

# Roggwil, Verkehrssicherheit Tempo-30-Zone

Mitwirkungsbericht





---

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Einwohnergemeinde Roggwil
<b>Projektleiter</b>	Markus Hofstetter / Droz Sarah
<b>Projektnummer</b>	13052
<b>Datei</b>	T_13052_Mitwirkungsbericht_Version Bevölkerung_140708
<b>Berichtversion</b>	08. Juli 2014
<b>Berichtverfasser</b>	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Sarah Droz / sarah.droz@kontextplan.ch Stefania Bonardo / stefania.bonardo@kontextplan.ch



---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Vorbemerkungen</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung	5
1.3 Allgemeines zum vorliegenden Bericht	5
<hr/>	
<b>2. Auswertung Fragebogen</b>	<b>6</b>
2.1 Frage 1	6
2.3 Frage 2	7
2.4 Frage 3	7
2.5 Frage 4a	8
2.6 Frage 5	8
2.7 Frage 6	9
<hr/>	
<b>3. Auswertung der Mitwirkungseingaben</b>	<b>10</b>

---

## Anhang

Fragebogen



---

## Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Antwortverteilung Frage 1	6
Abbildung 2: Antwortverteilung Frage 2	7
Abbildung 3: Antwortverteilung Frage 3	7
Abbildung 4: Antwortverteilung Frage 4a	8
Abbildung 5: Antwortverteilung Frage 5	8
Abbildung 6: Antwortverteilung Frage 6	9
Tabelle 1: Mitwirkungseingaben Fragebogen	10
Tabelle 2: Briefliche Stellungnahmen	17

---

## Abkürzungen

KXP	Kontextplan
FGS	Fussgängerstreifen
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr



---

# 1. Vorbemerkungen

## 1.1 Ausgangslage

---

Die übergeordnete Planung der Gemeinde Roggwil sieht verschiedene Massnahmen im Bereich Verkehr vor. Eine mögliche Massnahme ist die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen (ausgenommen Kantonsstrassen und Hintergasse).

Im 2013 wurde ein Vorprojekt für eine flächendeckende Tempo-30-Zone über das gesamte Gemeindegebiet von Roggwil erarbeitet (ausgenommen Kantonstrassen und Hintergasse). Dieses Vorprojekt sowie den Bericht zur Einführung der Tempo-30-Zone wurden im Februar 2014 vom Gemeinderat zur Mitwirkung freigegeben.

## 1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung

---

Zum erwähnten Projekt wurde vom 03. März 2014 bis zum 03. April 2014 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Während der Mitwirkungsfrist wurde zu Beginn eine Informationsveranstaltung am 03. März 2014 angeboten. Zudem fanden zwei Informationsabende bei der Gemeindeverwaltung am 17. März und 24. März 2014 statt.

Zum Ende der Mitwirkung sind insgesamt 87 ausgefüllte Fragebogen im Internet oder via Post, Briefe etc. bezüglich der Mitwirkung bei der Gemeinde eingegangen.

## 1.3 Allgemeines zum vorliegenden Bericht

---

Der vorliegende Bericht enthält die Auswertung der Mitwirkung. Dabei wird einerseits die Beantwortung der Fragen ausgewertet (Kapitel 2), andererseits die in den ergänzenden Bemerkungen auf den Fragebögen, Begleitbriefen und Stellungnahmen ohne Verwendung des Fragebogens enthaltenen Anliegen fachlich beurteilt (Kapitel 3).

Die öffentliche Berichtsausgabe enthält die Mitwirkungseingaben in anonymisierter Form, d.h. ohne Namensangabe. Zuhanden des Gemeinderates wurden die original ausgefüllten Fragebögen abgegeben. Diese werden vertraulich behandelt und nicht herausgegeben.



## 2. Auswertung Fragebogen

Insgesamt sind 87 ausgefüllte Fragebogen oder Briefe eingegangen. Mehrheitlich machten die betroffenen Anwohnenden von dem Fragebogen Gebrauch.

Bei fast allen Fragebogen wurden sämtliche Fragen beantwortet und in der Mehrheit mit einem kurzen Kommentar versehen. Der ursprüngliche Fragebogen findet sich im Anhang.

Folgend werden die Fragen ausgewertet. Die Bemerkungen, Fragen und Antworten werden im Kapitel 3 behandelt.

### 2.1 Frage 1

Frage: *Sind Sie mit der vorgelegten Abgrenzung der Zonen einverstanden?*

Etwas über die Hälfte der Beantwortenden (53.1 %) ist mit der vorgegebenen Abgrenzung einverstanden.

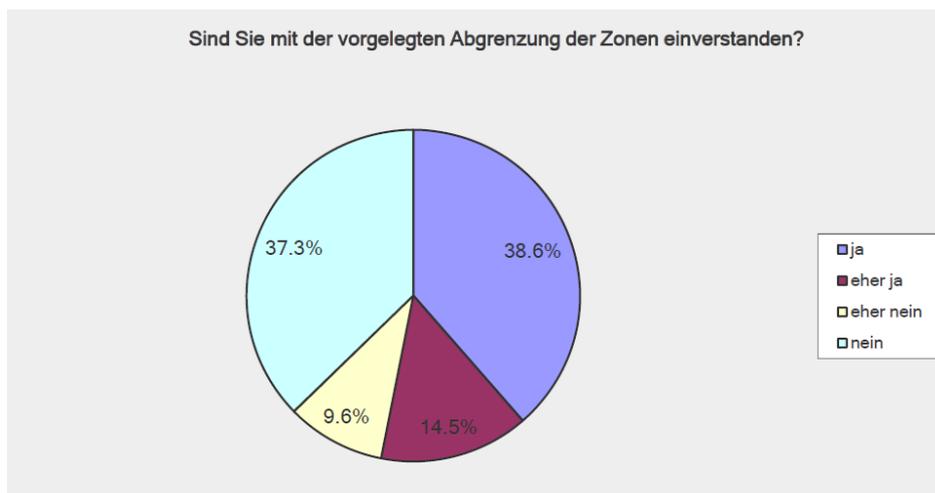


Abbildung 1: Antwortverteilung Frage 1



## 2.3 Frage 2

Frage: Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie aber auch zur Umsetzung des gewollten Geschwindigkeitsregimes, sind Begleitmassnahmen geplant bzw. notwendig. Sind Sie generell mit solchen Massnahmen einverstanden?

