

Kommunaler Gesamtplan Verkehr

Mitwirkung vom 1. September bis 3. Oktober 2022

Gemeinde Waltenschwil

27. Februar 2023

Bearbeitung

Denise Belloli
MSc in Geografie
Cornelia Senn
BSc FHO in Raumplanung
Annina Breu
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Martin Bohrer
Tiefbauzeichner, Natur-/Umweltfachmann

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Christoph Meyer
Gemeinderat Waltenschwil
Hans Rudolf Müller
Gemeinderat Waltenschwil

Begleitkommission

André Arnold
ehemals Elternrat
Felix Brühwiler
Regionalpolizei
Peter Liechi
Vertreter Büelisacker
Marco Lütolf
TCS Freiamt
Kilian Steimen
Ortsbürgerkommission
Nicole Zumstein
ehemals Schulpflege

Thema Tempo 30

Betrifft die Eingaben:

- 09.1
- 11.2, 11.4, 11.5, 11.6
- 12.6, 12.28, 12.30, 12.35, 12.44
- 13.1, 13.2
- 14.1, 14.2
- 15.5
- 16.1

Im Rahmen der geplanten Umsetzung von *T30 freiwillig* sind auch wo nötig punktuelle Massnahmen vorgesehen, die eine Geschwindigkeit reduzierende Wirkung erzielen. Geeignete Massnahmen sind im Rahmen dieser Planung zu prüfen.

Bei Strassen, deren Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird, stellen T30-Zonen oder auch Begegnungszonen einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Aus diesem Grund beabsichtigt der Gemeinderat auch die Einführung einer T30-Zone in den Gebieten Wogmatte/Grottenweg rund um die Schulen, die Kirche und den Bünzpark. Sollte die dadurch gewünschte Wirkung ausbleiben, kann sich der Gemeinderat auch als weiterführende Massnahme auch eine Begegnungszone im Bereich Schule/Gemeindehaus vorstellen.

Auf dem übrigen Gemeindegebiet sollen in einem ersten Schritt T30 freiwillig umgesetzt werden. Sollten die Nachkontrollen zeigen, dass eine nachhaltige Wirkung ausbleibt, sind weiterführende Massnahmen zu prüfen.

Das Thema Verkehrsberuhigung ist in Waltenschwil sehr umstritten, daher hat sich der Gemeinderat für diesen pragmatischen Ansatz ausgesprochen.

Thema Parkierung

Betrifft die Eingaben:

- 04.2-04.4, 04.6-04.9
- 05.02
- 08.01
- 13.7-13.9
- 15.2

Die Parkierung auf den öffentlichen Parkplätzen soll gestützt auf das Parkierungskonzept einheitlich geregelt werden.

Die Parkierung im Hofmattquartier wird bereits und auch weiterhin beobachtet. Zur Lenkung der parkierten Fahrzeuge wurden bereits Massnahmen umgesetzt- Sollte der Problemdruck zunehmen, sind weitere Massnahmen gestützt auf das Parkierungskonzept zu prüfen

Im Zuge der laufenden Revision der Nutzungsplanung ist die Einzonung eines Teils des Parkplatzes Schützenhaus vorgesehen. Sollte dies klappen, kann dieser Teil künftig wieder für die bewirtschaftete Nutzung als Parkplatz dienen.

Die Zufahrt zum Parkplatz Talackerstrasse ist über öffentliche Strassen frei zugänglich. Dies soll auch nicht unterbunden werden. Zu wenige Parkplätze verursachen nebst der Zu-/Wegfahrt zudem Suchverkehr im Quartier. Durch die lagemässige Organisation der Parkierung kann die gewünschte Lenkung erzielt werden (z.Bsp. nur dort parkieren, wo ungefährlich). Der Parkplatz Schützenhaus steht heute aufgrund der aktuellen Zonierung nicht zur Verfügung und ist für den Besuch des Tierparks oder des Sagenwegs zu weit entfernt.


Bei zunehmendem Problemdruck sind zu gegebener Zeit geeignete und quartierfreundliche Lösungsvarianten zu prüfen.

<i>Nr.</i>	<i>Thema</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Entscheid Gemeinderat</i>
01				
01.1	Signalisation	<p>Die Geschwindigkeits-Signalisation der K 367 von 50 km/h ist bis zur Brückenmitte bei der Firma Heim auszuweiten. Das bewirkt folgende 2 Vorteile:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer wird bei den jeweiligen Fussgängerstreifen erhöht (14 Meter kürzerer Bremsweg!) 2. die Auto- und Töfffahrer werden hoffentlich ihre Motoren nicht mehr auf Hochtouren beschleunigen sobald sie aus der Wohler- in die Chreesstrasse eingebogen sind, damit weniger Lärm und bessere Luft, neben Sicherheitsaspekt für Fussgängerstreifen. 	<p>2009 wurde die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h reduziert. Im 2020 lehnte der Kanton eine Forderung von X.Y. (Ausweitung T50 bis Höhe Firma Heim AG) ab. Begründung: Seite Dorf nicht durchgehend dicht bebaut, Seite Wohlen unbebaut. Gute Übersicht, keine polizeilich reg. Unfälle, 2020 Neubau Querungsinfrastruktur für Velo/zu Fuss Gehende Höhe Büelisackerstrasse. Seit der Ablehnung des Kantons im 2020 hat sich die Bebauungsstruktur nicht verändert, zudem wurde im 2020 eine neue Infrastruktur für das Queren von Velos und zu Fuss Gehenden gebaut, welche den Anforderungen von 60 km/h gerecht wird, ebenso sind die bestehenden Einmündungen und Querungen für 60km/h konform ausgelegt. Eine Ausdehnung von T50 auf der Chreesstrasse zwischen der Bünz und der Heim AG wird daher momentan nicht unterstützt. Um jedoch die Lärmsituation im Abschnitt Wohlerstrasse bis Bünz durch beschleunigende Fahrzeuge zu verbessern, wird beim Kanton die Verschiebung der T50 Signalisation bis nach der Einmündung Heumoosweg Richtung Süden beantragt. Dies auch im Hinblick, die bislang noch ungesicherte Rad-/Fusswegquerung (Schwachstelle 18) bei der Bünzbrücke sicherer zu machen</p>	Kenntnisnahme
02				
02.1	ÖV	<p>Unser familiäres Anliegen dazu ist, dass man möglichst schnell die Taktlücken schliesst. Um Waltenschwil bezüglich Attraktivität als Wohngemeinde nachhaltig stärken zu können, ist es notwendig, dass jede Zugverbindung von und nach Aarau bzw. Rotkreuz ein Anschluss von und nach Waltenschwil gewährleistet. Der Lösungsansatz mit dem Taxibus abends wird von unserer Familie oft genutzt. Da dieser jedoch nur eingeschränkt im 60 Minuten-Takt verfügbar ist, sind für unsere Kinder (wöchentlich mehrere Abendtrainings in Zug und Aarau) sehr oft familiäre Taxifahrten am Abend notwendig. Dies ist nicht im Sinne eines attraktiven ÖV-Netzes in einer aufstrebenden Gemeinde und ist auch nicht nachhaltig. Nicht nachhaltig im Sinne, dass sich unsere Kinder bereits darüber äussern, möglicherweise schon bald von Waltenschwil wegzuziehen oder unbedingt ein eigenes Auto zu besitzen.</p>	<p>Gestützt auf die Forderungen des Gemeinderates Waltenschwil sieht das überarbeitete Buskonzept Region Wohlen vor, ab Fahrplanwechsel 2023 (frühestens) Waltenschwil künftig von Mo-Fr. ganztägig im ½ h-Takt zu erschliessen. Zudem soll Büelisacker im 60 Min.- Takt erschlossen werden. Ausserhalb Fahrplan soll weiterhin das Ruf- und Nachttaxi zur Verfügung stehen.</p>	Zustimmende Kenntnisnahme
03				


Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
03.1	MIV, Geschwindigkeit, Lärm	Leider wird die Bremgarterstrasse vom Hessel Richtung Bremgarten sehr vernachlässigt. Die Geschwindigkeit und der Lärm sind enorm hoch. Die Geschwindigkeitskontrolle wird immer am frühen Nachmittag durchgeführt, statt morgens von 6:00 bis 8:00 Uhr oder 16.30 bis 18:20 Uhr. Auch die Menge von 2500 Fahrzeugen aus dem Jahr 2015 ist längst überholt. Wir beobachten, dass jede kleine Gemeinde Massnahmen ergreift bei der Geschwindigkeitsgrenze. Auch wir hätten das Recht, dass 50 km/h gefahren wird.	<u>Geschwindigkeit</u> In einem ersten Schritt eine Langzeitmessung mittels Seitenradar durch Repol beantragen. Gestützt auf die Resultate weiteres Vorgehen definieren. Mögliche Varianten: Antrag vermehrte Radarkontrollen zu Spitzenzeiten, Platzierung permanente Geschwindigkeitsanzeige, Antrag bauliche Massnahmen durch Kanton. <u>Lärm</u> Im 2024 ist im Rahmen der Sanierung Bremgarterstrasse der Einbau eines lärmindernden Belags zwischen IO/AO-Grenze bis ins Zentrum geplant.	Massnahmen gemäss Erwägungen umsetzen
04				
04.1	Allgemein	Dieses Mitwirkungsverfahren KGV ist eine sachlich gute und notwendige Ist-Analyse für die Zukunft. Trotzdem braucht es eine vernünftige Anwendung. Das heisst, dass Änderungen in den Quartieren zuerst besprochen werden, damit beide Parteien miteinander die beste Lösung erarbeiten können.	-	-
04.2	Parkierung	Der Bünz entlang ist für unsere Gemeinde ein neues Naherholungsgebiet entstanden und wird in Zukunft an Beliebtheit noch zunehmen. Vergleichbar ist das Bünzgebiet mit dem Tierpark, dem Sagenweg oder der Grotte. Was fehlt sind die Parkplätze für die Einwohner von Waltenschwil mit oder ohne Hund sowie für viele auswärtige Besucher mit oder ohne Hund. Für die Bewohner der Hofmatten ist das einer der wichtigsten Punkte. Die Besucher stellen die Autos einfach in unserem Quartier ab, aus diesem Grund braucht es einen neuen Parkplatz.	Die Parkierung im Hofmattquartier wird bereits und auch weiterhin beobachtet. Zur Lenkung der parkierten Fahrzeuge wurden bereits Massnahmen umgesetzt. Sollte der Problemdruck zunehmen, sind weitere Massnahmen gestützt auf das Parkierungskonzept zu prüfen.	Kenntnisnahme
04.3	Parkierung	Die Maiächerstrasse ist die neue landwirtschaftliche Bewirtschaftungsstrasse für die Bauern. Die bisherige Bewirtschaftungsstrasse war bei beiden Eichen, diese Brücke wurde bei der Bünz Renaturierung ersatzlos abgebrochen. Theoretisch sollten auf der Maiächerstrasse keine Autos parkiert werden oder nur auf einem Meter der Strasse entlang des Banketts. Grund: Die grossen Traktoren und Maschinen haben heute eine Breite von 2,5 bis 3,0 Meter und eine Länge bis über 15 Meter. Bei der Bünz Renaturierung wurden das Parkplatzproblem und die Bauern mit den grossen Maschinen vergessen.	-	Kenntnisnahme
04.4	Parkierung	1.0 Antrag für Hofmattstrasse 25. Auf der Hofmattstrasse sollen keine Parkplätze eingezeichnet werden, sondern so belassen wie es heute ist. Dafür ist ein Nachtparkverbot von 23.00 bis 06.00 Uhr einzuführen. Auf eine Gebühr kann vorläufig verzichtet werden. Die Pflastersteinschwelle vor dem Haus Hofmattstrasse 25 ist bei einer Sanierung zu entfernen. Grund: Diese Parkplätze sollen dem Quartier dienen und nicht für umliegende Quartiere oder für Bünz Besucher als Parkplätze, Abstellplätze oder sogar als Dauerparkplätze benützt werden.	Die Parkierung im Hofmattquartier wird bereits und auch weiterhin beobachtet. Zur Lenkung der parkierten Fahrzeuge wurden bereits Massnahmen umgesetzt. Sollte der Problemdruck zunehmen, sind weitere Massnahmen gestützt auf das Parkierungskonzept zu prüfen. Die Entfernung des gepflasterten Querbands wird geprüft.	Kenntnisnahme

