



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Einwohnergemeinde Hägendorf

Verkehrsstudie Hägendorf

Verkehrsmassnahmen und Parkierung

Bericht

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Hägendorf
 Bauverwaltung
 Bachstrasse 11, 4614 Hägendorf

Verfasser

Simon Friedli und Tobias Stüdi
 BSB + Partner, Ingenieure und Planer
 von Roll-Strasse 29, 4702 Oensingen
 Tel. 062 388 38 38
 Fax 062 388 38 00
 E-Mail: simon.friedli@bsb-partner.ch, tobias.stuedi@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Verkehrsstudie_Hägendorf_Bericht_170215	Datum 15.02.2017	genehmigt von sif / rri
Koreferat Simon Friedli	Datum 10.02.2017	Kürzel sif
Ablageort K:\Tiefbau\Hägendorf\6833 Verkehrsstudie\26 Berichte	Objektnummer 6833	Anzahl Seiten 28
Gedruckt	10.02.2017 09:14:00	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Stand Mitwirkung	tst / sif	17.11.2016
002	Abgabe Behörde	sif	15.02.2017

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4	
1	Verwendete Quellen	5
2	Einleitung	6
3	Ausgangslage und Auftrag	6
4	Vorgehen	7
5	Perimeter	7
6	Grundlagen	8
6.1	Massnahmen zur Verkehrsberuhigung	8
6.1.1	Tempobeschränkung	8
6.1.2	Flankierende Massnahmen	9
6.2	Kantonale Verkehrsgrundlagen	10
6.2.1	Verkehrs- und Unfallstatistik des Kantons Solothurn	10
6.2.2	Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte	11
6.2.3	Lärmsanierungsprojekt	11
6.2.4	Schlussfolgerungen	11
6.3	Kommunale Grundlagen	12
6.3.1	Geschwindigkeitsmessungen	12
6.3.2	Resultate der Arbeitsgruppensitzungen	12
6.4	Begehren aus der Bevölkerung	13
6.4.1	Sicherheit im Schulhausbereich Oberdorf	13
6.4.2	Verkehrssituation Nellenweg und Querstrassen	13
6.5	Feldaufnahmen	14
7	Mitwirkung	15
8	Massnahmen	18
8.1	Lebensader Hauptstrasse	18
8.2	Südlich Hauptstrasse	19
8.3	Dorfkern, Schulhausgebiet und Oberdorf	22
8.4	Wohngebiete nördlich Hauptstrasse	24
9	Kostenschätzung	26
9.1	Teil Nord (nördlich Hauptstrasse)	26
9.2	Teil Süd (südlich Hauptstrasse)	27
10	Ausblick	28

Zusammenfassung

Im Rahmen der Arbeiten zum Räumlichen Leitbild Hägendorf 2015 wurden Fragen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung ausführlich diskutiert und Leitsätze mit entsprechenden Massnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation auf dem öffentlichen Strassennetz formuliert. Basierend darauf hat die Einwohnergemeinde Hägendorf im März 2016 die Firma BSB + Partner mit der Ausarbeitung einer Verkehrsstudie für das gesamte Gemeindegebiet und unter Berücksichtigung der formulierten Bedürfnisse beauftragt.

Im Rahmen des vorliegenden Projektes wurde untersucht, mit welchen Massnahmen die Verkehrssicherheit in Hägendorf erhöht und die Lebensqualität der Bevölkerung gesteigert werden kann. Die Sammel- und Erschliessungsstrassen können insbesondere in den Gewerbe- und Industriezonen (südlich Kantonsstrasse) die Charakteristik von Tempo-30-Zonen aktuell nicht erfüllen. Es sind zusätzliche Massnahmen mittels Markierung und/oder baulicher Art nötig.