Die Notwendigkeit von Begleitmassnahmen bei der Umsetzung von Tempo-30-Zonen wird von 55.1% der Beantwortenden anerkannt.

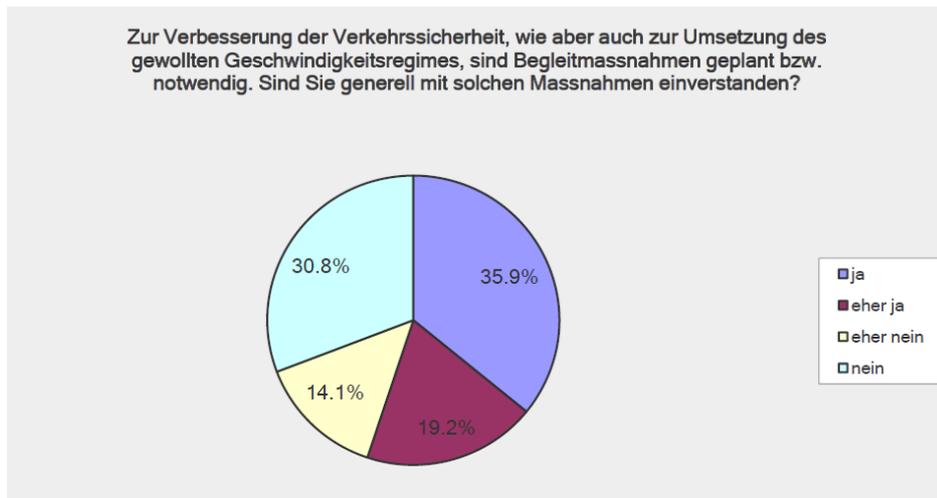


Abbildung 2: Antwortverteilung Frage 2

## 2.4 Frage 3

Frage: Aufgrund der Strassenstrukturen sind in den Quartieren keine grossen Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen konzentrieren sich vor allem auf die Bereiche vor den Schulen und auf der Brennofenstrasse. Erachten Sie dies als sinnvoll?

Mit dem Vorschlag, die Massnahmen auf konzentrierte Bereiche wie Schulen und grosszügig dimensionierte Strassen (Brennofenstrasse) einzusetzen, sind 69.1% der Beantwortenden einverstanden.

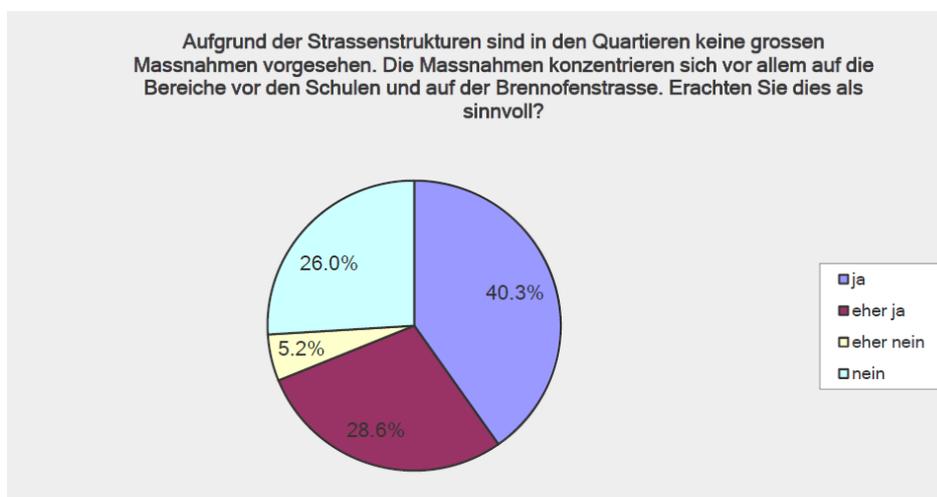


Abbildung 3: Antwortverteilung Frage 3



## 2.5 Frage 4a

Frage: *Erachten Sie es als notwendig, an weiteren Orten Begleitmassnahmen einzusetzen?*

Die Frage zu weiteren Begleitmassnahmen findet vor allem Abneigung (77.5% Nein / eher Nein).

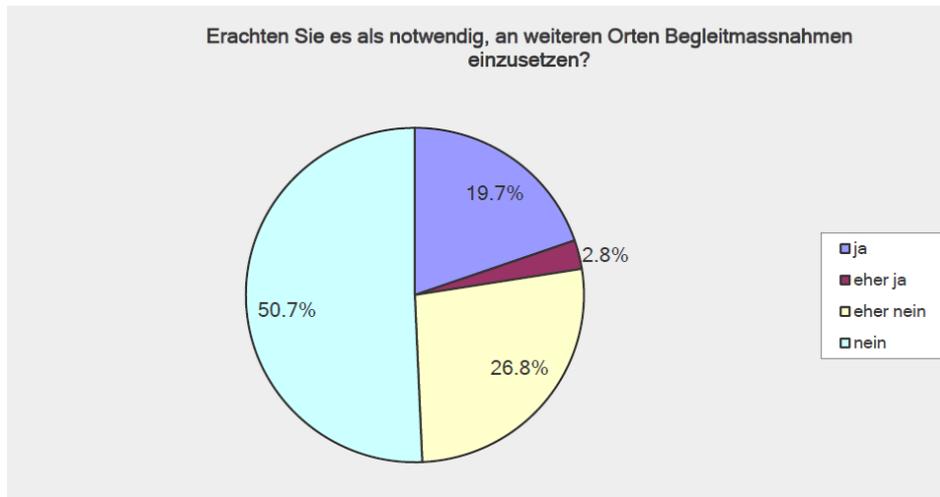


Abbildung 4: Antwortverteilung Frage 4a

Bei den zusätzlich nötigen Massnahmen werden vermehrt die Fussgängersicherheit und Geschwindigkeitskontrollen erwähnt.