<i>Nr.</i>	<i>Thema</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Entscheid Gemeinderat</i>
04.5	Langsamverkehr	<p>2.0 Antrag für Bushaltestelle Maiächer, Fuss- und Radweg trennen. Diese Bushaltestelle ist für Fussgänger und Velofahrer sehr gefährlich. Schon einige Male habe ich gesehen, wie es ein Fast-Unfall gegeben hat. Man stelle sich vor, man wartet im Bushäuschen und schaut Richtung Dorf, auf zirka 30 bis 40 Meter sieht man den Bus und läuft automatisch auf ihn zu. Man schaut nicht zuerst nach Wohlen oder gegen das Dorf, wenn ein Velofahrer kommt, passiert ein Unfall. Antrag und Lösungsmöglichkeit: Der Radweg soll vom Trottoir verschwinden. Vom Dorf her soll der Radweg entlang der Strasse bis zum Fussgängerstreifen vor dem Kreisel geführt werden mit der entsprechend gelben Markierung. Ab Fussgängerstreifen Richtung Wohlen ist die Weiterfahrt wie bisher. Die Signalisation ist ebenfalls zu ändern. Von Wohlen her soll der Radweg so wie er jetzt ist bis zum Fussgängerstreifen geführt werden. Parallel zum Fussgängerstreifen soll der Radweg die Strasse überqueren und ist entsprechend zu markieren.</p>	<p>Trennung des Veloverkehrs vom MIV wird empfohlen. Wo möglich soll der Veloverkehr auch vom Fussverkehr getrennt werden. dies ist hier aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich. Die Radwegführung auf der Wohlerstrasse im Abschnitt Sandackerstrasse bis Kreisel ist als Schwachstelle im Richtplan Veloverkehr enthalten. Entsprechende Massnahmen werden nach Prioritäten und wenn notwendig in Koordination mit dem Kanton geprüft und umgesetzt.</p>	<p>Aufnahme als Schwachstelle mittlerer Priorität in KGV (Querungsbereich / Bushäuschen / Velo), Hinweis Punktuelle Schwachstelle. Massnahmen wie FGSO denkbar, symbolisieren mögliche Konfliktstelle hin und machen darauf aufmerksam Betrachtung der gesamten Achse notwendig. Wird im Zusammenhang mit der Sanierung der Strasse behandelt.</p>
04.6	Parkierung	<p>3.0 Antrag Parkplätze für das neue Naherholungsgebiet der Bünz entlang. Diese neu zu erstellenden Parkplätze sind für das Quartier sehr dringend und sehr wichtig. Dafür gibt es drei Lösungsmöglichkeiten: Neue Parkplätze beim Schützenhaus, neue Parkplätze auf der Parzelle zwischen Bünz und Ahornstrasse mit der Einfahrt von der Ahornstrasse, neben der Maiächerstrasse auf dem Bankett der Abwasserleitung oder ein neuer Parkplatz neben der Maiächerstrasse.</p>	<p>Die Parkierung im Hofmattquartier wird bereits und auch weiterhin beobachtet. Zur Lenkung der parkierten Fahrzeuge wurden bereits Massnahmen umgesetzt. Sollte der Problemdruck zunehmen, sind weitere Massnahmen gestützt auf das Parkierungskonzept zu prüfen.</p>	<p>Die Parkierungssituation entlang der Bünz ist im Rahmen der Renaturierung Bünz gezielt zu betrachten.</p>
04.7	Parkierung	<p>3.1 Antrag und Lösungsmöglichkeit beim Schützenhaus. Wiese oberhalb Schützenhaus vor dem Schutzwall. Muss noch vom Landwirtschaftsland in Bauland umgezont werden. Vermutlich läuft das Verfahren.</p>	<p>Im Zuge der laufenden Revision der Nutzungsplanung ist die Einzonung eines Teils des Parkplatzes Schützenhaus vorgesehen. Sollte dies klappen, kann dieser Teil künftig wieder für die bewirtschaftete Nutzung als Parkplatz dienen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
04.8	Parkierung	<p>3.2 Antrag und Lösungsmöglichkeit bei der Wiese Ahornweg. Ein einfacher Parkplatz kann jederzeit erstellt werden. Grund: Das Land gehört der Gemeinde und ist Bauland.</p>	<p>In einer erster Phase soll die Entschärfung der Situation durch geeignete Massnahmen im Quartier und die Bewirtschaftung des PP Schützenhaus erreicht werden. Weitergehende Massnahmen im Zuge künftiger Planungen, sofern Problemdruck trotz getroffener Massnahmen weiter zunimmt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
04.9	Parkierung	<p>3.3 Antrag und Lösungsmöglichkeit beim Bankett Maiächerstrasse. Hier sind eher ungenügende Parkplätze möglich und ein Streifen von 3 Meter müsste von der Landwirtschaftszone in Bauland umgezont werden. Möglich wäre auch auf diesem Grundstück, ein Parkplatz zu erstellen. Das Land gehört der Gemeinde. Der Kanton sollte nach einem 20 Millionenprojekt auch Verständnis für die Steuerzahler und die Gemeinde aufbringen, er hat ja dieses Problem vergessen. Eine weitere Möglichkeit wäre auf der Kanalisationsleitung den Radweg von der Bünz bis zum Kreisel miteinander zu verbinden. Mit dieser Lösung könnte man auch die Abwasserleitung schützen. Dieser Streifen kann von der Landwirtschaft so oder so nicht bewirtschaftet werden.</p>	<p>Eine Umzonung von Landwirtschaftsland in Bauland für die Erstellung eines Radwegs oder von Parkplätzen entlang der Maiächerstrasse ist im Rahmen der laufenden Nutzungsplanungsrevision nicht vorgesehen. Siehe vorherige Antworten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
<p>Neue Parkplätze sind im Quartier für die Besucher der Bünz nötig. Für den Tierpark wurden zwei Parkplätze erstellt und stehen zur Verfügung. Welche der drei vorgeschlagenen Varianten, ist mir egal. Auch eine Radwegverbindung würde für die Kanalisation Vorteile bringen.</p>				
05				
05.1	Lärm, Verkehrsberuhigung	<p>Betreffend Abschnitt 3.10 Strassenlärm des kommunalen Gesamtplan Verkehrs (Analyse), wollen wir Sie auf Ihre Aussage gemäss «Im Ortsteil Büelisacker sind vier Bauten so stark belastet, dass die Alarmwerte überschritten werden», fragen, wie man vorgehen wird? Steht eine Verbesserung in Aussicht? Eine Temporeduktion (die sicher den Lärm reduziert), wissen wir, dass der Kanton schon mal abgelehnt hat, doch in diesem Falle, da jetzt noch weitere Häuser dazu gekommen sind, diese Anfrage nochmals zur Überprüfung gebracht werden soll.</p>	<p>Anfrage und allenfalls Antrag beim Kanton: Prüfung und Umsetzung Lärmsanierungsmassnahmen im Bereich Büelisacker.</p>	Kenntnisnahme
05.2	Parkierung, Sicherheit	<p>An der Dorfstrasse wird trotz Aargauerstreifen, immer gleich seitlich parkiert, z.T. so viel Autos, Wohnmobile, Busse und auch Lastautos, das schon gefährlich werden kann, z.B. Kinder, die mit Velo oder Roller vorbeifahren oder laufen. Auch für Autos, die z.B. bei der Kreuzung Im Grossacher/ Dorfstrasse abbiegen wollen und Autos und Laster, die Sicht wegnehmen, trotz langsamem Fahren, auch eine Gefahr für Klein und Gross darstellt. Frage: Warum wird nie in Betracht gezogen, ein kontrolliertes Parken an der Strasse entlang zu markieren, wie z.B. eine blaue Zone, statt dieser Aargauerstreifen? Und das Hindernis von den Lastwagen, die Petko auf seinem Grundstück repariert, wäre empfehlenswert, ein Spiegel zu setzen für bessere Sicht.</p>	<p>«Aargauer Trottoirs» dürfen vom MIV befahren werden, sofern sich keine Zufussgehenden darauf befinden. Es herrscht allerdings Parkverbot. Dies müsste ggf. durch Aufklärung und/oder vermehrte Kontrollen durchgesetzt werden. T30 denkbar, aufgrund der geringen Akzeptanz wurde vorerst darauf verzichtet.</p>	<p>Weiterverfolgen: Vermehrte Kontrollen ausgeschilderte Parkverbotsbereiche</p>
<p>Die Umgestaltung der Dorfstrasse ist als Massnahme im KGV enthalten. Die Umsetzung soll im Rahmen einer künftigen Sanierung erfolgen. Mittels Markierungen sollen kurzfristige Verbesserungen erzielt werden. Dies ist bei der Dorfstrasse zum Teil bereits erfolgt. Auf den gelben Gehwegmarkierungen ist das Abstellen von Fahrzeugen nicht erlaubt. Um die Einhaltung zu verbessern, wurde die Regionalpolizei bereits sensibilisiert. Bei steigendem Problemdruck müsste hier nachgefasst werden.</p>				
<p>Voraussetzung für die Platzierung eines Verkehrsspiegels wäre die Signalisation «Stop» bei der Grossacherstrasse. Dies wiederum würde die Geschwindigkeit auf der Dorfstrasse erhöhen, da nicht mehr wegen des heutigen Rechtsvortritts die Geschwindigkeit reduziert wird. Die Platzierung eines Spiegels wird aus diesem Grund momentan nicht weiterverfolgt</p>				
06				
06.1	MIV, Geschwindigkeit	<p>Bei der Ausfahrt von der Dorfstrasse in die Bünztalstrasse sollte die Geschwindigkeit auf 60 km/h reduziert werden, und zwar morgens zwischen 06.00 und 7.00 Uhr. Durch die max. Geschwindigkeit von 80 km/h auf der</p>	<p>Als Verbesserungsmassnahme bzgl. der Sicherheit der Ausfahrt und gleichzeitige Reduktion</p>	Weiterverfolgen