Nach der Definition des Untersuchungsperimeters wurden unter anderem die folgenden Grundlagen beschafft und im Hinblick auf die Beantwortung der Fragestellung ausgewertet:

- Kantonale Verkehrsgrundlagen: Verkehrs- und Unfallstatistik, Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte, Lärmsanierungsprojekt
- Kommunale Grundlagen: Geschwindigkeitsmessungen, Resultate von Arbeitsgruppensitzungen, Begehren aus der Bevölkerung
- Erhebung BSB + Partner: Feldaufnahmen vom 16. April 2016

Unter Berücksichtigung der erhobenen Grundlagen wurde ein Massnahmenkatalog definiert. Zusammenfassend können die wichtigsten Ergebnisse wie folgt beschrieben werden:

- Am Temporegime (50 km/h resp. 60 km/h) auf den Kantonsstrassen ist im Grundsatz festzuhalten. Das AVT sieht allerdings den Bedarf an Qualitätsverbesserungen (Verkehrssicherheit) auf der Allerheiligenstrasse (Gebiet Schulhaus Oberdorf) und ist bereit für die Sicherstellung der Planungsqualität die Bedürfnisse (Verkehrsberuhigung) von Seiten Einwohnergemeinde im Planungsprozess (ab Sommer 2016) einzubeziehen. Der rechtsgültige Erschliessungsplan für das Gebiet Oberdorf entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und wird im Rahmen der Planungsarbeiten überarbeitet. Das AVT wünscht sich für die Mitwirkungsveranstaltung eine transparente Information zur Umgestaltung der Allerheiligenstrasse.
- Auf den Gemeindestrassen wird grundsätzlich Tempo 30 eingeführt. Ausgenommen davon sind die Begegnungszonen auf dem Kirchweg und im Einkaufsbereich der Eigasse. An den Begegnungszonen wird festgehalten.
- Im Bahnhofsbereich werden an geeigneten Stellen Parkfelder markiert und auf den übrigen Strassenabschnitten in Bahnhofsnähe soll ein Parkverbot gelten.

- Im Grundsatz gilt innerhalb der Tempo-30-Zonen Rechtsvortritt. Diese sind entsprechend zu markieren. Auf Fussgängerstreifen ist wenigen begründbaren Ausnahmen zu verzichten.

Die Bevölkerung wurde im Rahmen einer Mitwirkungsveranstaltung vom 24. November 2016 über die vorliegende Verkehrsstudie informiert. Daneben konnte auf schriftlichem Weg zum Projekt Stellung genommen werden. Die Anliegen der EinwohnerInnen wurden geprüft und je nach Beurteilung durch die Arbeitsgruppe bei der Definition der Massnahmen miteinbezogen. In jedem Fall sind sie bei allen weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen. Die Einführung der flächendeckende Tempo-30-Zonen wird an einer Urnenabstimmung der Bevölkerung vorgelegt.

1 Verwendete Quellen

Für die Erarbeitung der Verkehrsstudie Hägendorf wurden die folgenden Quellen berücksichtigt:

- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, AVT (2010): Gesamtverkehrsmodell.
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, AVT (2016): Plan mit den Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte.
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, AVT (2016): Auszug aus der Verkehrsunfallstatistik.
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, AVT (2015): Verkehrszählung.
- Begehren aus der Bevölkerung (2014): Sicherheit im Schulhausbereich Oberdorf.
- Begehren aus der Bevölkerung (2015): Änderung Verkehrssituation Nellenweg & Querstrassen.
- Einwohnergemeinde Hägendorf (2006 – 2014): Diverse Geschwindigkeitsmessungen an verschiedenen Standorten.
- Grolimund und Partner AG (2006): Lärmsanierungsprojekt (SP), Hägendorf, H5 Solothurner- und Oltnerstrasse, km 41.242 bis km 43.222
- Kantonspolizei Solothurn (2015): Polizeiliche Verkehrsstatistik.
- Mitglied der Planungs-, Umwelt- und Verkehrskommission PUV (2013): Verkehrs-Verhalten Gebiet Kirchrain / Schule / Kirchweg / Nellen.
- Strassenverkehrsgesetz [SVG] – (SR 741.01)
- Strassensignalisationsverordnung [SSV] – (SR 741.21)
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 28.9.2001 – (SR 741.213.3)
- Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, UVEK vom 19. März 2002
- VSS-Norm SN 640 851 Besondere Markierungen vom Juni 2002

2 Einleitung

Die Auseinandersetzung mit Verkehrsmassnahmen und deren Realisierung insbesondere in Wohnquartieren und auf Schulwegrouten nimmt generell zu. Steigerung der Lebens- und Wohnqualität sowie der Sicherheit für den Langsamverkehr sind wesentliche Gründe für die Umsetzung von Massnahmen. Die Verschiebung der Strassenraumgestaltung mit dem Fokus auf die schwachen Verkehrsteilnehmer und die Wohnbevölkerung steht unter einem öffentlichen Diskurs. Die Form der Massnahmen und die damit verbundene verkehrliche Wirkung sind entscheidend für den messbaren Erfolg und die Akzeptanz der Bevölkerung.