## 2.6 Frage 5

Frage: *Zusätzlich zur Tempo-30-Zone könnte mittelfristig im Zentrum (Bereich vor der Primarschule/Schulhausstrasse/Kirche/Bahnhof) eine Begegnungszone (Tempo 20 und Fussgängervortritt) eingeführt werden. Dies würde im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Zentrums erfolgen. Würden Sie eine solche Begegnungszone im Zentrum begrüssen?*

Die Planung einer Begegnungszone im Zentrum findet gleich viel Befürwortende wie Gegner.

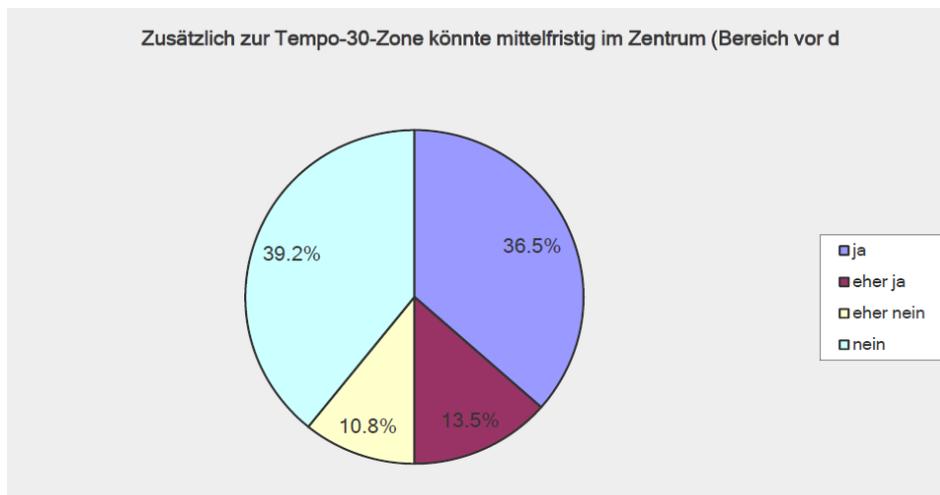


Abbildung 5: Antwortverteilung Frage 5



## 2.7 Frage 6

Frage: *Zusätzlich zur Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen soll auch der Knoten Hintergasse/unterer Bündtenackerweg gesichert werden. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?*

Etwas mehr als die Hälfte der Beantwortenden (51.4%) äussert sich positiv zum Vorschlag, den Fussgängerstreifen auf der Hintergasse zu verschieben.

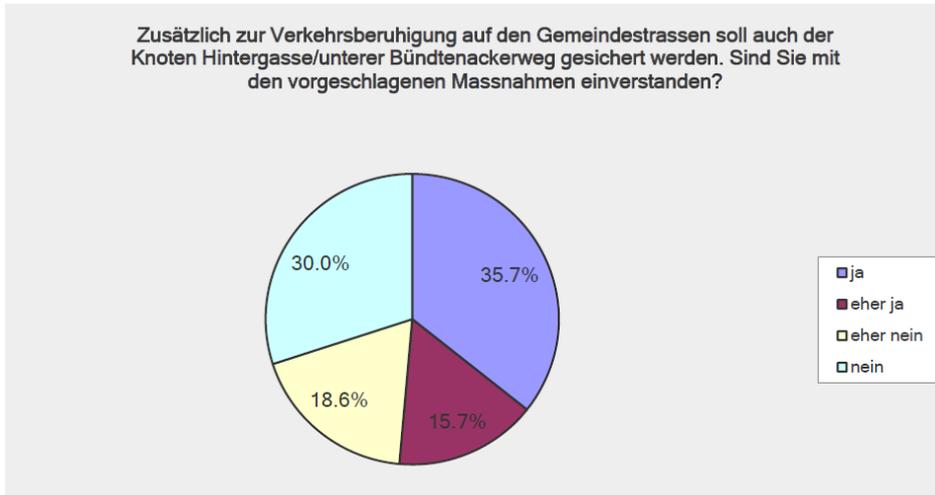


Abbildung 6: Antwortverteilung Frage 6



### 3. Auswertung der Mitwirkungseingaben

Die Zusammenstellung der schriftlichen Mitwirkungseingaben ist in zwei Teile gegliedert. Im ersten Teil wurden die Eingaben aufgenommen, welche auf den Fragebogen geantwortet haben (Kommentare zu den Fragen). Im zweiten Teil wurden sämtliche Anmerkungen/Bemerkungen aufgenommen, die als briefliche Stellungnahme bei der Gemeinde eingegangen sind. Die Aussagen wurden zusammengefasst, nach Thema gegliedert und fachlich beurteilt. Die zweite Spalte der Tabelle beinhaltet die zusammengefassten Eingaben aus der Bevölkerung. Die dritte Spalte beinhaltet die Stellungnahmen von Kontextplan (KXP) aus fachlicher Sicht. Die vierte Spalte beinhaltet den Entscheid der Einwohnergemeinde von Roggwil (Begleitgruppe und Gemeinderat).