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
		Bünzstalstrasse ist die Ausfahrt von der Dorfstrasse auf die Kantonsstrasse in dieser Zeit praktisch unmöglich.	der Lärmemissionen ist beim Kanton ein entsprechendes Gesuch für T60 einzureichen.	
06.2	MIV, Verkehrsberuhigung	Die Einführung der Tempo-30-Zone auf der gesamten Länge der Dorfstrasse. Die Dorfstrasse ist eine Durchgangsstrasse und durch die grosse Zunahme der Bevölkerung in diesem Quartier hat auch der Verkehr erheblich zugenommen.	Gemäss dem Massnahmenplan im KGV soll auf den Gemeindestrassen (ausgenommen Bereich Schule/Kirche) in einer ersten Phase T30 auf freiwilliger Basis eingeführt und danach die Wirkung geprüft werden. Sollte diese ungenügend ausfallen, sollen ergänzende und griffigere Massnahmen geprüft werden.	Weiterverfolgen
06.3	MIV, Verkehrsberuhigung, Lärm	Eine Verkehrsberuhigung durch den Einbau von Pflastersteinen in der Dorfstrasse ist ein Nachteil, da diese Pflastersteine eine hohe Lärmemission verursachen. Deshalb schlagen wir vor, die Dorfstrasse so zu belassen wie sie ist, dafür aber eine Tempo-30-Zone auf der Dorfstrasse einzuführen.	Bei der Ausführung von Massnahmen wird dem Lärm aspekt Rechnung getragen.	Berücksichtigung der Lärm Aspekte bei der Projektierung. Wortänderung von "Aufpflasterung" zu "Querbänder" im Bericht
07.1	Fussgänger	<p>Ausgangslage: Der vorliegende im Mitwirkungsbericht stehende KGV sieht einen öffentlichen Fussweg gemäss nachfolgendem Planausschnitt über die in unserem Privateigentum stehenden Parzellen 489, 490, 493, 494 und 495 vor. Die Aufplagedokumente geben keine Auskunft über zwingende Gründe und Bedürfnisse für die Errichtung dieses neuen Wegangebotes. Aussagen zu geprüften alternativen Wegführungen gehen aus den Auflageakten nicht hervor.</p>  <p>Sachverhalt: Der anvisierte Fussweg käme vollständig auf die in unserem Eigentum stehende Grundstücke zu stehen. Bei dieser Massnahme handelt es sich um einen nicht zu vertretenden Eingriff in geschütztes Privateigentum. Das öffentliche Bedürfnis steht in einem grossen Missverhältnis zum Schutz, welcher privatem Grundeigentum zukommt. Wir sehen keine wesentlichen sachlichen Gründe, welche die fragliche Planungsmassnahme rechtfertigen. Für den Fussgängerverkehr bestehen im besagten Abschnitt bereits heute zwei bewährte Alternativen: Trottoir entlang der Bremgarterstrasse und Kirchweg – Mühlestrasse. Für diesen Bereich ist im KGV eine Tempo-30-Zone vorgesehen. Dadurch wird die Verkehrssicherheit gegenüber heute entscheidend verbessert.</p> <p>Antrag: Wir beantragen dem Gemeinderat, den Fussweg über unsere Parzellen 489, 490, 493, 494 und 495 im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) wegzulassen.</p>	<p>Grundlage der geplanten Wegverbindung ist die Schaffung einer möglichst durchgängigen und attraktiven Fusswegverbindung entlang der Bünz.</p> <p>Die Umsetzung ist jedoch auf den Goodwill und die Zustimmung der betroffenen Eigentümerschaften angewiesen. Ein Rechtsmittel für die Durchsetzung einer solchen Wegverbindung besteht nicht.</p> <p>Da die betroffenen Grundeigentümerschaften sich im Rahmen der Mitwirkung geschlossen gegen die geplante Wegverbindung aussprechen, ist diese aus dem KGV zu entfernen.</p>	Aus Plan entfernen