Erfahrungen zeigen, dass die Einführung von Verkehrsberuhigungen kontrovers diskutiert wird und mit einer bestimmten Überzeugungsarbeit einhergeht. Die positiven Effekte nach der Umsetzung zeigen rasch Wirkung und führen oft zu weiteren Bedürfnisformulierungen im Bereich von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Folgende positive Effekte können erreicht werden:

- Tempo- und Lärmreduktion
- Verringerung des Bremsweges
- Aufmerksamkeitssteigerung der Verkehrsteilnehmer
- Reduktion des Durchgangsverkehrs
- Steigerung der Wohnqualität
- Sicherheitsverbesserung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer

Zur Erreichung der Zielsetzungen sind einfache, übersichtliche und wirtschaftliche Massnahmen zu realisieren. Diese sind mit der Abteilung Verkehrsmassnahmen des Kantons Solothurn spätestens bei Erarbeitung eines Tempo-30-Gutachtens abzusprechen.

3 Ausgangslage und Auftrag

Im räumlichen Leitbild Hägendorf 2015, welches an der Gemeindeversammlung vom 15. September 2015 verabschiedet wurde, sind diverse Leitsätze und Massnahmen zu den Themen Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit und Parkierung festgehalten. Dazu gehören:

- Schlüsselstelle „Lebensader Hauptstrasse“: Die Hauptstrasse wird durch geeignete Massnahmen wieder zu einer Lebensader mit Aufenthaltsqualität. Geprüft werden das Temporegime und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen.
- Leitsatz „Motorisierter Verkehr“: Wir setzen uns für eine siedlungsverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs ein und organisieren ihn so, dass die Lebensqualität der Bevölkerung möglichst wenig beeinträchtigt wird. Das Dorf soll vom Durchgangsverkehr möglichst entlastet werden.
- Massnahmen „Motorisierter Verkehr“:
 - Überprüfen und ggf. anpassen des Temporegimes im Siedlungsgebiet.
 - Verkehrsberuhigung im Schulhausgebiet.

- Ausarbeiten eines Parkierungskonzeptes für das ganze Siedlungsgebiet.
- Leitsatz „Gestaltung der Strassen“: Wir achten darauf, dass durch eine angemessene Gestaltung in Kombination mit verkehrsberuhigenden Massnahmen der Strassenraum als Lebensraum funktionieren kann.

Basierend auf den oben aufgeführten Inhalten des räumlichen Leitbildes wurde die Firma BSB + Partner im März 2016 von der Einwohnergemeinde Hägendorf mit der Ausarbeitung einer Verkehrsstudie beauftragt. Im Rahmen des Projektes wurden die folgenden Fragen beantwortet:

- Wie können die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstrasse verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden? Ist das Temporegime anzupassen oder sind andere verkehrsberuhigende Massnahmen umzusetzen?
- Auf welchen Gemeindestrassen bestehen Defizite im Bereich Verkehrssicherheit und wird die aktuelle Situation den erhöhten Sicherheitsanforderungen im Schulhausgebiet gerecht?
- Mit welchen Massnahmen (Temporeduktion, flankierende Massnahmen) können allfällige Sicherheitslücken am effizientesten geschlossen werden?
- Sind mit dem aktuellen Parkierungskonzept unerwünschte Nebeneffekte verbunden und wie können diese allenfalls behoben werden?

4 Vorgehen

Die Verkehrsstudie wurde in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde erarbeitet. Zur Arbeitsgruppe gehörten Heiner Roschi, Ivan Stalder und Walter Müller (Einwohnergemeinde Hägendorf) sowie Simon Friedli und Tobias Stüdi (BSB + Partner). Der Arbeitsprozess lässt sich in die folgenden Schritte unterteilen:

1. Untersuchungsperimeter definieren
2. Grundlagen beschaffen, auswerten und Schlussfolgerungen für Massnahmen ziehen
3. Massnahmen definieren
4. Bevölkerung informieren (Mitwirkung) und Massnahmen allenfalls überarbeiten

Die oben aufgeführten Arbeitsschritte sind im Anschluss beschrieben.