Tabelle 1: Mitwirkungseingaben Fragebogen

1.	Thema: Grundsätzliche Ablehnung, fehlende Wirkung	Stellungnahme	Entscheid
1.1	Die Tempo-30-Zone bringt nicht den gewünschten Effekt, es fahren trotzdem alle zu schnell. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h ist fragwürdig und nicht zielführend.	Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zielen gezwungenermassen auf eine Durchsetzung einer quartierverträglichen Geschwindigkeit ab, ob mit oder ohne Tempo-30-Zonensignalisation. Ohne Tempo-30-Zonensignalisation müsste eine wirkungsvolle Umsetzung mit vergleichsweise grösserem Aufwand an Massnahmen erreicht werden. Es ist erwiesen, dass die Anhaltstrecke sich um mehr als die Hälfte in einer Tempo-30-Zone verringert (24m bei 30 km/h und 53m bei 50 km/h). Was sicherlich zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Wohnqualität beiträgt.	Der Grundsatz einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduktion der Geschwindigkeit wird beibehalten.
1.2	Die Schulhäuser sind bereits von der Dorfstrasse zurückgesetzt, Tempo 40 reicht aus.	Die Reduktion der Geschwindigkeit auf 40km/h ist schon eine Verbesserung gegenüber den sonst geltenden 50km/h. Die Anhaltedistanz bei 40km/h beträgt dennoch fast 40m (Reaktionszeit + Bremsweg). Je niedriger die Geschwindigkeit wird, desto mehr Unfälle können entschärft resp. verhindert werden. Die heutige Praxis geht zudem von den Geschwindigkeiten 50km/h resp. 30km/h auf Ortsstrassen aus. 40km/h wird nur noch in Ausnahmefällen verwendet (v.a. bestehende Regelungen).	Die Geschwindigkeitsreduktion auf 30km/h wird weiterhin verfolgt.
2.	Thema: Flächendeckende Umsetzung	Stellungnahme	Entscheid
2.1	Es wäre zweckmässig und besser verständlich, wenn neben der Kantonsstrasse sowie die Hintergasse, alle Strassen in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen.	Die Tempo-30-Zonen sind auf allen Strassen ausser der St. Urban-, Bahnhofstrasse (Kantonsstrassen) sowie der Hintergasse vorgesehen. Zur Vereinfachung und Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden werden Tempo-30-Zonen gross-	Die Ausdehnung der Zonen wird aufgrund der Rückmeldungen der Mitwirkung überarbeitet, siehe Punkt. 4.1



		flächlich umgesetzt. Ziel ist es, die Sicherheit mit geeigneten Massnahmen zu erhöhen. Siehe auch Stellungnahme Punkt 4.1.	
2.2	Eine Einführung der Tempo-30 soll auch auf den Hauptstrassen umgesetzt werden.	Der Kanton ist an der Überprüfung der Kantonsstrassen (St. Urbanstrasse und Bahnhofstrasse). Siehe auch Stellungnahme Punkt 4.1.	Die Gemeinde arbeitet mit dem Kanton zusammen, um eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auch auf den Kantonsstrassen zu erreichen.
<b>3.</b>	<b>Thema: Reduzierte Ausdehnung</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
3.1	Eine flächendeckende Tempo-30-Zone ist nicht notwendig. Es soll den eingegangenen Anträgen der Gesuchsteller wie Kilch- und Freiburgweg etc. entsprochen werden.	Es kann festgehalten werden, dass nicht nur Gesuche vom Kilch- und Freiburgweg eingegangen sind. Es besteht in diversen Strassen- oder Wegabschnitten Bedarf. Siehe auch Stellungnahme Punkt 3.4.	Die Ausdehnung der Zonen wird Aufgrund der Rückmeldungen der Mitwirkung überarbeitet, siehe Punkt. 4.1
3.2	Eine flächendeckende Tempo-30-Zone ist mit zu hohen Kosten verbunden.	Siehe Stellungnahme Punkt 3.4.	
3.3	Es sollten nur Strassen mit hohen gemessenen Geschwindigkeiten und Strassenabschnitte von hoher Bedeutung (z.B. an Schulwegen) in die Tempo-30-Zone einbezogen werden.	Siehe Stellungnahme Punkt 3.4.	
3.4	Eine spezielle Tempo-30-Regelung ist auf Strassen, die vom Ausbau her gar nicht mit mehr als 30km/h befahrbar sind oder auch in Sackgassen, nicht vorzusehen.	Zur Vereinfachung und Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden werden grossräumige Tempo-30-Zonen vorgesehen. Eine Tempo-30-Zone beschränkt sich nicht nur auf einzelne Strassen sondern beinhaltet ganze Gebiete und Quartiere. Zonen müssen nur beim Eingang ins Gebiet signalisiert werden, was eine Minimierung der nötigen Signalisation und dadurch der Kosten bedeutet. Durch das einheitliche Temporegime wird die Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmenden erhöht (alle Gemeindestrassen sind gleich zu befahren) Die Einbindung von engen Strassen und Sackgassen ermöglicht es zudem, die angemessene Geschwindigkeit auf der Strasse legal festzuhalten (sonst gilt 50km/h innerorts) und die Verkehrssünder ggf. bei Geschwindigkeitskontrollen büssen zu können.	Die Begleitgruppe entscheidet, die Sackgassen, welche sich am Rand der Zone befinden, sowie die Aussenquartiere nicht in die Tempo-30-Zonen zu integrieren. Siehe auch Punkt 4.1.
<b>4.</b>	<b>Thema: Anzahl Zonen</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
4.1	Es sind zu viele Zonen vorgesehen.	Im Ganzen sind drei Zonen im Zentrum und drei kleinere Zonen in den Aussenquartieren vorgesehen. Zonen Zentrum: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone Zentrum - Brennofen</li> <li>- Zone Friberg</li> <li>- Zone Grünholz</li> </ul> Zonen Aussenquartiere: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone Kaltenherberg,</li> <li>- Zone Weibelacker</li> <li>- Zone Ziegeleiweg/Moosstrasse</li> </ul> Ziel war es, die ganze Siedlung von Rogg-	Aufgrund der Rückmeldungen aus der Mitwirkung wird beschlossen, folgende Strassenzüge / Zonen nicht in die Tempo-30-Zone zu integrieren: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zone Kaltenherberg,</li> <li>- Zone Weibelacker</li> <li>- Zone Ziegeleiweg / Moosstrasse</li> <li>- Florastrasse</li> <li>- Tavelweg</li> <li>- Tulpenweg</li> <li>- Amselweg</li> </ul>