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
08				
08.1	Parkierung, MIV	<p>Talackerstrasse/Grintenstrasse: Im Hinblick auf ein quartierfreundliches und verkehrsberuhigtes Erschliessungsnetz sind die Parkmöglichkeiten im Bereich Talackerstrasse/Grintenstrasse einzuschränken (z.B. Parkverbot Grintenstrasse) und nicht auszubauen. In den Gebieten Hessel und Schiessplatz stehen bei Bedarf genügend Parkplätze zur Verfügung. Diese können weitgehend erreicht werden, ohne dass Quartierstrassen befahren werden müssen. Auch die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel befinden sich in unmittelbarer Nähe der Parkplätze Hessel und Schützenhaus. Mit dem geplanten Vorgehen wird der private Freizeitverkehr (Anreise Tierpark und Sagenweg) sowie das Verkehrsvolumen im Quartier gefördert. Dies ist nicht zeitgemäss.</p>	<p>Die Zufahrt zum Parkplatz Talackerstrasse ist über öffentliche Strassen frei zugänglich. Dies soll auch nicht unterbunden werden. Zu wenige Parkplätze verursachen nebst der Zu-/Wegfahrt zudem Suchverkehr im Quartier. Durch die lagemässige Organisation der Parkierung kann die gewünschte Lenkung erzielt werden (z.Bsp. nur dort parkieren, wo ungefährlich). Der Parkplatz Schützenhaus steht heute aufgrund der aktuellen Zonierung nicht zur Verfügung und ist für den Besuch des Tierparks oder des Sagenwegs zu weit entfernt. Bei zunehmendem Problemdruck sind zu gegebener Zeit geeignete und quartierfreundliche Lösungsvarianten zu prüfen.</p>	<p>Kenntnisnahme Weitere Massnahmen bei Bedarf</p>
08.2	MIV	<p>Zufahrt Wohlen/Waltenschwil über BDB Bahnübergang (obere Haldenstrasse): Die Zufahrt Waltenschwil nach Wohlen und von Wohlen nach Waltenschwil über den BDB Bahnübergang mit Auto und Motorrad ist für Anwohner des Haldenquartiers in Wohlen und für Zubringer Haldenquartier noch möglich. Um diesen Verkehr zu unterbinden, ist in Waltenschwil eine analoge Verkehrsbeschränkung wie in Wohlen einzuführen.</p>	<p>Die genannte Verkehrsanordnung zwischen Wohlen und Waltenschwil hat eine massgebliche Reduktion des Schleichverkehrs und somit auch eine Verbesserung für Waltenschwil gebracht. Es sind dem Gemeinderat seit der Einführung keine Probleme mehr bekannt, aus diesem Grund wurden im KGV auch keine entsprechenden Massnahmen definiert. Bei zunehmendem Problemdruck sind zu gegebener Zeit ergänzende Massnahmen zu prüfen.</p>	<p>Bei steigendem Handlungsdruck gemeinsame Lösung mit Gde. Wohlen finden</p>
09				
09.1	MIV, Verkehrsberuhigung	<p>Ausser folgenden Gebieten sind im Siedlungsgebiet Waltenschwil «Tempo-30-Zonen» oder «verkehrsberuhigte Zonen: freiwillig Tempo 30» vorgesehen: Gebiet Dreispitz, Gebiet Obstgarten und Gebiet Bremgarterstrasse 2-12 Eine Begründung, warum diese drei Gebiete von verkehrsberuhigenden Massnahmen ausgeschlossen sind, geht aus den Auflageakten nicht hervor und wirkt aus meiner Warte unlogisch. Antrag: Die Gebiete Dreispitz, Obstgarten und Bremgarterstrasse 2-12 sind nur dann von verkehrsberuhigenden Massnahmen frei zu halten, wenn wirklich triftige sachliche Gründe dafür vorliegen. Die Öffentlichkeit ist über die Gründe einer allfälligen Freihaltung zu informieren.</p>	<p>Bei der Definition der T30 oder T30 freiwillig-Zonen wurde das Augenmerk auf grössere zusammenhängende Gebiete gelegt, die über Gemeindestrassen erschlossen sind. Bei der Bremgarterstrasse 2-12 handelt es sich um einzelne Liegenschaften, die direkt ab der Kantonsstrasse erschlossen sind. Auf den Kantonsstrassen sind keine Temporeduktionen vorgesehen. Beim Dreispitz und beim Obstgarten handelt es sich um kurze Sackgassen, welche sich im Privateigentum befinden und direkt ab einer Kantonsstrasse erschlossen sind. Es besteht daher kein allgemeines öffentliches Interesse. Ein Beschleunigen auf 50km/h ist auf beiden Strassen unter Einhaltung der Verkehrssicherheit und aufgrund der kurzen Strassen überdies auch nicht möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
10				
10.1	Fussgänger	<p>Im Plan ist zwischen Weingarten- und Rebhaldenstrasse ein Fussweg eingezeichnet. Das ist falsch.</p>  <p>Hierbei handelt es sich um eine rein private Wegführung. Mit dem Bau der Rebhaldenstrasse wurde die Liegenschaft von Y neu über die Rebhaldenstrasse erschlossen. Der frühere prov. Zugang zur Parzelle von Y über die Weingartenstrasse wurde aufgehoben. Die «Fussgängerverbindung», die sich aus dem Provisorium ergeben hat, haben wir bisher für die Nachbarn geduldet, sofern Ordnung gehalten wurde. Eine öffentliche Verbindung kommt weder für uns noch für unsere hinter liegenden Anstösser in Frage.</p>	Die Feststellung ist korrekt, der Verbindungsweg ist nicht öffentlich, hierbei handelt es sich um einen Fehler. Die eingezeichnete Verbindung ist zu entfernen.	Aus Plan entfernen
11				
11.1		Wir wohnen seit 1987 in Waltenschwil an der Rigistrasse X [...]	-	-
11.2	MIV, Geschwindigkeit	Das Entfernen der Schwelle direkt auf der Höhe der Einmündung Rigistrasse in die Grintenstrasse hat zu einer deutlichen Reduktion des Lärmes beigetragen, allerdings haben wir das Gefühl, dass spürbar schneller gefahren wird.	Im Rahmen der geplanten Umsetzung von T30 freiwillig sind auch wo nötig punktuelle Massnahmen vorgesehen, die eine Geschwindigkeit reduzierende Wirkung erzielen. Geeignete Massnahmen sind im Rahmen dieser Planung zu prüfen.	Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen auf den Gemeindestrassen
11.3	MIV, Durchgangsverkehr	Wir haben hier, nebst dem Anwohnerverkehr, auch die Bewegungen in Richtung des Parkplatzes am Ende der Grintenstrasse (Tierpark), phasenweise starken Baustellenverkehr und vor allem in der Erntezeit spürbaren Verkehr mit schweren Erntemaschinen. Nicht zu vergessen sind übrigens auch die vielen Paketdienstbewegungen der unterschiedlichsten Anbieter.	-	Kenntnisnahme
11.4	Fussgänger+Velo	In diesem Bereich müssen die Schulkinder auf dem Trottoir der Grintenstrasse, hoch- oder runterlaufend, die Rigistrasse überqueren. Aktuell sind da auch einige kleine Kinder regelmässig unterwegs, für die Kinder stellt diese Traversierung eine gefährliche Stelle dar.	Geeignete Massnahmen sind im Rahmen der Planung T30 freiwillig prüfen.	Kenntnisnahme
11.5	MIV, Geschwindigkeit	<p>Nebst dem bereits erwähnten schnell Fahren sind an dieser neuralgischen Einmündung vor allem die folgenden Punkte sehr problematisch:</p> <p>Das irrwitzige und regelmässige Einschneiden der Kurve beim schnellen Linkseinbiegen in die Rigistrasse, von unten kommend, teilweise praktisch dem Trottoir-Mäuerchen entlang. Vor wenigen Wochen wäre hier beinahe ein</p>	Geeignete Massnahmen sind im Rahmen der Planung T30 freiwillig prüfen.	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
		korrekt auf der Rigistrasse fahrender Velofahrer von einem Kurven schneidenden Fahrzeug abgeschossen worden. Dank dem blitzartig reagierenden Fahrradfahrer konnte der Aufprall vermieden werden. Sogar das Rausfahren aus unserem Parkplatz ist durch diese Fahrweise ein gefährlicher Akt. Das gesetzeswidrige Erzwingen des Linksvortrittes durch Autos und Fahrräder, welche von oben auf der Grintenstrasse herkommend, die Einmündung der Rigistrasse passieren und übrigens Sekunden später oft auch beim Queren des Tierparkweges den Vortritt erzwingen.		
11.6	MIV, Fussgänger+Velo	Noch eine Anmerkung zum Bereich der Traversierung Tierparkweg/Grintenstrasse, hier fällt uns oft auf, dass halt die Kinder mit ihren kleinen Fahrrädern, vom Tierpark herkommend, ungebremst die Grintenstrasse queren. Klar würde nun auch hier der Rechtsvortritt gelten, aber ihr wisst aus eigener Erfahrung, dass die Kleinen sich oft unberechenbar verhalten.	Geeignete Massnahmen sind im Rahmen der Planung <i>T30 freiwillig</i> prüfen.	Kenntnisnahme
11.7	MIV	Wir unterhalten uns hier nach unserer Meinung über Quartierstrasse in Wohnquartieren, offensichtlich betrachten aber einige Leute diese Strassen als Zubringer zu ihren geschützten Wohnlagen, auf denen man sich frei austoben kann.	-	Kenntnisnahme
12				
12.1	Allgemein	Voraussetzung für eine sinnvolle Umsetzung ist es, diese Erkenntnisse aus dem KGV mit Augenmass umzusetzen und Verbesserungen oder Nicht-Umsetzungen zuzulassen. Die jeweilig vorgeschlagenen Massnahmen sollen bei Bedarf z.B. bei Strassensanierungen beigezogen und zu diesem Zeitpunkt für eine Umsetzung geprüft werden. Eine vorab vorausgehende Umsetzung durch unnötigen Aktivismus lehnt die Partei Z jedoch entschieden ab. Wo es aus Sicherheitsgründen (z.B. bei schwierigen Schulwegquerungen) wichtig ist schnell zu handeln, kann eine Ausnahme gemacht werden. Aufgrund der an der Vororientierungsversammlung deponierte Kritik von mehreren Teilnehmern, dass hier viel geschrieben und erarbeitet wurde was schon alle wissen, hätte die Partei Z noch gerne eine Auskunft darüber, was dieser KGV gekostet hat.	Nach Auffassung des Gemeinderates entspricht der vorliegende KGV (z.B. freiwillig Tempo 30) dieser Haltung. Trotzdem ist es notwendig, aufeinander abgestimmte «Werkzeuge» an der Hand zu haben, falls der Problemdruck zunimmt. Die Kosten können erst nach Abschluss des KGV beziffert und kommuniziert werden.	Kenntnisnahme, Kommunikation Kosten durch Gemeinde
12.2	MIV, Langsamverkehr	S27, 3.3 / S45 5.1 Die Kantonsstrassen innerorts sollen mit ihren regulären 6-7m1 Breite beibehalten werden. Insbesondere die Bremgarterstrasse im Bereich Zentrum soll nicht weiter zu Gunsten des Dorfkerns verkleinert werden. Im Zentrum wurde mit der Neugestaltung beim Volg die Situation bereits genügend entschärft. Der Verkehr soll "flüssig" bleiben, was durch eine Verschmälerung verhindert würde. Dadurch würden teilweise schwierige Situationen mit dem Gegenverkehr entstehen, was wiederum zu Ausweichmanövern z.B. durch kreuzende LKW's auf den Trottoirbereich zur Folge hätte. Dadurch würde die Sicherheit des Langsamverkehrs keineswegs gesichert, sondern verschlechtert. Als negatives Beispiel dient dazu z.B. die Seetalstrasse in Muri im Bereich «AKB und Die Mobiliar».	Der Gemeinderat hat nicht die Absicht, den Strassenquerschnitt auf der Bremgarterstrasse im Zentrumsbereich zu reduzieren. Trotzdem möchte er festhalten, dass eine Verflüssigung des Verkehrs nicht nur eine Frage des Strassenquerschnitts, sondern auch des Tempos ist. Die Begegnungsfälle müssen gegeben sein, im Siedlungsgebiet ist aber eine flüssige Verkehrsabwicklung auch auf situationsgerechtem Tempoliveau möglich.	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
12.3	Langsamverkehr	S33, 3.7 Schwachstellen Fuss- und Veloverkehr: Grundsätzlich keine dringende Schwachstelle, die umgehend behoben werden muss.	Schwachstellen werden u.A. anhand Vollzugshilfen des ASTRA sowie der Berücksichtigung von kantonalen Grundlagen erhoben. In der Gemeinde Waltenschwil bestehen mehrere Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr, die im Zuge der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der durchgehenden Verkehrsinfrastruktur behoben werden sollen.	Kenntnisnahme
12.4	Parkierung	S25, 3.8 / S51, P5.4 / S64, 6.3 Die öffentliche Parkierung stellt aus unserer Sicht keine grösseren Probleme dar. Eine Bewirtschaftung soll grundsätzlich nur für dauernde (über mehrere Stunden und Tage selbige abgestellt Fahrzeuge) erfolgen, wenn dies zwingend nötig wird. Es soll nicht sein, dass z.B. ein Lieferwagen, der einmal für eine Nacht nicht in eine Tiefgarage fahren kann, nicht auf der (sofern es die verkehrstechnischen Umstände erlauben) öffentlicher Strasse unkompliziert abgestellt werden kann. Ebenso, wenn z.B. mal mehrere Besucher bis in die Nacht hinein auf der Strasse parkieren. Die dafür im Strassenreglement von 2011 geltenden Regeln für Dauerparkierer reichen vollkommen aus, müssten nur umgesetzt werden wenn dies zwingend notwendig wird. Eine zusätzliche Verschärfung wird abgelehnt. Anstelle von markierten Parkfeldern, soll an einzelnen heiklen Stellen, wenn nötig jeweils mit Parkverboten die Sicherheit gewährleistet werden. Aufgezeichnete Parkfelder lassen nur noch dort Parkierungen zu, was zu wenig pragmatisch ist.	Das Parkieren im Strassenraum führt zu Konflikten und stellt bei falsch parkierten Fahrzeugen ein erhebliches Sicherheitsdefizit für den Fuss- und Veloverkehr (insb. Kinder) dar und soll daher vermindert werden. Bislang verfolgte der Gemeinderat dieses Problem mit Augenmass und möchte soweit möglich diesem Grundsatz auch treu bleiben. Bei zunehmendem Problemdruck sind jedoch unter Berücksichtigung der situativen Gegebenheiten weiterführende Massnahmen zu prüfen.	Kenntnisnahme
12.5	MIV, Geschwindigkeit	S36, 3.9 Die Partei Z sieht und anerkennt die beiden Unfallschwerpunkte im Bereich der Hauptstrassen ausserorts. Beim grössten Unfallschwerpunkt, Knoten Bünztalstrasse / Büelisackerstrasse wird es begrüsst, wenn beim Kanton entsprechender Druck gemacht wird, eine Lösung zu finden. Dies kann geschehen mit einer Temporeduktion und einer Verbesserung der Querungsmöglichkeit z.B. durch einen Mittelstreifen (Vielzweckstreifen) odg. Auch eine Variante eines gut funktionierenden Kreisels soll geprüft werden. Beim zweiten Knoten, Büelisacker / Heuelstrasse ist die Unfallgefahr bekannt, mögliche einfache Massnahmen für eine bessere Vorwarnung z.B. durch eine auffallendere Gefahrensignalisation würden begrüsst. Weitere Massnahmen sind wenig sinnvoll und möglich. Der Innerortsknoten Chresstrasse / Wohler + Bremgarterstrasse soll insofern verbessert werden, dass die Sichtbarkeit der von Wohlen herkommenden Fahrzeugen nach Möglichkeiten verbessert wird.	Bereits seit längerer Zeit steht der Gemeinderat von Waltenschwil mit den zuständigen kantonalen Stellen in Kontakt, damit beim Verkehrsknoten Bünztalstrasse K124/Büelisackerstrasse K367 Verbesserungsmaßnahmen für die Verkehrssicherheit umgesetzt werden. Der Gemeinderat hat erfreut festgestellt, dass im Herbst 2022 mit der eingeführten Signalisation von Tempo 60 im Knotenbereich eine erste Verbesserungsmaßnahme durch den Kanton umgesetzt wurde. Im 2023 sollen durch bauliche Massnahmen weitere Verbesserungen erzielt werden, welche die Kreuzung für die Verkehrsteilnehmer sicherer machen werden. Die Bemerkungen zu den beiden anderen Kreuzungen werden ebenfalls zustimmend zur Kenntnis genommen.	Zustimmende Kenntnisnahme
12.6	MIV, Geschwindigkeit	S50, 5.3 / S62, A.3 / S63, A.4 Die Partei Z sieht nach wie vor keinen Grund, auf den Gemeindestrassen Tempo 30 einzuführen. Weder flächendeckend, noch in einzelnen	Die Meinungen betreffend Tempo 30 gehen in Waltenschwil wie in den meisten anderen Gemeinden weit auseinander. An neuralgischen	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
	Verkehrsberuhigung, Durchgangsverkehr	<p>Quartieren. Der offenbar unbestrittene Teil für die Einführung von Tempo 30 liegt laut Bericht im Bereich Schulanlage / Kirchenstrasse und Kindergarten / Bünzpark. Selbstverständlich ist es auch in unserem Interesse, dass gerade dort "anständig" gefahren wird und die Kinder genügend geschützt sind. Doch ist genau an diesen Stellen der Verkehr "Hausgemacht", von den eigenen Nutzern und Angestellten. Durchgangsverkehr findet dort keiner statt. Es darf erwartet werden, dass diese ihr Tempo verantwortungsvoll der Situation anpassen. Der dortige Strassenraum und die teilweisen engeren Platzverhältnisse lassen ein schnelleres fahren als 30-35 km/h bereits auf natürliche Weise nicht zu. Es würde begrüsst, wenn dort zuerst Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt und öffentlich publiziert würden. Erst danach soll dort über eine mögliche Einführung von Tempo 30 diskutiert werden. Die «Freiwilligen Tempo 30 Tafeln» sind jedoch eine gute Sensibilisierung und sollen beibehalten werden. Technische Verkehrsberuhigungen lehnen wir grundsätzlich ab. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass diese mehr Lärm verursachen, als sie etwas bringen. Es darf nicht sein, dass wie es bereits der Fall war, an der Grintenstrasse und im Bereich Knoten Büelisacker/Titlisstrasse, Beruhigungsmassnahmen wieder zurückgebaut werden müssen. Teilweise kann mit optischen Markierungen bereits eine Verlangsamung und Entschärfung erzielt werden, was wir unterstützen.</p>	<p>Stellen (z.B. Schulumfeld) wird Tempo 30 von verschiedenen Seiten seit Jahren gewünscht. Auch der Grossteil der Einsprachen gegen die Einführung von T30 in den vergangenen Jahren haben explizit das nun geplante Gebiet ausbedungen und eine Umsetzung hier als sinnvoll deklariert. Das Vorgehen gemäss KGV wird daher als pragmatisch erachtet. Im Rahmen der Erarbeitung des Gutachtens für eine T30 Zone werden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Diese sind in den Auflageakten dannzumal ersichtlich. Bzgl. baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen teilt der Gemeinderat im Grundsatz die Haltung der Partei Z. Daher wurden auch die genannten Beruhigungsmassnahmen kürzlich entfernt und stattdessen Markierungen aufgebracht. Sollten sich diese jedoch nicht bewähren sind situationsgerechte ergänzende und griffige Massnahmen zu prüfen.</p>	
12.7	Langsamverkehr, Sicherheit	<p>S52, 5.5 / S66, 6.4 / S70, C.5 Das Fusswegnetz soll langfristig, wo es pragmatisch möglich ist, verbessert werden. Eine langfristige Planung für einen durchgehenden Fussweg entlang der Bünz wird unterstützt. Er soll bei jeweiligen Eingriffen und je nach Möglichkeiten platziert und vorab gesichert werden. Bei wichtigen Querungen und zur Sicherung des Schulweges werden einfach umzusetzende Verbesserungen unterstützt. Einfache Markierungen z.B. durch "Aargauer Trottoirs" sollen genügen, um den Fussgängerverkehr klarer zu regeln. Bei Übergängen von Trottoir und Strasse, sollen Hürden bezüglich Randsteine jedoch abgebaut und für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden. Dies kann / soll jedoch im Rahmen von Sanierungen oder sonstigen generellen Anpassungen jedoch zusammenhängend geschehen.</p>	<p>Anmerkung zu Aargauer Trottoir: Ein markierter Längsstreifen «Aargauer Trottoir» bietet Zufussgehenden nicht denselben physischen Schutz wie ein «normales» Trottoir und daher nicht in jedem Fall zweckmässig und muss situativ betrachtet werden.</p>	Kenntnisnahme, situative Betrachtung
12.8	Veloverkehr	<p>S53, 5.6 Die Partei Z sieht keinen dringenden Handlungsbedarf bezüglich Verbesserungen für den Veloverkehr. Mit dem Aufmalen von überfahrbaren Radstreifen sind wir jedoch einverstanden.</p>	<p>Schwachstellen werden u.A. anhand Vollzugshilfen des ASTRA sowie der Berücksichtigung von kantonalen Grundlagen erhoben. In der Gemeinde Waltenschwil bestehen mehrere Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr, die im Zuge der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der durchgehenden Verkehrsinfrastruktur behoben werden sollen.</p>	Kenntnisnahme
12.9	Fussgänger, Sicherheit	<p>S54, 5.7 / S69, C.4 Die Schulwegsicherheit soll wo möglich und mit einfachen Mitteln verbessert und erhöht werden.</p>	<p>Der Strassenraum soll für alle Verkehrsteilnehmenden jeden Alters auch ohne Lotsen sicher sein.</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
		Die Partei Z unterstützt die Sensibilisierung für die Reduktion der Elterntaxi. Die Kinder sollen auf die negativen Auswirkungen und das verlorene Erlebnis "Schulweg" infolge Elterntaxis altersgerecht ebenfalls instruiert werden. Ein Lotsendienst z.B. beim Fussgängerstreifen "altes Schulhaus" kann vor allem in den Wintermonaten und am morgen früh viele Gefahren abwenden. Ein solcher Dienst soll jedoch nach Möglichkeit von den Schülern selbst, z.B. in Zusammenarbeit mit dem TCS kostengünstig aufgebaut sein. (Siehe Beispiel Niederlenz).	Beim Übergang altes Schulhaus sind im Zuge der geplanten Sanierung der Bushaltestellen nach BehiG bauliche Massnahmen vorgesehen, die ein sicheres Queren ermöglichen.	
12.10	Veloverkehr	S58, 5.9 / S65, B2 / S67, C2 Das Mobilitätsangebot wird insofern unterstützt, dass die vorhandenen Angebote etwas besser gegenüber der Bevölkerung aufgezeigt und erinnert werden. Kostengünstige Velounterstände bei den Haltestellen "altes Schulhaus", "Volg" und "Hessel" sollen in pragmatischer Weise umgesetzt werden.		Kenntnisnahme
12.11	MIV, Veloverkehr	S60, 6.2 A.1 Die K362 soll in ihrer Breite bestehen bleiben. Das Kreuzen zwischen zwei LKW's soll problemlos möglich sein. Eine Veloführung soll mit einem überfahrbaren Radstreifen möglich sein. Ein zusätzlicher Radwegbau zu Lasten des Strassenraums wird jedoch abgelehnt. Bei einer generellen Strassensanierung können exponierte Stellen durch punktuell geeignete Massnahmen verbessert werden. Namentlich die Sichtbarkeit und Schutzbereich bei Fussgängerstreifen oder durch ergänzen von gesicherten Mittelinseln.	Die Berücksichtigung sämtlicher Rahmenbedingungen (massgebende Begegnungsfälle, sichere Querungen etc.) werden zu gegebener Zeit im Rahmen von Sanierungsprojekten durch den Kanton geplant.	Kenntnisnahme
12.12	MIV, Fussverkehr	S62, A.2 Die Charakterisierung von Gemeindestrassen darf optisch als solche wahrgenommen werden. Es wird jedoch abgelehnt, solche Strassenräume zu verschmälern oder Radien zu verkleinern. Bereits heute ist es auch mit kleineren LKW's oder Landwirtschaftsfahrzeugen / Müllabfuhr etc. teilweise schwierig, in die Quartierstrassen hineinzufahren. Dies führt gerade auch in diesem Bereich wo Kinder unterwegs sind, immer wieder zu kritischen Situationen. Insbesondere auch an die starke Zunahme von Paketlieferdiensten in den letzten Jahren und in Zukunft, muss gedacht werden. Die Gemeindestrassen sollen daher zum einen nur mit Massnahmen angestastet werden, wenn sie sowieso saniert werden. Zum anderen nur durch optische, oder extra überfahrbar gemachten Verschmälerungen reduziert werden. Grundsätzlich sieht die Partei Z jedoch bei keinen Stellen grosse Probleme in diesem Bereich.	Gemeindestrassen haben viele verschiedene Ansprüche zu erfüllen. Hier ist das Prinzip der Koexistenz am zielführendsten: auf tiefen Geschwindigkeitsniveau können alle Verkehrsteilnehmenden aufeinander Rücksicht nehmen. Bei der Gestaltung von Strassenräumen ist auf die erforderlichen Kurvenradien und Schleppkurvennachweise zu achten.	Kenntnisnahme
12.13	ÖV	S71, D.1 / S72, D.2 Die Partei Z unterstützt es, Druck zu machen, um einen 30Min.-Takt bei den Busverbindungen zu erzielen. Eine angemessene und bezahlbare ÖV-Erschliessung für den Ortsteil Büelisacker soll angestrebt werden. Dabei soll eine pragmatische Lösung gefunden werden, ohne grossen Fixkosten.		Zustimmende Kenntnisnahme
12.14	ÖV	S73, D.3		Zustimmende Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
		Die Ausdehnung der Betriebszeiten des Nachttaxis werden unterstützt, wenn dies auf einfache Weise und mit geringen Kosten realisiert werden kann.		
12.15	Allgemein	S79 – 82 Folgende aufgeführten Positionen möchte die Partei Z ändern oder lehnt sie ab. Mit den Nicht-erwähnten ist sie mit einer pragmatischen Lösung einverstanden:	-	-
12.16	Fussverkehr	3: Keine technischen Massnahmen. Trottoir nur markieren		Kenntnisnahme
12.17	Fussverkehr	7+9: Die Situation genügt, keine Verbesserung notwendig.	Ein Teil der Sanierung des Knotens Chreesstrasse/Büelischerstrasse wurde im 2020 bereits ausgeführt (normkonforme Beleuchtung).	Kenntnisnahme
12.18	Fussverkehr, Veloverkehr	10+11: Der Knoten wurde bereits mehrmals abgeändert. Eine nochmalige Umgestaltung wird abgelehnt.	Die Umsetzung/Sanierung des Knotens ist bereits in den Jahren 2019/2020 erfolgt.	Kenntnisnahme
12.19	Fussverkehr	12: Keine technischen Massnahmen. Nur mit Farbe auf Boden markieren	Durch eine Temporeduktion verringert sich der Bremsweg enorm. Somit wären keine technischen Massnahmen notwendig. Im Bereich vor einem Kinderhort ist Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden umso wichtiger.	Konkrete Verbesserungsmaßnahmen werden zu gegebener Zeit geprüft.
12.20	Fussverkehr	14: Keine technische Verbreiterung. Nur mit Farbe auf Boden markieren	Die Markierung einer Fussgängerlängsführung ist bereits erfolgt. Die definitive Ausführung wird anhand eines künftigen Gesamtsanierungsprojekts definiert.	Kenntnisnahme
12.21	MIV	15: Bereits neu gestaltet, keine weiteren Massnahmen nötig	Es handelt sich hierbei auch um die Verbindung zwischen dem Breitweg und dem Heumoosweg, welcher als kombinierter Rad-/Gehweg heute zu schmal ist und daher offiziell das Befahren mit Velos nicht gestattet wäre. Aktuell sind seitens Gemeinde hier keine Massnahmen geplant.	Nicht weiterverfolgen
12.22	Veloverkehr	16: Velos und Autos fahren dort gleich schnell. Gute Übersichtlichkeit, daher keine Massnahmen.	Beschnitt der Vegetation verbessert Sichtbeziehungen	Kenntnisnahme
12.23	MIV, Fussverkehr	17: Keine technischen Massnahmen. Trottoir nur markieren	Die Markierung einer Fussgängerlängsführung ist bereits erfolgt.	Die definitive Ausführung wird anhand eines künftigen Gesamtsanierungsprojekts definiert.
12.24	Veloverkehr	25: Kein separater Veloweg, nur aufgemalter, überfahrbarer Radstreifen erstellen	Ein separat geführter Radweg ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.	Zustimmende Kenntnisnahme.
12.25	Fussverkehr	26: Soll geprüft werden, evtl. aber so belassen. Fussgängerquerung ist vorhanden	Südliche Strassenseite der Wohlerstrasse verfügt auf dem gesamten Abschnitt über keine direkte Fussgängerquerung zum Dorf. Sowohl östlich als auch westlich muss via Büelisacker bzw. Chreesstrasse ausgewichen werden.	Zustimmende Kenntnisnahme.