5 Perimeter

Die Gemeinde Hägendorf wurde für die Erarbeitung der Verkehrsstudie in vier Gebiete aufgeteilt. Diese umfassen den Innerortsteil von Hägendorf und beschränken sich somit im Grundsatz auf die Bauzone. Folgende Gebiete wurden näher betrachtet:

- Hauptstrasse (1)
- südlich Hauptstrasse (2)

- Dorfkern, Schulhausgebiet und Oberdorf (3)
- Wohngebiete nördlich Hauptstrasse (4)

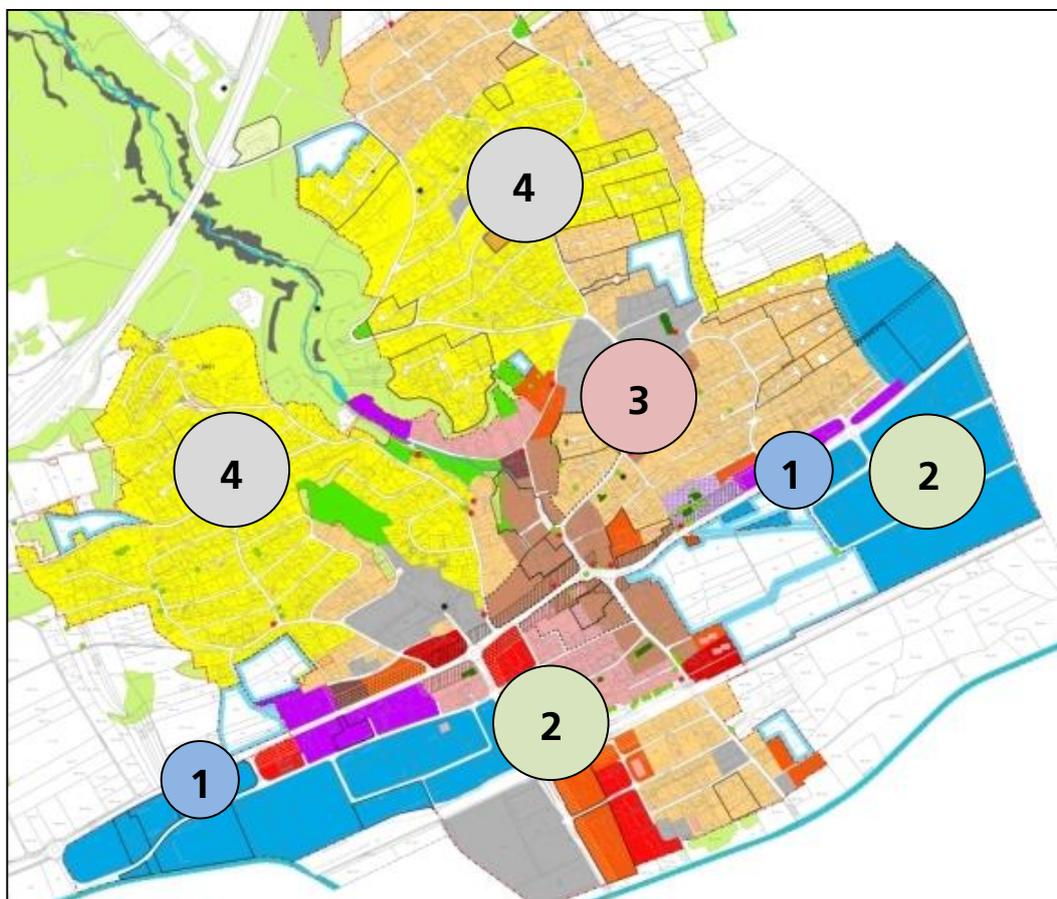


Abbildung 1: Gebietsaufteilung (Basis Bauzonenplan Hägendorf)

6 Grundlagen

6.1 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung

Grundsätzlich gibt es verschiedene Optionen den Verkehr zu beeinflussen. Es lässt sich zwischen Massnahmen mit und ohne Tempobeschränkung unterscheiden. Beide Gruppen verfolgen das gleiche Ziel: Verkehr beruhigen und damit nachhaltig die Sicherheit erhöhen. Im Anschluss sind Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufgeführt, die im vorliegenden Projekt geprüft wurden.