		wil in ein Tempo-30-Regime einzubinden. Die Zonen ergeben sich durch das übergeordnete Strassennetz, welches nicht in die Tempo-30-Zonen integriert wird (Kantonsstrassen (separates Projekt des Kantons am laufen) und die Hintergasse). Die heute bestehenden Tempo-30-Zonen werden in diese neuen Zonen einbezogen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lerchenweg</li> <li>- Drosselweg</li> <li>- Finkenweg</li> <li>- Pfundackerweg</li> </ul>
<b>5.</b>	<b>Thema: Begegnungs-/Fussgängerzonen</b>		
5.1	Begegnungs- und Fussgängerzonen verleiten hauptsächlich den Fussverkehr zu Unvorsichtigkeit. Es gibt weiterhin Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an die vorgesehene Fahrweise anpassen.	Der Fussverkehrsvortritt bedeutet nicht, dass die Zufussgehenden unaufmerksam die Strassen betreten dürfen. Die Kinder sollen von den Erwachsenen darauf sensibilisiert werden, auf den Verkehr zu achten, bevor sie die Strasse überqueren und an welchen Orten das Queren angebracht ist. Bei der Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen werden die Kinder auf die neue Verkehrssituation von der Kantonspolizei meistens geschult.	Das Projekt sieht keine Begegnungszonen oder Fussgängerzone vor. Bei der Sanierung des Zentrums wird die Regimeänderung nochmals aufgenommen und auf Machbarkeit überprüft werden.
5.2	Falls die Begegnungszone realisiert würde, müsste man die momentane Parkierungssituation klar regeln. Viele Eltern bringen per Auto ihre Kinder in die Schule.	Grundsätzlich darf in einer Begegnungszone nur an den durch Signale und Markierungen gekennzeichneten Stellen parkiert werden. Die Parkierungssituation sowie der „Taxi-Dienst“ der Kinder müsste bei einer Überarbeitung des Zentrumsbereichs effektiv genauer betrachtet werden.	Die Situation wird zu gegebener Zeit detailliert überprüft.
5.3	Das Oberstufenzentrum sollte auch berücksichtigt werden.	Beim Oberstufenzentrum ist die Ausgangslage nicht dieselbe wie im Zentrum (Primarschule). Der Verkehr auf der Sekundarschulstrasse ist Mehrheitlich Quell- oder Zielverkehr, d.h. Anwohnende. Aus fachlicher Sicht reicht in diesem Bereich die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30km/h aus, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit wurden in diesem Bereich der Strasse farbige Markierungen angebracht.	Die Strasse beim Oberstufenzentrum wird weiterhin mit Tempo-30 geplant.
<b>6.</b>	<b>Thema: Einschränkungen für Gewerbe</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
6.1	Eine Tempo-30-Zone im Zentrum ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe schädigend. Es ist wichtig, dass die Kunden mit dem Auto ohne Einschränkung an ihr Ziel kommen können.	Grundsätzlich kommen die Kunden mit dem Auto an ihr Ziel. Das Tempo wird im Zentrum lediglich von 40km/h auf 30km/h reduziert. Es werden keine weiteren Einschränkungen vorgenommen (weder bei Tempo-30-Zonen noch bei Begegnungszonen). Die Verkehrsberuhigung reduziert die Geschwindigkeit, erhöht dafür die Attraktivität des Strassenraums für den Langsamverkehr. Die Kunden können angenehmer von einem Geschäft zum nächsten zu Fuss gehen und verbringen somit mehr Zeit im Zentrum (Chance für Kleingewerbe).	Es wird am Grundsatz, die Verkehrssicherheit durch eine Geschwindigkeitsreduktion zu erhöhen, festgehalten.



7.	Thema: Trottoir und Fussverkehr	Stellungnahme	Entscheid
7.1	Trottoirs erstellen, wenn es nur zur Verbesserung und Sicherheit des Fussverkehrs gilt.	<p>Die Erstellung eines Trottoirs ist bei engen Strassenverhältnissen oft nicht möglich. Die Reduktion der Geschwindigkeit trägt dazu bei, die Sicherheit des Fussverkehrs auf dem Trottoir und beim Queren der Strasse zu erhöhen.</p> <p>Ein neuer Fussgängerbereich wird auf der Brennofenstrasse zwischen der Buchärgertenstrasse und der Rotbrüstelstrasse, wo bereits ein Trottoir besteht, neu gebaut.</p> <p>Die Strasse wird mittels eines Steinbands (niveaugleich mit Fahrbahn) und Poller in eine Fahrbahn und einem Mischbereich aufgeteilt. Die Poller dienen der Sicherheit des Fussverkehrs. Zwischen den Pollern besteht die Möglichkeit für den MIV Ausweichmanöver vorzunehmen.</p> <p>Da diese Massnahme bauliche Eingriffe benötigt, wird sie im Rahmen der Strassensanierung der Brennofenstrasse vorgesehen.</p> <p>Weiter ähnliche Massnahmen könnten bei der Sanierung der Schmitenstrasse oder des Neuwegs vorgesehen werden. Die Erstellung von Trottoirs in diesen Bereichen ist aufgrund der Strassenbreite ohne Landerwerb nicht möglich.</p>	<p>Es wird am Grundsatz, die Verkehrssicherheit durch eine Geschwindigkeitsreduktion zu erhöhen, festgehalten. Das Erstellen von Fussverkehrsbereichen wird an sinnvollen Stellen unter der Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit angestrebt.</p>
8.	Thema: Fehlende Gehwege / Fussgängerstreifen	Stellungnahme	Entscheid
8.1	Die fehlenden Gehwege vor allem für Schulkinder ist vielerorts ein Problem.	<p>Auf den wichtigen Achsen der Gemeinde bestehen bereits Trottoirs oder Fussgängerbereiche.</p> <p>Ergänzt wird ein Fussgängerbereich auf der Brennofenstrasse, da die Fussgänger Verbindung ins Dorf (auch insbesondere für Schüler) zurzeit nicht gesichert ist. Siehe auch Stellungnahme Punkt 7.1.</p>	<p>Das Erstellen von Fussverkehrs-bereichen wird an sinnvollen und möglichen Stellen unter der Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit angestrebt.</p>
8.2	Vor den Schulen sollte man unbedingt Fussgängerstreifen haben. Schüler müssten Verkehrsunterricht erhalten, um die Unterschiede zwischen Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen zu erlernen.	<p>Auf der Dorfstrasse werden die Fussgängerstreifen (FGS) aufgehoben (siehe auch Stellungnahme zu Punkt 5.1). Damit die Schulkinder die Strasse an sicheren Stellen überqueren werden Querungshilfen (seitliche Einengungen der Strasse durch Poller) erstellt. Die Sicht auf die Schulkinder wird dadurch verbessert, da sie geschützt im Strassenraum warten können. Die Kinder erhalten zu gegebenem Zeitpunkt begleitende Massnahmen (Verkehrsunterricht).</p>	<p>Die drei Fussgängerstreifen in unmittelbarer Schulsnähe (Schulhausstrasse vor Schule, Dorfstrasse und Käseriweg) werden im Projekt aufgenommen. Die Bewilligung dieser Fussgängerstreifen liegt jedoch beim Kanton.</p>
8.3	Ein Fussgängerstreifen im Bereich des Schwimmbades ist dringend nötig.	<p>Mit der Einführung der Tempo-30-Zone am Bossloch- wie auch am Schwimmbadweg sowie auch die diversen Rechtsvortritte auf dieser Strasse, müsste eine Temporeduktion erzielt werden.</p>	<p>Der Antrag auf neuen Fussgängerstreifen wird nicht angenommen.</p>