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
12.26	Veloverkehr	30: Wird abgelehnt. Bei gegenseitigem Respekt und Rücksichtnahme funktioniert gut	Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, sind zum Zeitpunkt einer Sanierung die kantonalen Richtlinien einzuhalten.	
12.27	MIV	32: Keine technische Änderung. Signalisierung und Markierung evtl. anpassen i.O.		Kenntnisnahme
12.28	MIV, Gestaltung	34: Kein Tempo 30. Übergang etwas sichtbarer gestalten i.O.	Siehe vorangehende Ausführungen zu T30 im Bereich Schule/Kirche.	Kenntnisnahme Ggf. Markierung einer kleinen gelben Sperrfläche möglich
12.29	Fussverkehr	38: Keine Massnahmen notwendig		Kenntnisnahme
12.30	MIV, Geschwindigkeit	40: Bepflanzung schneiden / Markierung i.O. Keine Temporeduktion / bauliche Massnahmen	Siehe vorangehende Ausführungen zu T30 im Bereich Schule/Kirche.	Kenntnisnahme
12.31	Fussverkehr	45: Keine Massnahmen notwendig		Kenntnisnahme
12.32	Veloverkehr	46: Kein separater Veloweg, nur aufgemalter, überfahrbarer Radstreifen erstellen	Der Antrag an den Kanton für eine Kernfahrbahn ist bereits erfolgt.	Zustimmende Kenntnisnahme.
12.33	Fussverkehr	49: Nur Sanierung Kunstbauten, keine weiteren Massnahmen	Die Brücke erfüllt die Hochwasserschutzvorgaben nicht und muss daher ersetzt werden. Im Zuge des Neubaus sind Verbesserungsmassnahmen für den Langsamverkehr zu prüfen und umzusetzen.	Kenntnisnahme
12.34	Fussverkehr	51: Keine Massnahmen notwendig		Kenntnisnahme
12.35	MIV, Fussverkehr	52: Trottoir nur aufmalen, sonst keine Massnahmen / Kein Tempo 30	Die Markierung einer Fussgängerlängsführung ist bereits erfolgt. Die definitive Ausführung wird anhand eines künftigen Gesamtsanierungsprojekts definiert.	Kenntnisnahme
12.36	Fussverkehr	53: Keine Massnahmen notwendig	Im Zuge der laufenden Gesamtplanung für die Sanierung der Bushaltestellen altes Schulhaus werden auch geeignete Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängerführung geprüft.	Kenntnisnahme
12.37	Fussverkehr	55: Kein Massnahmen notwendig	Beleuchtung wurde im 2022 im Rahmen der Sanierung Burgweg konform erstellt.	Erledigt
12.38	Fussverkehr	57: Keine umgehenden Massnahmen notwendig. Bei Gesamtsanierung evtl. korrigieren	Wird im Rahmen der laufenden Planung <i>Sanierung Bremgarterstrasse</i> geprüft.	Privatgrund bis zu Fahrbahnrand, wird geprüft, keine Massnahme
12.39	Fussverkehr	59: Es braucht auf dieser Seite kein Trottoir. Auf der anderen ist eins vorhanden und durch Zebrastreifen verbunden	Wird im Rahmen der laufenden Planung <i>Sanierung Bremgarterstrasse</i> geprüft.	Kenntnisnahme
12.40	Fussverkehr	61: Keine umgehenden Massnahmen notwendig. Bei Gesamtsanierung verbessern	Wird im Rahmen der laufenden Planung <i>Sanierung Bremgarterstrasse</i> geprüft.	Kenntnisnahme
12.41	Fussverkehr	62: Keine Massnahmen nötig	Wird im Rahmen der laufenden Planung <i>Sanierung Bremgarterstrasse</i> geprüft.	Kenntnisnahme
12.42	Fussverkehr	64: Keine Massnahmen nötig, motorisierter Verkehr fährt langsam, wenig Fussgängerverkehr. Daher Massnahme mit Folgekosten übertrieben	Sichtzone prüfen	Kenntnisnahme


Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
12.43	Fussverkehr	69: Keine umgehenden Massnahmen notwendig. Bei Gesamtsanierung verbessern	Wird im Rahmen der laufenden Planung <i>Sanierung Bremgarterstrasse</i> geprüft.	Kenntnisnahme
12.44	MIV, Fussverkehr	70+71+72 Aargauer Trottoir reicht aus. Kein Tempo 30 / Verkehrsbehinderungen	Sanierung ist angedacht, Aargauer Trottoir ist bereits markiert, wird im Zusammenhang mit Sanierung betrachtet	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
13				
13.1	Begegnungszonen	<p>Um den diversen, zum Teil mit «hoch» priorisierten Sicherheitslücken für Fussgänger zu entgegnen, wird der Bau von Trottoir und Gehwegen vorgeschlagen. Dies führt jedoch zu einem Verschnellern des motorisierten Individualverkehrs. Der Bau von Gehwegen ist ein um ein Vielfaches teurer als das Errichten von Begegnungszonen. Begegnungszonen sind ein zeitgemässes Mittel, welches auch in Gemeinden in der Umgebung umgesetzt werden (Bsp: Besenbüren). Insbesondere im Bereich von Schulen wird die Begegnungszone schweizweit eingesetzt. Begegnungszonen werten den öffentlichen Raum für deren Bewohner erheblich auf. Es ist nicht mehr opportun, in einer Zeit wo Land immer knapper wird, noch mehr Land für den Strassenraum zu vergeuden.</p> <p>Antrag: Begegnungszonen einrichten</p>	<p>Der Bau von Gehwegen soll dort wo diese notwendig sind im Zuge von Gesamtsanierungen innerhalb des vorhandenen Strassenraums erfolgen. Der Ausbau des Heumooswegs stellte diesbezüglich eine Ausnahme dar, da hier das nötige Land bereits seit Jahren ausgeschieden war.</p> <p>Bei Strassen, deren Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird, stellen T30-Zonen oder auch Begegnungszonen einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Aus diesem Grund beabsichtigt der Gemeinderat auch die Einführung einer T30-Zone in den Gebieten Wogmatte/Grottenweg rund um die Schulen, die Kirche und den Bünzpark. Sollte die dadurch gewünschte Wirkung ausbleiben, kann sich der Gemeinderat auch als weiterführende Massnahme auch eine Begegnungszone im Bereich Schule/Gemeindehaus vorstellen.</p> <p>Auf dem übrigen Gemeindegebiet sollen in einem ersten Schritt <i>T30 freiwillig</i> umgesetzt werden. Sollten die Nachkontrollen zeigen, dass eine nachhaltige Wirkung ausbleibt, sind weiterführende Massnahmen zu prüfen.</p> <p>Das Thema Verkehrsberuhigung ist in Walthenschwil sehr umstritten, daher hat sich der Gemeinderat für diesen pragmatischen Ansatz ausgesprochen.</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
13.2	Begegnungszonen	<p>Begegnungszone West: Rund um die öffentlichen Gebäuden der Schule, Kirche, Turnhalle soll eine Begegnungszone zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern erstellt werden. Die Anfahrten durch «Elterntaxis» werden damit unattraktiver. Der Bau von Gehwegen an der Büelisackerstrasse führt zu höheren Geschwindigkeiten durch den motorisierten Individualverkehr. Begegnungszonen sind zudem ein Anreiz, die Umfahrungsstrasse zu nutzen.</p> <p><i>Bemerkung:</i> <i>Entgegen der Versprechen ist die Einmündung von Wohlerstrasse zur Büelisackerstrasse nach der Sanierung nicht beruhigt worden. Im Gegenteil, die Autos fahren schneller wie vor der Sanierung. Die beiden Rinnsteinstreifen quer zur Strasse (Höhe Trafostation) bringen keine Geschwindigkeitsreduktion sondern mehr Lärm für die Anwohner.</i></p> <p>Im Gebiet Breite und Hofmatten werden die überdimensionierten Strassen als Autoabstellplatz benutzt, was wohl nie die Absicht war. Die Strassen werden aber auch von Kindern als Spielbereich genutzt. Dank einer Begegnungszone wird der Strassenraum für alle Benützer sicherer. Sollten aus irgendwelchen Gründen keine Begegnungszonen möglich sein, müsste mindestens eine Begrenzung auf Tempo 30 erfolgen.</p> <p>Als Nebeneffekt wird der Schleichverkehr stark reduziert, was wiederum den Schulkindern zugute kommt.</p> <p>Antrag: Einführung einer grossflächigen Begegnungszone im Gebiet Bannegg, Büelisackerstrasse, Breiteweg, Ahornstrasse</p>	<p>Siehe vorangehende Ausführungen.. Der Gemeinderat erachten die Einführung von Begegnungszonen auf platzartigen Flächen mit einer überdurchschnittlichen Fussgängerfrequenz als möglichen Lösungsansatz. Wie beispielsweise im Bereich von Schulen, oder Bahnhöfen, oder in klar erkennbaren Wohnstrassen, wo aufgrund der bestehenden Bebauung und Strasseninfrastruktur das Prinzip der Koexistenz im Strassenraum unabdingbar ist. Ganze Quartiere, welche meist eine vorhandene gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit bestehenden Gehwegen aufweisen, sind mittels geeigneter Massnahmen als T30-Zonen resp. T30 freiwillig zu beruhigen.</p>	Kenntnisnahme
13.3	Verkehrsberuhigung	<p>Statt aufwändiger und teurer «verkehrsgerechter» Sanierungen, sollten auf den Quartier- und Nebenstrassen Tempobeschränkungen laufend eingeführt werden.</p> <p>Antrag: Reduziertes Tempo</p>	Siehe vorangehende Ausführungen.	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
13.4	Strassenbau	<p>Strassenbau in Zeiten zunehmender Hitzeperioden: Der zunehmende Klimawandel führt zu länger und höher andauernden Hitzeperioden in den Sommermonaten. Um die Hitzeentwicklung in den Siedlungsräumen zu reduzieren, soll beim Strassenbau auf eine geringe Hitzewirkung vom Strassenoberbau geachtet werden. Im Strassenraum sollen vermehrt Bäume für ein ausgeglicheneres Klima gepflanzt werden. Leider hat man es bei den neusten Projekten verpasst.</p>	Kein direkter Zusammenhang zum KGV.	Kenntnisnahme
				