6.1.1 Tempobeschränkung

Ein wichtiges Argument für verkehrsberuhigende Massnahmen mit Tempobeschränkung ist der Einfluss der reduzierten Geschwindigkeit auf den Bremsweg. Laut dem ASTRA beträgt der

Bremsweg mit einer Fahrtgeschwindigkeit von 50 km/h (inkl. Reaktionszeit) 27.5 m. Bei einer reduzierten Geschwindigkeit von 30 km/h beläuft sich der Bremsweg auf 13.5 m. Dieses Beispiel zeigt, dass mit einer Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h der Bremsweg etwas mehr als halbiert werden kann. Ein weiteres wichtiges Merkmal findet sich in der Unfallstatistik. Gemäss ASTRA reduziert sich die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls mit Todesfolge für Fussgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h von 85% auf 10 %.

Tempo-30-Zone

In einer Tempo-30-Zone gilt weiterhin das Prinzip des Rechtsvortritts. Fussgängerstreifen werden nur ausnahmsweise erstellt, wo ein Vortrittsrecht für den Fussgänger sinnvoll ist (z. B. Schulweg). Auf Hauptstrassen dürfen nur in Ausnahmen abschnittsweise Tempo-30-Zonen erstellt werden. Grundsätzlich sind diese Zonen für die Verkehrsberuhigung auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen vorgesehen.

Begegnungszone

Die Begegnungszone unterscheidet sich von der Tempo-30-Zone hauptsächlich in zwei Bereichen:

- Geschwindigkeitsregime 20 km/h
- Fussgänger haben auf der gesamten Verkehrsfläche Vortritt

Weiter müssen Parkierungsmöglichkeiten klar gekennzeichnet werden. Die Begegnungszone ist speziell in Nebenstrassen von Wohn- und Geschäftsbereichen attraktiv.

6.1.2 Flankierende Massnahmen

Oftmals erreicht eine Beschilderung (im Speziellen das vorgeschriebene Geschwindigkeitsniveau) den gewünschten Effekt nur im Ansatz. Deshalb wird in vielen Fällen empfohlen, flankierende Massnahmen anzuwenden. Nachfolgend sind unterschiedliche Möglichkeiten aufgeführt:

- Versetzte Parkfelder
- Markierung Rechtsvortritt
- Markierung Schule / Kinder
- Verdeutlichung der Höchstgeschwindigkeit durch Markierung
- Horizontal- / Vertikalversätze
- seitliche Einengung
- farbliche Gestaltung Strassenraum
- Fahrverbote mit zeitlicher Beschränkung
- Zubringerbeschränkung

Für einzelne Strassenabschnitte lassen sich keine Pauschallösungen anwenden. Die gewählten Massnahmen sind auf die bestehende Situation abzustimmen. Dabei gilt es folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- bestehende Strassenraumgestaltung
- Nutzung des Strassenabschnittes
- Funktion der Strasse
- Verkehrsteilnehmer
- Gefälle
- Parkierung

6.2 Kantonale Verkehrsgrundlagen

Im Anschluss werden die wichtigsten Inhalte der kantonalen Verkehrsgrundlagen erläutert und im Kapitel 6.2.4 sind die Schlussfolgerungen für das vorliegende Projekt festgehalten.

6.2.1 Verkehrs- und Unfallstatistik des Kantons Solothurn

Gemäss der Verkehrsstatistik der Kantonspolizei Solothurn (2015) haben sich auf dem Gemeindegebiet von Hägendorf im Jahr 2015 insgesamt 31 Unfälle ereignet. Das sind zwei Unfälle mehr als im Jahr 2014. Bei 15 Unfällen im Jahr 2015 wurden Personen geschädigt und bei den restlichen 16 Unfällen entstand lediglich ein Sachschaden. Zum Vergleich mit anderen Gemeinden sind in Tabelle 1 die Anzahl Unfälle pro 1'000 EinwohnerInnen angegeben. Den Daten ist zu entnehmen, dass Hägendorf bezüglich Unfallzahlen keine Ausnahme darstellt. Die Werte liegen in einem ähnlichen Bereich zwischen 5.45 und 7.47. Die Mehrheit der Unfälle in Hägendorf kann geografisch den Kantonsstrassen zugeordnet werden (vgl. Anhang).