		In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgängerstreifen nur an Stellen, wo besondere Vortrittsbedürfnisse für den Fussverkehr bestehen, namentlich bei Schulen und Heimen, stehen gelassen werden. Neue Fussgängerstreifen dürfen in Tempo-30-Zonen nicht erstellt werden.	
8.4	Mehr Trottoirs und Fussgängerstreifen werden benötigt.	Siehe Stellungnahmen und Entscheide Punkt 7.1 und 8.1.	-
<b>9.</b>	<b>Thema: Notwendigkeit der Begleitmassnahmen</b>	<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
9.1	Aufgrund der finanziellen Lage der Gemeinde sollte auf alle baulichen Massnahmen, welche die Fahrbahnbreite physisch beeinflussen, verzichtet werden.	Grössere bauliche Massnahmen sind lediglich an der Brennofenstrasse vorgesehen. Die Umsetzung wird im Rahmen der Strassensanierung an der Brennofenstrasse einfließen und dementsprechend nur geringfügige Mehrkosten erzeugen. Der Standard wurde für die anderen Massnahmen niedrig gewählt, damit die Kosten in einem verträglichen Rahmen bleiben.	Am Massnahmenpaket bzw. Massnahmenbedarf wird grundsätzlich festgehalten. Ausgenommen sind die Massnahmen an der Geissbergstrasse. Die Parkfelder werden nicht realisiert. Zudem werden einzelne Stichstrassen nicht in die Zone integriert (siehe Punkt 4.1). Somit können die Baukosten minimiert werden.
9.2	Begleitmassnahmen sollen nicht das Aufstellen von Schikanen wie Tröge oder Stelen usw. beinhalten. Eher wäre das Erstellen von Parkfeldern sinnvoll.	Die Eingänge einer Tempo-30-Zone müssen so gestaltet werden, dass sie als Tor wahrgenommen werden. Bei gross dimensionierten Strassen wird somit die Stele in den Strassenraum gesetzt. In den Zonen wird möglichst darauf verzichtet „Schikanen“ aufzustellen. Seitliche Einengungen wurden ausschliesslich dort platziert, wo der Fussverkehr eine Hilfe zum Queren braucht. Parkfelder sind als Begleitmassnahmen dort vorgesehen, wo der Strassenquerschnitt es zulässt und der Bedarf für Parkierungsmöglichkeiten besteht. Wie z.B. neu auf der Brennofenstrasse und am Brühlweg.	Die Begleitmassnahmentypen (seitliche Einengung bei Fussgängerübergängen, Stelen bei den Toren) werden, wie für die Mitwirkung aufgelegt, beibehalten.
9.3	Hindernisse auf der Fahrbahn behindern den Winterdienst, Kehrlichtabfuhr, etc.	Strasseneinengungen für den Fussverkehr, Torsituationen mit Zonensignalisation, Parkfelder, etc. sind mit den zulässigen minimalen Strassenbreiten für z.B. den Winterdienst, Landwirtschaftliche Fahrzeuge, etc. vorgesehen. (siehe auch 9.2)	Die Begleitmassnahmentypen (Parkierung, seitliche Einengung bei Fussgängerübergängen) werden, wie für die Mitwirkung aufgelegt, beibehalten. Örtlich werden die Parkfelder auf der Geissbergstrasse nicht umgesetzt (siehe Punkte 3.1 / 16.1).
9.4	Auf der Brennofenstrasse sind Parkplätze ein zu grosses Hindernis, vor allem wenn Schulkinder darauf unterwegs sind. Parkplätze gehören auf Privatgrund.	Auf lange und relativ gerade Strassenabschnitte sind Massnahmen, die in den Strassenraum ragen, unabdingbar um die Geschwindigkeit niedrig zu halten. Der bestehende Strassenabschnitt ist mit 6.00m gross und wird künftig punktuell auf 3.50m verkleinert. Das Trottoir wird von der Massnahme nicht tangiert und bietet somit weiterhin Schutz für den Fussverkehr.	Die Begleitmassnahmen auf der Brennofenstrasse werden, wie für die Mitwirkung aufgelegt, beibehalten. Örtlich werden die Parkfelder auf der Geissbergstrasse nicht umgesetzt (siehe Punkte 3.1 / 16.1).