		<p><i>Beispiel; Sommertag 28.7 °C, Belagtemperatur: 57.1 °C. Bei 35°C ist mit über 65°C Belagtemperatur zu rechnen. Neu erstellte Quartierstrasse, leider ohne temperatursenkenden Belag und Bäumen</i></p>		
		<p>Antrag: Aufwertung der Strassenbereiche durch Begrünung – insbesondere Bäume</p>		
13.5	Ortsbild	<p>Entwicklung Ortsbild: Diverse Überbauungen haben sich wie «ein Geschwür» ins Dorfbild eingebracht. Die Aussage im Bericht «Baulandreserven sind mit dem Dorfbild zu entwickeln». Beispiele wie Büelisacker oder Breite zeigen, dass das in keiner Weise der Fall ist. Warum hält der Gemeinderat die Versprechungen nicht ein? Es fehlt ein gesamtes Gestaltungskonzept für Waltenschwil und Büelisacker. Antrag: Im Einklang mit dem Ortsbild</p>	Kein direkter Zusammenhang zum KGV.	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
13.6	MIV, Veloverkehr, Verkehrsberuhigung	<p>Wohlerstrasse/ Bremgarterstrasse: Die kant. Veloroute führt über die Bremgarter-/Wohlerstrasse. Diese kann auch auf Nebenstrassen (z.B. Heumoosweg) verschoben werden. Mit gleich zwei neuen Kiesabbau- und Deponiegebieten westlich und südlich der Gemeinde wird der Lastwagenverkehr stark zunehmen. Die angegebene Anzahl von 9 Fahrten pro Tag ist untertrieben. Der Verkehr von der Deponie Höll wird nicht erwähnt. Diese Verkehrsprobleme sind nicht abgehandelt. Wie hat sich der Gemeinderat bei Kanton und Nachbargemeinden für beruhigende Massnahmen eingesetzt. Welche konkreten Massnahmen sind vorgesehen? Wie beteiligt sich der Kanton an den Kosten. Die Gemeinde muss nicht nur koordinativ vom Kanton miteinbezogen werden. Die Im Bericht gezeigten bildlichen Beispiele von Niederlenz entsprechen überhaupt nicht einem zukunftsgerichteten Strassenraum. Der Gemeinderat muss sich viel stärker einbringen und im Voraus sehr klar Stellung beziehen (auch öffentlich).</p> <p>Man muss agieren nicht im Nachhinein reagieren. Antrag: Beruhigung des zunehmenden Lastwagenverkehrs</p>	<p>Der Gemeinderat hat sich sowohl bei der Mitwirkung zum Kiesabbaugebiet in Bremgarten als auch zur Deponie Höll aktiv eingebracht. Die prognostizierte Anzahl Fahrten (9 Fahrten) von/zum Kiesabbaugebiet wurden im entsprechenden Planungsbericht plausibel dargelegt. Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht zur Deponie Höll wird aufgezeigt, dass durch die geplante Deponie wiederum nur ca. 8 – 10 LKW-Fahrten pro Tag von/nach Waltenschwil führen. Die Hauptzu- und Wegfahrt Richtung Reusstal erfolgt nicht durch Waltenschwil sondern via Boswil/Bünzen. Durch die Bewilligungsnehmer ist dem Gemeinderat Waltenschwil aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen die nachhaltige Umsetzung dieses Verkehrsregimes geplant und kontrolliert wird. Zudem fordert der Gemeinderat Verkehrsmessungen im Gemeindegebiet, welche den Zustand vor der Inbetriebnahme festhält und die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen nach einer Laufzeit von einem Jahr aufzeigt. Bei Nichterreichen der Zielwerte, sind entsprechende Zusatzmassnahmen zu ergreifen. Diese Rahmenbedingung bildet eine der Grundlagen für eine allfällige künftige Bewilligung des Deponiestandorts.</p>	Kenntnisnahme
13.7	Parkierung	<p>Durch die large Handhabung der öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten herrscht teilweise Wildwuchs. Es findet durchaus sehr viel Parkieren im öffentlichen Raum statt.</p>  <p>Antrag: Bewirtschaftung (dem Dorfbild angepasst)</p>	<p>Die Parkierung im Hofmattquartier wird aktuell und auch weiterhin beobachtet. Zur Lenkung der parkierten Fahrzeuge wurden bereits Massnahmen umgesetzt. Sollte der Problemdruck zunehmen, sind weitere Massnahmen gestützt auf das Parkierungskonzept zu prüfen.</p>	Weitere Massnahmen bei steigendem Handlungsbedarf

<i>Nr.</i>	<i>Thema</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Entscheid Gemeinderat</i>
13.8	Parkierung	<p>So ist der ehemalige Friedhof von Waltenschwil, vor dem alten Schulhaus (ehem. Kirche), dauerbelegt. Seit Jahren ein öffentliches Ärgernis, wird nicht wirklich angegangen.</p>  <p>Antrag: Bewirtschaftung (dem Dorfbild angepasst)</p>	Die Parkierung auf den öffentlichen Parkplätzen soll gestützt auf das Parkierungskonzept einheitlich geregelt werden.	Kenntnisnahme
13.9	Parkierung	<p>Parkplatz Grotte</p> <p>Durch die lasche Handhabung der Parkiermöglichkeiten zieht es viele auswärtige Besucher an, die vor allem mit Hunden das Moos benützen. Das ist weder für das Quartier (Mehrverkehr) noch für die Landwirtschaft (Landschäden/ Verunreinigungen durch Urin und Kot im Gemüsebau) förderlich. Die Parkiermöglichkeiten von Autos zur Versäuberung von Hunden soll unattraktiv werden.</p> <p>Antrag: Bewirtschaftung unter Ökologischen Aspekten</p>	Die Parkierung auf den öffentlichen Parkplätzen soll gestützt auf das Parkierungskonzept einheitlich geregelt werden.	Kenntnisnahme
13.10	Bevölkerungswachstum	<p>Mehr Einwohner erzeugen automatisch mehr Verkehr. In den letzten Jahren hat die Wohnqualität in vielen Quartieren von Waltenschwil stetig abgenommen. Der Gemeinderat Waltenschwil hat immer wieder an Gemeindeversammlungen mitgeteilt, das Ziel sei max. 3000 Personen. Mittlerweile ist das erreicht. Wie will der Gemeinderat das Bevölkerungswachstum in den Griff bekommen.</p> <p>Antrag: Obergrenze festlegen</p>	Eine Durchsetzung einer Einwohner-Obergrenze für die Gemeinde ist rechtlich nicht möglich. Die Steuerung erfolgt über den Zonenplan und nicht über den KGV.	Kenntnisnahme
13.11	Allgemein	<p>Schlussbemerkung:</p> <p>Viele Schwachstellen wurden im Bericht festgestellt und angesprochen. Ein durchdachter zukunftsgerichteter Gesamtplan Verkehr stelle ich mir anders vor. Zu lange wurde daran gearbeitet. Es ist ein Flickenteppich geworden. Die Verfassung des Berichtes vom Metron liegt mittlerweile einige Jahre zurück. Das merkt man. Der Kommunale Gesamtplan entspricht nicht mehr den zukünftigen Bedürfnissen. Ich bitten sie den Kommunalen Gesamtplan zukunftsgerichteter anzugehen.</p>		Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
14				
14.1	Begegnungszonen	<p>Um den diversen, zum Teil mit «hoch» priorisierten Sicherheitslücken für Fussgänger zu entgegnen, wird der Bau von Trottoir und Gehwegen vorgeschlagen. Dies führt jedoch zu einem Verschnellern des motorisierten Individualverkehrs. Der Bau von Gehwegen ist ein um ein Vielfaches teurer als das Errichten von Begegnungszonen.</p> <p>Begegnungszonen sind ein modernes Mittel, welches auch in Gemeinden in der Umgebung umgesetzt werden (Bsp: Besenbüren). Insbesondere im Bereich von Schulen wird die Begegnungszone schweizweit eingesetzt. Begegnungszonen werten den öffentlichen Raum für deren Bewohner erheblich auf.</p> <p>Antrag: Begegnungszonen einrichten</p>	<p>Der Bau von Gehwegen soll dort wo diese notwendig sind im Zuge von Gesamtsanierungen innerhalb des vorhandenen Strassenraums erfolgen. Der Ausbau des Heumooswegs stellte diesbezüglich eine Ausnahme dar, da hier das nötige Land bereits seit Jahren ausgeschieden war.</p> <p>Bei Strassen, deren Leistungsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird, stellen T30-Zonen oder auch Begegnungszonen einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Aus diesem Grund beabsichtigt der Gemeinderat auch die Einführung einer T30-Zone in den Gebieten Wogmatte/Grottenweg rund um die Schulen, die Kirche und den Bünzpark. Sollte die dadurch gewünschte Wirkung ausbleiben, kann sich der Gemeinderat auch als weiterführende Massnahme auch eine Begegnungszone im Bereich Schule/Gemeindehaus vorstellen.</p> <p>Auf dem übrigen Gemeindegebiet sollen in einem ersten Schritt <i>T30 freiwillig</i> umgesetzt werden. Sollten die Nachkontrollen zeigen, dass eine nachhaltige Wirkung ausbleibt, sind weiterführende Massnahmen zu prüfen.</p> <p>Das Thema Verkehrsberuhigung ist in Waltenwil sehr umstritten, daher hat sich der Gemeinderat für diesen pragmatischen Ansatz ausgesprochen.</p>	Kenntnisnahme
14.2	Begegnungszone	<p>Begegnungszone West:</p> <p>Rund um die öffentlichen Gebäuden der Schule, Kirche, Turnhalle soll eine Begegnungszone zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern erstellt werden. Die Anfahrten durch «Elterntaxis» werden damit unattraktiver. Der Bau von Gehwegen an der Büelisackerstrasse führt zu höheren Geschwindigkeiten durch den motorisierten Individualverkehr. Begegnungszonen sind zudem ein Anreiz, die Umfahrungsstrasse zu nutzen. Im Gebiet der Breite werden die Strassen von Kindern als Spielbereich genutzt und sollen dank der Begegnungszone gesichert werden. Sollten aus irgend welchen Gründen keine Begegnungszonen möglich sein, müsste mindestens eine Begrenzung auf Tempo 30 erfolgen.</p> <p>Antrag: Einführung einer grossflächigen Begegnungszone im Gebiet Banegg, Büelisackerstrasse, Breite</p>	<p>Siehe vorangehende Ausführungen.</p> <p>Der Gemeinderat erachten die Einführung von Begegnungszonen auf platzartigen Flächen mit einer überdurchschnittlichen Fussgängerfrequenz als möglichen Lösungsansatz. Wie beispielsweise im Bereich von Schulen, oder Bahnhöfen, oder in klar erkennbaren Wohnstrassen, wo aufgrund der bestehenden Bebauung und Strasseninfrastruktur das Prinzip der Koexistenz im Strassenraum unabdingbar ist. Ganze Quartiere, welche meist eine vorhandene gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit bestehenden Gehwegen aufweisen, sind mittels geeigneter Massnahmen als T30-Zonen resp. T30 freiwillig zu beruhigen.</p>	Kenntnisnahme