Tabelle 1: Unfallzahlen im Jahr 2015 in ausgewählten Gemeinden des Kantons Solothurn. (Polizeiliche Verkehrsstatistik 2015)

Gemeinde	Anzahl Unfälle (Ø 2010 – 2014)	Anzahl Ei (in 1'000)	Unfälle pro 1'000 Ei
Hägendorf	33	4.89	6.75
Rickenbach	6	0.84	7.14
Kappel	17	3.12	5.45
Oltén	134	17.95	7.47
Derendingen	45	6.37	7.06

6.2.2 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte

Die H5 und die Gäustrasse in Richtung Kappel gehören zur Versorgungsroute für Ausnahmetransporte vom Typ I. Das bedeutet, dass auf diesen Strassen bei Bedarf ausserordentlich grosse Güter transportiert werden. Die Durchfahrtsbreite muss hier mindestens 6.5 m und die lichte Höhe 5.2 m betragen. Flankierende Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind auf solchen Strecken nur sehr eingeschränkt oder gar nicht realisierbar.

6.2.3 Lärmsanierungsprojekt

Das Lärmsanierungsprojekt Hägendorf (H5, Solothurner- und Oltnerstrasse) wurde von Grolimund & Partner im Jahr 2006 erarbeitet. Dem Bericht ist zu entnehmen, dass im Beurteilungszustand 2023 die Immissionsgrenzwerte (IGW) entlang der H5 bei insgesamt 82 Liegenschaften mit ca. 501 betroffenen Personen überschritten werden. Davon werden bei 40 Liegenschaften mit rund 309 Personen auch die Alarmwerte (AW) nicht eingehalten. Basierend auf diesen Erkenntnissen wurden die folgenden baulichen Massnahmen definiert:

- Einbau eines lärmindernden Strassenbelags
- Erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der gesamten Ortsdurchfahrt
- Erstellung einer Lärmschutzwand zum Schutz der Erdgeschosse der Liegenschaften Hafenstrasse 5 und Solothurnerstrasse 39
- Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern ab erreichten AW

6.2.4 Schlussfolgerungen

Den kantonalen Grundlagen kann entnommen werden, dass die Strassen in Hägendorf nicht sicherer, aber auch nicht gefährlicher sind als in anderen Gemeinden des Kantons Solothurn (siehe Tabelle 1). Dies obwohl die Verkehrsbelastung auf der H5 gemäss Verkehrszählung 2015 des Kantons Solothurn mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von rund 15'000 als gross bezeichnet werden kann, was sich in den Lärmimmissionen mit den zahlreichen IGW-Überschreitungen äussert (siehe Kapitel 6.2.3). Im Rahmen des Lärmsanierungsprojektes wurde eine Geschwindigkeitsreduktion von 60 km/h auf 50 km/h vorgeschlagen. Eine noch tiefere Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo 30) stand nicht zur Diskussion. Dies lässt sich auch darauf zurückführen, dass es sich bei der H5 und der Gäustrasse um verkehrsorientierte Strassen handelt, die als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dienen. Flankierende Massnahmen zur Realisierung von Tempo 30 sind hier praktisch ausgeschlossen. Für das vorliegende Projekt bedeutet dies, dass auf der H5 und der Gäustrasse an der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festzuhalten ist.

6.3 Kommunale Grundlagen

Eine wichtige kommunale Grundlage ist das räumliche Leitbild Hägendorf 2015. Dieses war der Auslöser für das vorliegende Projekt. Die für die Verkehrsstudie relevanten Inhalte sind bereits im Kapitel 3 festgehalten und werden deshalb an dieser Stelle nicht nochmals aufgeführt. Im Anschluss werden die kommunalen Geschwindigkeitsmessungen und zentrale Resultate aus den Sitzungen mit der Arbeitsgruppe erläutert.