10.	Thema: Umsetzung/ Provisorische Massnahmen	Stellungnahme	Entscheid
10.1	Verkehrshindernisse auf Rotbrüstelstrasse gefährden Velofahrer.	Die Leitpfeile bei den bestehenden Parkfeldern werden vorerst entfernt. Werden die Geschwindigkeiten bei den Nachkontrollen nicht eingehalten, kommen die Leitpfeile oder ähnliche Massnahmen zum Einsatz. Die provisorischen Massnahmen beim Übergang von der Brennofen- in die Rotbrüstelstrasse werden bei der Sanierung durch einen neuen Strassenrand ersetzt.	Die Begleitmassnahmen auf der Rotbrüstelstrasse werden, wie für die Mitwirkung aufgelegt, beibehalten.
11.	Thema: Geschwindigkeitskontrollen	Stellungnahme	Entscheid
11.1	Um die Geschwindigkeitsreduktionen durchzusetzen, wären sporadische Geschwindigkeitskontrollen auf Quartierstrassen notwendig. Die Geschwindigkeitskontrollen sind nicht nur auf den Kantonsstrassen und der Hintergasse notwendig.	Auf Gemeindestrassen muss die Gemeinde die Kantonspolizei aufbieten, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Die Einnahmen der Bussen werden ebenfalls von der Kantonspolizei eingezogen. Eine geeignete Möglichkeit die Autofahrenden zu sensibilisieren besteht darin, sporadisch auf Quartierstrassen ein Inforadar (sie fahren...km/h) aufzustellen. Die kann die Gemeinde auf ihren Strassen nach belieben aufstellen.	Sobald die Zone vom Kanton definitiv genehmigt ist, werden Geschwindigkeitskontrollen angefordert. Die Anschaffung eines Inforadars wird im Gemeinderat zur Diskussion gestellt.
12.	Thema: Beleuchtung	Stellungnahme	Entscheid
12.1	Es ist in einigen Strassen zu dunkel oder nicht gut ausgeleuchtet. Ein Strassenlichtkonzept würde nebst den vorgesehenen Massnahmen zur Sicherheit beitragen.	Die Standorte der Beleuchtung in den Strassen wurden aufgenommen, jedoch nicht im Detail geprüft (z.B. Art des Leuchtkörpers, Leuchtstärke). Die Anordnung der bestehenden Beleuchtung erscheint aus unserer Sicht als auszureichend. Ein Beleuchtungskonzept müsste von der Gemeinde einem Spezialisten in Auftrag gegeben werden.	Die Beleuchtung der einzelnen Strassen wird bei der Sanierung überprüft und ggf. verbessert.
13	Thema: Kilchweg	Stellungnahme	Entscheid
13.1	Es bestehen weiterhin Zweifel, dass die Autofahrer, die von der Mange in den Kilchweg fahren, sich nicht an die Tempolimiten von 30km/h halten.	Grundsätzlich ist ein Teilstück der Mange eine Privatstrasse mit Zubringerdienst. Die Geschwindigkeitsmessungen haben gezeigt, dass der grösste Teil der Autofahrer bereits heute nur 30km/h auf dem Kilchweg fährt. Weitere Massnahmen sind auf dem Kilchweg nicht verhältnismässig.	Es werden auch in dieser Zone gelegentlich Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden.
13.2	Am Kilchweg braucht es eine Abgrenzung, auf welche die Kinder gehen können. Insbesondere im Winter bei Dunkelheit ist es sehr gefährlich.	Der Kilchweg ist mit 4.50m schon schmal. Da landwirtschaftliche und Notfallfahrzeuge diese Strasse befahren müssen, kann die Breite der Strasse nicht unter 3.50m verschmälert werden. Dies reicht jedoch nicht aus, um einen Fussgängerbereich zu erstellen, welcher auch im Winter die Kinder schützen würden (Markierung im Winter nicht oder nur schlecht sichtbar, Poller oder bauliche Massnahmen benötigen mehr Breite)	Der Querschnitt des Kilchwegs wird vorerst nicht angepasst. Allfällige Änderungen werden bei der nächsten Sanierung des Kilchwegs auf Verhältnismässigkeit überprüft.



<b>14. Thema: Bosslochweg</b>		<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
14.1	Auf dem Bosslochweg wird gerast, trotz Rechtsvortritt. Es wird keine Rücksicht auf spielende Kinder oder zu Fuss gehende genommen.	Die neue Torsituation und die durch Markierung verdeutlichten Rechtsvortritte sollten die Situation entschärfen. Bei Tempo-30 bleibt jedoch der motorisierte Verkehr vortrittsberechtigt. Sollten bei Nachkontrollen noch immer die Geschwindigkeit nicht eingehalten werden müsste nach einer neuen Lösung gesucht werden.	Vorerst werden keine zusätzlichen Massnahmen, als die im Mitwirkungsplan aufgeführten, geplant. Die Nachkontrolle wird zeigen, ob weitere Massnahmen benötigt sind.
14.2	Am Bosslochweg sollen hohe Schikanen (Absätze) erstellt werden.	Hohe Schikanen oder sogenannte Vertikalversätze sind wegen verschiedenen negativen Auswirkungen (Winterdienst, Lärmemissionen, Kosten,...) nicht in den Massnahmenkatalog aufgenommen worden.	Der Antrag auf Vertikalversätze am Bosslochweg wird nicht angenommen, da dies gegen den Grundsatzentscheid der Massnahmentypen verstossen würde.
<b>15. Thema: Hintergasse/ Bündtenackerweg</b>		<b>Stellungnahme</b>	<b>Entscheid</b>
15.1	Der Verbindungsweg von der Käsestrasse zur Hintergasse wird sehr oft von Schülern genutzt, die zur Bündtenackerturnhalle müssen. Die Schüler nehmen den direkten Weg über die Strasse (wo der heutige Fussgängerstreifen liegt). Ich bezweifle, dass der östlich verschobene Streifen die gewünschte Wirkung zeigt. Natürlich wäre die Sicht auf die Hintergasse am neuen Ort wesentlich besser.	Ein geeigneter Warteraum zur Sicherheit der Schulkinder kann an der heutigen Lage nicht realisiert werden. Bei einer Verschiebung des FGS Richtung Osten kann ohne Landerwerb der nötige Warteraum zum Queren der Hintergasse erstellt werden. Mit der Weiterführung des Trottoirs in den unteren Bündtenackerweg werden die Schüler auf die östliche Seite gelenkt.	Die beiden Varianten (bestehender Standort mit Landerwerb und verschobener FGS) werden verglichen und nochmals diskutiert.
15.2	Es ist doch ein schwieriger Punkt dort, weil er von Schüler und Kindergartenkinder benutzt wird, sollte er speziell Markiert werden.	Zur Sicherheit der Schulkinder und besserer Wahrnehmung des FGS wird Dorf einwärts ein Poller gesetzt.	Das Umsetzungsprojekt wird die Sicherheit der Kinder gegenüber dem heutigen Stand verbessern.
15.3	Die Hintergasse soll auch in die Tempo-30-Zone kommen.	Die Hintergasse wurde auf Entscheid der Gemeinde bewusst nicht in die Tempo-30-Zone aufgenommen. Grund dafür ist der hohe Durchgangsverkehr auf dieser Strasse. Auch ist es nicht verhältnismässig bei einer einseitigen Bebauung der Strasse eine Tempo-30-Zone einzuführen.	Die Hintergasse wird nicht in das vorliegende Tempo-30-Projekt einbezogen.
15.4	Die Hintergasse soll Tempo 50 bleiben.	Siehe Stellungnahme Punkt 15.3.	Die Hintergasse wird nicht in das vorliegende Tempo-30-Projekt einbezogen.