<i>Nr.</i>	<i>Thema</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Entscheid Gemeinderat</i>
14.3	MIV, Verkehrsberuhigung	Auf den Quartier- und Nebenstrassen sollen Tempobeschränkungen laufend eingeführt werden. Antrag: Reduziertes Tempo	Siehe vorangehende Ausführungen.	
14.4	Begrünung	Der zunehmende Klimawandel führt zu länger und höher andauernden Hitzephasen in den Sommermonaten. Um die Hitzeentwicklung in den Siedlungsräumen zu reduzieren, sollen im Strassenbereich Grünflächen geschaffen werden. Insbesondere in Strassennähe entstehen erhöhte Temperaturen (durch Belag). Womöglich sind Strassenberuhigungen mit Begrünung zu lösen. Bäume senken durch ihre grosse Verdunstungsleistung die Temperaturen am Effizientesten. Antrag: Aufwertung der Strassenbereiche durch Begrünung – insbesondere Bäume	Wird bei künftigen Strassenbauprojekten nach Möglichkeit berücksichtigt.	Kenntnisnahme
14.5	Strassenbau	Der zunehmende Klimawandel führt zu länger und höher andauernden Hitzephasen in den Sommermonaten. Um die Hitzeentwicklung in den Siedlungsräumen zu reduzieren, soll beim Strassenbau auf eine geringe Hitzewirkung vom Strassenoberbau geachtet werden. Antrag: Strassenoberbau mit geringer Hitzewirkung	Kein direkter Zusammenhang zum KGV.	Kenntnisnahme
15				
15.1	Allgemein	Die reich bebilderte Situationsanalyse ist nicht up to date.	Die Erarbeitung hat sich aufgrund der Covid-19 Pandemie etwas verzögert, vereinzelte Massnahmen wurden daher in der Zwischenzeit bereits umgesetzt	Kenntnisnahme
15.2	Parkierung	Büelisacker: Nach meinen Beobachtungen sind theoretisch öffentliche Parkplätze beim Dorfbrunnen für Fahrzeugen des Campershop reserviert. Die tatsächlich öffentlichen sind nicht signalisiert. Das verunsichert.	Die ehemaligen Parkplätze des Restaurants Sonne (auf der Seite Richtung Büttikon) sind im Privatbesitz und an die Firma Strewo vermietet. Diejenigen Parkplätze unmittelbar beim Brunnen Richtung Waltenschwil sind im Eigentum der Gemeinde und daher für die öffentliche Nutzung frei. Die Parkierung auf den öffentlichen Parkplätzen soll gestützt auf das Parkierungskonzept einheitlich geregelt werden.	Kenntnisnahme
15.3	Langsamverkehr	Büelisacker: Die Veloverbindung über die Brücke von Büelisacker nach Waltenschwil ist für alle Altersgruppen zu öffnen. Der Begründung „zu schmal“ halte ich entgegen, dass mit Vernunft und Rücksicht eine Lösung zu finden ist. Oft habe ich kopfschüttelnd den Eindruck, dass die Verkehrsführung und Markierungen streng nach Norm und vom Schreibtisch aus festgelegt wird. Die Fahrpraxis und das intuitive Sicherheitsbedürfnis des gefährdeten Verkehrsteilnehmers fehlt. Ich bin viel im Ausland und der Schweiz mit dem Velo unterwegs. Vier gute Beispiele: – Am Lopper habe ich einen nur 80cm breiten Radweg befahren. – Im D Bundesland Sachsen eine Hinweistafeln gesehen, welche freundlich um Vorsicht und Rücksicht auf dem folgenden Radwegabschnitt bittet(!).	Seit Januar 2021 dürfen Kinder unter 12 Jahren Gehwege mit Fahrräder benützen, wenn sie dabei keine zu Fussgehenden behindern. Eine offizielle Beschilderung ist nicht zulässig und wurde durch den Kanton auf Anfrage der Gemeinde bereits mehrmals abgelehnt. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, müsste eine solche Signalisation durch den Kanton erfolgen. Die Gemeinde ist nicht berechtigt, diese anzubringen.	Kenntnisnahme

Nr.	Thema	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Entscheid Gemeinderat
		<ul style="list-style-type: none"> – In Berlin erlebte ich, dass auf einer vierspurigen Autobrücke die beidseitigen Gehsteige in beiden Fahrrichtungen(!) mit dem Rad befahren werden dürfen. – Odense, Dänemark, hat völlig autofreie Velo-Schnellstrassen mit bequemen Steigungen. Automobilisten zeigen unbedingten Respekt vor Velos. 		
15.4	ÖV	<p>Büelisacker wurde früher vom Postauto bedient. Die Einführung eines ÖV-Angebotes Büelisacker muss höchste Dringlichkeit erhalten. Ich benutze seit mehr als einem Dutzend Jahre ein GA. Immer ist es für mich ärgerlich, dass ich für den Transport Büelisacker-Wohlen zusätzliche Kosten habe oder Parkgebühren in Wohlen bezahlen muss. Büelisacker gehört zur Gemeinde Waltenschwil – also dringend ÖV einrichten?</p> <p>Vergleichen Sie bitte: Die Strecke Kanti Wohlen – Bahnhof wird regelmässig mit einem Bus bedient für junge Leute (mit gesunden Beinen). Büttikon, Uezwil, beide weiter entfernt vom Bahnhof Wohlen als Büelisacker, haben Studentakt, mehrmals sogar alle ½ Stunden einen Anschluss.</p>	<p>Gestützt auf die Forderungen des Gemeinderates Waltenschwil sieht das überarbeitete Buskonzept Region Wohlen vor, ab Fahrplanwechsel 2023 (frühestens) Waltenschwil künftig von Mo-Fr. ganztägig im ½ h-Takt zu erschliessen. Zudem soll Büelisacker im 60 Min.- Takt erschlossen werden.</p> <p>Ausserhalb Fahrplan soll weiterhin das Ruf- und Nachttaxi zur Verfügung stehen.</p>	Zustimmende Kenntnisnahme
15.5	MIV, Verkehrsberuhigung	<p>Wohnqualität verbessern: Ein Blick zurück: Das Strassendorf Büelisacker erlebt keine Landwirtschaftliche Fuhrwerke mehr mit dem entsprechend gemächlichen Tempo. Die Strassenführung aber ist noch dieselbe. Die Strassenbeleuchtung ist besser als früher. Lobenswert ist teilweise ein Aargauer Trottoir aufgemalt worden. Das bedeutet, das Problem ist von den Behörden erkannt worden.</p> <p>Nur, es sind in den letzten Jahren viel mehr als einhundert Parkplätze dazugekommen (Tiefgaragen, Neubauten). Dass aber immer mehr mit starker Beschleunigung ungeduldig und Tempo 50 durchs Dorf geprescht werden kann, ist diese Erkenntnis auch da?</p> <p>Beim Werkleitungsbau ist die temporeduzierende Pflasterung im Dorf ohne Orientierung und Begründung entfernt worden. Sang und klanglos. In anderen Quartieren (Hofmatt) in Waltenschwil blieben diese Verkehrsberuhigungen bestehen. Warum? Der Ersatz, die blasse Bodenmarkierung bei der Dorfeinfahrt aus Richtung Wohlen, ist bei Schnee unsichtbar, nicht beeindruckend. Soll aber!</p> <p>Ich habe den Schreck als Radfahrer erlebt, als mir ein «gehetzter Kurvenabschneider» auf der falschen Fahrbahnseite entgegenraste. Versuchen Sie es doch bitte mit einem Mittel das vermutlich in der Kompetenz der Gemeindebehörde liegen kann und durchaus kostengünstig ist: Versuchsweise Einführung Tempo 30 in Büelisacker für z.B. zwei Jahre, kurzfristig eingeführt, mit periodischer Kontrolle, so dass die Neuzuzüger mit immerhin Dutzenden Parkplätzen sich automatisch daran gewöhnen. Begründung: Für den Einzelnen ist der Zeitgewinn/verlust, ob 30 oder 50 km/h, auf diesem Streckenabschnitt (Anfang bis Ende Dorf), marginal, Sekunden nur. Sicherheit und Wohlbefinden für alle, nicht nur für Kinder, ist aber ein unbezahlbarer Gewinn.</p>	<p>Gemäss dem Massnahmenplan im KGV soll auf den Gemeindestrassen (ausgenommen Bereich Schule/Kirche) in einer ersten Phase T30 auf freiwilliger Basis eingeführt und danach die Wirkung geprüft werden. Sollte diese ungenügend ausfallen, sollen ergänzende und Massnahmen geprüft werden.</p> <p>Das Thema Verkehrsberuhigung ist in Waltenschwil sehr umstritten, daher hat sich der Gemeinderat für diesen pragmatischen Ansatz ausgesprochen</p>	Kenntnisnahme

16				
16.1	MIV, Sicherheit, Lärm, Umwelt	<p>Wie ich anlässlich an der Informationsveranstaltung erwähnte, fehlt mir ein Verkehrskonzept zur Entlastung der Orts-Durchgangsstrassen (Kantonsstrassen).</p> <p>Es darf nicht sein, dass die Anwohner durch den Durchgangsverkehr immer mehr belastet werden, ohne dass Änderungen geplant sind! Die Anwohner tragen ebenfalls zum Wohl der Gemeinde bei und haben das Recht auf Lebensqualität durch Sicherheit, weniger Lärm und saubere Luft.</p> <p>Weshalb sollte es nicht möglich sein, durch rechtzeitige Temporeduktionen sowie bauliche Massnahmen, die Sicherheit und die Emissionen zu verbessern?</p>	<p>Die Zuständigkeit der Kantonsstrassen liegt beim Kanton.</p> <p>Kantonsstrassen als Hauptverkehrsachsen haben die Aufgabe, den Verkehr durchzuleiten oder bestmöglich aus den Dörfern abzuleiten. Die stetige Zunahme des (Durchgangs-) Verkehrs auf Kantonsstrassen und ganz allgemein auf den schweizerischen Strassen kann auf kommunaler Ebene kaum massgeblich beeinflusst werden.</p> <p>Die Gemeinde setzt sich im Rahmen Ihrer Möglichkeiten bei Sanierungsprojekten für geeignete Verbesserungsmassnahmen in Sachen Sicherheit und Emissionsschutz ein.</p> <p>Im Kanton Aargau werden bis dato T30-Strecken oder Zonen auf Kantonsstrassen nicht oder nur in absoluten Ausnahmefällen umgesetzt. Es müssen dafür triftige Gründe und massgebliche Defizite vorliegen, welche durch keine anderen Massnahmen behoben werden können. Auf den Waltenschwiler Kantonsstrassen liegen keine solchen Gründe vor.</p> <p>Die Gemeinden und Regionalplanungsverbände setzen sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, die kantonale Praxis diesbezüglich aufzuweichen.</p>	Kenntnisnahme

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11