6.3.1 Geschwindigkeitsmessungen

Für die Definition von Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind die Geschwindigkeitsmessungen, welche von der Gemeinde Hägendorf zwischen 2006 und 2014 an verschiedenen Standorten durchgeführt wurden, sehr wertvoll. Die Messresultate sind auf dem Massnahmenplan zur Verkehrsstudie festgehalten. Aus den Resultaten ist zu schliessen, dass die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von den meisten LenkerInnen eingehalten wird. Erkennen lässt sich dies am Kennwert «V₈₅». Die Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird, war bei keiner Messung grösser als das zulässige Tempolimit. Die Durchschnittsgeschwindigkeit war meistens sogar deutlich tiefer (30 bis 40 km/h).

6.3.2 Resultate der Arbeitsgruppensitzungen

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen wurde eine wichtige Basis für die vorliegende Verkehrsstudie gelegt. Im Anschluss sind die zentralen Erkenntnisse der Gespräche aufgeführt:

- Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind für das ganze Gemeindegebiet zu prüfen und soweit sinnvoll einheitlich umzusetzen. Werden beispielsweise einzelne Strassen in einem Gebiet von einer Temporeduktion ausgenommen, ist damit eine sehr aufwändige Signalisation verbunden, was von den LenkerInnen als unübersichtlich wahrgenommen wird und zu Unsicherheiten führt.
- Die Parkierungssituation im Bereich des Bahnhofs ist unbefriedigend. Aufgrund von «wild» parkierten Autos können die erforderlichen Sichtbermen bei Ein- und Ausfahrten sowie an Kreuzungen oft nicht eingehalten werden und die Durchfahrt ist teilweise eingeschränkt. Abhilfe könnten Parkverbote, signalisierte Parkfelder oder eine Kombination beider Massnahmen schaffen.
- Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwegsicherheit und die Verkehrssituation im Bereich des Schulhauses zu legen. Diesbezüglich soll auch geprüft werden, ob eine Verlängerung der Begegnungszone vom Einkaufsbereich der Eigasse bis zur Allerheiligenstrasse sinnvoll wäre.
- Der Schleichverkehr auf dem Nellenweg ist störend. Es stellt sich die Frage, mit welchen Massnahmen diesem Phänomen begegnet werden kann.
- Das AVT wird voraussichtlich ab Sommer 2016 mit den Planungsarbeiten zur Instandsetzung und Umgestaltung der Allerheiligenstrasse beginnen. Eine Ausführung ist in

den Jahren 2018 bis 2020 vorgesehen. Neben den generellen Sanierungsarbeiten sollen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Gebiet Oberdorf (Rest. Schlüssel bis Einlenker Vogelberg) geprüft werden. Das AVT sieht den Bedarf an Qualitätsverbesserungen (Verkehrssicherheit) und ist bereit für die Sicherstellung der Planungsqualität die Bedürfnisse (Verkehrsberuhigung) von Seiten Einwohnergemeinde im Planungsprozess einzubeziehen. Der rechtsgültige Erschliessungsplan für das Gebiet Oberdorf entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und wird im Rahmen der Planungsarbeiten überarbeitet.

6.4 Begehren aus der Bevölkerung

In den Jahren 2014 und 2015 gingen bei der Gemeinde mehrere Begehren aus der Bevölkerung zur Verkehrssituation in Hägendorf ein. Darin werden die Sicherheit im Schulhausbereich Oberdorf und die Verkehrssituation auf dem Nellenweg sowie weitere Anliegen aus verschiedenen Quartieren thematisiert.

6.4.1 Sicherheit im Schulhausbereich Oberdorf

In einem Brief vom 27. Juni 2014 wird die Verkehrssicherheit im Schulhausbereich beanstandet. Erwähnt werden insbesondere die folgenden Punkte:

- Auf dem Kirchweg sind täglich gefährliche Situationen zu beobachten.
- Parkierte PWs in der blauen Zone und im Bereich des ehemaligen Restaurants Homberg stellen eine Gefahr für die Schulkinder dar.
- Der Schleichverkehr über Nellenweg in den Kirchrain ist störend.

Gefordert werden ein Verkehrskonzept und die Realisierung von Massnahmen, welche polizeilich durchgesetzt werden können und zu mehr Sicherheit führen.

