Sicherheit bringen. Aufgrund der überschaubaren Grösse unseres Quartiers wäre die Einschränkung für die Verkehrsteilnehmer jedoch minimal.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Die Gemeinde hat dies bereits früher im Rahmen einer Arbeitsgruppe zu den T30-Zonen untersucht. Damals konnte keine Notwendigkeit für die Einführung einer T30-Zone erkannt werden. Aus Sicht der Gemeinde hat sich die Ausgangslage inzwischen nicht verändert, weshalb auf eine T30-Zone verzichtet werden soll.</i>
6.	Car-Sharing	Kaisten soll sich für ein Car-Sharing-Angebot in der Gemeinde einsetzen. Dazu bemüht sie sich um eine Zusammenarbeit mit www.mobility.ch Ziel soll sein, dass Kaisten zu einem offiziellen Mobility-Standort wird.	Viele Personen brauchen ihr Auto nicht täglich. Da die meisten aber ab und zu auf ein Auto angewiesen sind, besitzen fast alle private Autos. Diese Autos, welche einen Grossteil der Zeit nur rumstehen, beanspruchen enorm viel Platz. Die Lebensqualität im Dorf sowie das Dorfbild könnten massiv verbessert werden, wenn wir es schaffen würden, die Anzahl an privaten Autos zu reduzieren. Car-Sharing kann dabei eine wichtige Rolle spielen. In der Zukunft dürfte Car-Sharing wohl auch in ländlichen Regionen an Bedeutung gewinnen, deshalb muss es in unserem Gesamtplan Verkehr unbedingt enthalten sein. Frick und Gipf-Oberfrick beispielsweise haben bereits Erfahrung damit.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Im Zusammenhang mit dem Gemeindeausbau wird ein Angebot mit einem mietbaren E-Auto (ähnlich wie Mobility) angedacht.</i>
7.	Fussgängerquerung	Auf der Unterdorfstrasse zwischen dem Gebiet Rüttene und dem Gebiet Eichmatt müsste eine Fussgängerquerung sein. Ebenfalls denke ich das die Ringstrasse nicht geeignet ist für so viel mehr Fahrten da die Strasse doch nicht so breit ist. Zum Schluss fehlt auch noch eine Lösung wie die Fussgänger aus der Ringstrasse auf die Unterdorfstrasse gelangen (um beispielsweise zur Postauto Station zu gehen) Dies wurde beim Trottoirbau trotz Anfrage als nicht notwendig abgelehnt	Es sind über 100 Einwohner mehr geplant. Im bestehenden Einfamilienhausquartier an der Ringstrasse hat es bereits heute viele Familien. Wenn in diesen beiden Gebieten so viele Wohnungen / Häuser gebaut werden muss aus meiner Sicht zwingend ein Fussgängerstreifen in die Planung einfließen.	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Dieser Fussgängerstreifen wurde aufgehoben, als der Kindergarten weiter nördlich geschlossen wurde. Zurzeit besteht in diesem Bereich der Unterdorfstrasse kein neuer Bedarf für einen Fussgängerstreifen. Sollte sich bei der Entwicklung des Gebiets Ringstrasse zeigen, dass die Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens besteht, kann dieser zu gegebenem Zeitpunkt erneut geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.</i>
8.	Defizitplan	Wiederherstellung des Fussgängerstreifens über die Unterdorfstrasse - zwischen Brüel-Gartenweg. Durch den gezielten Ausbau des Unterdorfes mit Mehrpartei-Überbauungen, steigt die Anzahl Personen die die Unterdorfstrasse zu Fuss überqueren müssen. Da trotz des momentan noch verstärkten Verkehrsaufkommens zurzeit keine Möglichkeit dazu besteht, erachte ich es als Sinnvoll den Fussgängerstreifen wieder zu aktivieren. Ausser der Hinweistafel und der Markierung ist ja alles schon vorhanden. Also keine grosse Sache.	"§3 / Abs. 5 - Eine ausreichende Verkehrssicherheit ist zu schaffen."	<i>Kenntnisnahme</i>	<i>Text belassen</i>	<i>Die Gemeinde nimmt diesen Antrag zur Kenntnis. Zurzeit besteht in diesem Bereich der Unterdorfstrasse kein Bedarf für einen Fussgängerstreifen. Sollte sich bei der Entwicklung des Gebiets Ringstrasse zeigen, dass die Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens besteht, kann dieser zu gegebenem Zeitpunkt erneut geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden.</i>