Tabelle 2: Briefliche Stellungnahmen

16.	Thema: Divers	Stellungnahme	Entscheid
16.1	Die verkehrsberuhigenden Massnahmen auf der Geissbergstrasse, vor allem auf der Höhe der Geissbergstrasse 13 (drei Autoabstellplätze entlang des Zaunes) ist für die Betriebs Ein- und Ausfahrten nicht akzeptabel.	Die Parkfelder sollten so angeordnet sein, dass die Ein- und Ausfahrten möglich sind. Diese Massnahmen sind für die Einhaltung der Geschwindigkeiten notwendig. Eine genaue Platzierung der Parkfelder würde beim Bauprojekt nochmals überprüft werden.	Die Parkfelder auf der Geissbergstrasse werden nicht umgesetzt. Werden jedoch die Geschwindigkeiten bei der Nachkontrolle nicht eingehalten, müssen auf diesem Abschnitt Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingesetzt werden.
16.2	Beim Brühlweg ist zu prüfen, ob das Fahrverbot beim Bahnübergang Hintergasse bis zum Fussballplatz Brühl zurückversetzt werden kann.	Das versetzten des Fahrverbots kann geprüft werden. Wird es versetzt, sollte jedoch beim Bahnübergang ein Hinweisschild (Fahrverbot in x m) aufgestellt werden, um den Schleichverkehr zu minimieren.	Das Fahrverbot wird versetzt.
16.3	Brauchen wirklich alle Strassen ein Tempo-30-Zonen Signal, z.B. Einfahrt Quartierstrassen Amsel-, Lerchen-, Ziegeleiweg, etc. (Sackgassen)	Der Grundsatzentscheid wurde getroffen, alle Gemeindestrassen gleich zu behandeln. Darin sind ebenfalls die Sackgassen beinhaltet (siehe auch 3.4). Die Zone muss in sich geschlossen sein, jeder aus der Zone führende Weg, auf dem gefahren werden darf, muss mit einem Zonenschild versehen werden. Somit werden auch kleine Feldwege, auf denen Landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Velofahren, mit einem Signal ausgestattet.	Damit die Zonen rechtlich verheben, werden alle Signale aufgestellt, welche dazu nötig sind. Die Zonen werden jedoch redimensioniert (siehe Entscheid Punkt 4.1), dadurch entfallen die Signale einiger Sackgassen resp. Landwirtschaftswege.
16.5	Ist beim Ziegeleiweg als Zufahrtsstrasse wirklich eine Tempo-30-Zone notwendig.	Siehe Stellungnahme Punkt 16.3 und 3.4.	Die Tempo-30-Zone beim Ziegeleiweg wird aus dem Projekt gestrichen (siehe auch Entscheid Punkt 4.1).

## Fragebogen zur Mitwirkung Verkehrssicherheit Roggwil

### Ausgangslage:

Der Gemeinderat ist bestrebt, die Sicherheit auf dem gesamten Gemeindegebiet von Roggwil zu erhöhen. Dazu hat er die Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit zusammen mit einem Beratungsbüro beauftragt, die Einführung einer Tempo-30-Zone auf allen Gemeindestrassen mit Ausnahme der Hintergasse zu überprüfen und dazu ein Konzept auszuarbeiten. Die bestehenden Tempo-30-Zonen werden in die neuen Zonen einbezogen.

Der Gemeinderat möchte nun die Meinung der Bevölkerung zu den im erarbeiteten Konzept vorgesehenen Massnahmen in Erfahrung bringen. Sie liebe Roggwilerinnen und Roggwiler sind nun gebeten, sich aktiv im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens in der Zeit vom **3. März bis am 3. April 2014** zu beteiligen.

Bitte reichen Sie Ihre schriftliche Stellungnahme (ausgefüllter Fragebogen) bis spätestens am 3. April 2014 bei der Gemeindeverwaltung Roggwil, Bahnhofstrasse 8, 4914 Roggwil, ein oder senden Sie Ihre Eingabe per E-Mail an: [gemeinde@roggwil.ch](mailto:gemeinde@roggwil.ch). Sie können den Fragebogen ebenfalls auf dem Internet ausfüllen unter [www.roggwil.ch](http://www.roggwil.ch).

### Fragen:

1. Sind Sie mit der vorgelegten Abgrenzung der Zonen einverstanden?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

2. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie aber auch zur Umsetzung des gewollten Geschwindigkeitsregimes, sind Begleitmassnahmen geplant bzw. notwendig. Sind Sie generell mit solchen Massnahmen einverstanden?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

3. Aufgrund der Strassenstrukturen sind in den Quartieren keine grossen Massnahmen vorgesehen. Die Massnahmen konzentrieren sich vor allem auf die Bereiche vor den Schulen und auf der Brennofenstrasse. Erachten Sie dies als sinnvoll?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

4.a Erachten Sie es als notwendig, an weiteren Orten Begleitmassnahmen einzusetzen?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

---

4.b Wenn „ja“ oder „eher ja“, an welchen Orten und welche Massnahmen?

---

---

---

5. Zusätzlich zur Tempo-30-Zone könnte mittelfristig im Zentrum (Bereich vor der Primarschule/Schulhausstrasse/Kirche/Bahnhof) eine Begegnungszone (Tempo 20 und Fussgängervortritt) eingeführt werden. Dies würde im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Zentrums erfolgen. Würden Sie eine solche Begegnungszone im Zentrum begrüssen?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

---

6. Zusätzlich zur Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen soll auch der Knoten Hintergasse/unterer Bündtenackerweg gesichert werden. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden?

ja       eher ja       eher nein       nein

Bemerkungen:

---

---

---

7. Weitere Bemerkungen und Kommentare:

---

---

---

---

---

---

Persönliche Angaben (freiwillig):

Name:.....

Vorname:.....

Adresse:.....

Datum:.....

Besten Dank für Ihre Mitarbeit  
Gemeinderat Roggwil