Weil die Verkehrssicherheit im Schulhausbereich Oberdorf seit längerer Zeit ein viel diskutiertes Thema ist, wurde von einem Mitglied der Planungs-, Umwelt- und Verkehrskommission (PUV) am 9. September 2013 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Eine Gefährdung der Schüler durch den Arbeitsverkehr konnte sie nicht feststellen, da der grösste Teil der Fahrten vor und nach der offiziellen Schulzeit stattfindet. Gemäss der Einschätzung eines Mitglieds der Planungs-, Umwelt- und Verkehrskommission PUV stellen die Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, die grösste Gefährdung für die Schülerinnen und Schüler dar.

6.4.2 Verkehrssituation Nellenweg und Querstrassen

Mit einem Brief vom Mai 2015 drücken Anwohnerinnen und Anwohner ihren Unmut über den Schleichverkehr auf dem Nellenweg aus. Es wird festgehalten, dass die Verkehrsbelastung auf dem Nellenweg zur Feierabendzeit immer mehr zunimmt, weil die Solothurnerstrasse re-

gelmässig stark überfüllt ist und die LenkerInnen ihren Heimweg über den Nellenweg abkürzen. Dabei sollen in den allermeisten Fällen die Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Rechtsvortritt) nicht beachtet werden. Aus Sicht der AnwohnerInnen ist dies vor allem auch deswegen problematisch, weil der Nellenweg ein Schulweg ist und dieser von den Kindern zum Spielen und Fahrradfahren benutzt wird. Im Schreiben wird gefordert, das Tempolimit auf dem Nellenweg von 50 km/h auf Tempo 30 zu reduzieren und lediglich den Zubringerdienst zu gestatten.

Die PUV hat das Begehren geprüft und hält in ihrer Antwort vom 27. August 2015 fest, dass vereinzelte Temporeduktionen nicht zielführend sind. Eine entsprechende Planung des Verkehrsregimes für das ganze Dorf sei im Rahmen der anstehenden Ortsplanungsrevision vorgesehen. Das Versprechen wird nun mit der vorliegenden Verkehrsstudie als ersten Schritt angegangen.

6.5 Felddaten

Am 6. April 2016 wurden von BSB + Partner alle Teilgebiete (siehe Kapitel 5) besichtigt, wichtige Parameter wie der Charakter der Strassen, Parkierungsmöglichkeiten, Signalisation, Markierungen etc. erfasst und mit Fotos dokumentiert. Weil sich aus den Befunden diverse Massnahmen direkt ableiten und begründen lassen, wird an dieser Stelle auf eine Beschreibung der Felddaten verzichtet und auf das Kapitel 8 verwiesen.

7 Mitwirkung

Die Bevölkerung wurde folgendermassen in den Planungsprozess einbezogen:

Die Verkehrsstudie wurde an einer öffentlichen Mitwirkungsveranstaltung mit rund 42 Teilnehmenden am 24. November 2016 vorgestellt und diskutiert. Im Anschluss wurden die Unterlagen auf der Gemeindeverwaltung zur Einsicht bis Ende Januar 2017 aufgelegt. Dazu hat die Einwohnergemeinde eine entsprechende Publikation im Anzeiger vorgenommen. Die Bevölkerung hat sich während der Auflage der Unterlagen auf schriftlichem Weg zur Studie äussern können. Neben den an der Mitwirkungsveranstaltung direkt formulierten Anregungen, sind auf dem schriftlichen Weg 17 Begehren eingegangen. Die Bevölkerung hat sich sowohl positiv wie auch negativ geäussert. In der folgenden Zusammenstellung werden die Eingaben zusammengefasst. Die Einwohnergemeinde ist bestrebt die Anregungen soweit verkehrstechnisch sinnvoll und realisierbar in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen. Neben den Begehren aus der Bevölkerung wurde am 31. Januar 2017 eine Petition eingereicht. Die Frage zur Einführung Tempo-30 soll an einer Urnenabstimmung der Bevölkerung vorgelegt werden.

Tabella 2: Zusammenfassung Eingaben Mitwirkung

Eingabe	Anregung / Begehren	Realisierbarkeit
31.01.2017	T30 in der Industrie nochmals prüfen	++
18.12.2016	Prüfung Sperrung Vogelbergstrasse Nord (Poller)	o
	Mehr Gratisparkplätze beim Bahnhof	+
15.12.2016	T30 unnötig, kein Nutzen und zu hohe Kosten	o
	Einbezug Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer	++
15.12.2016	T30 in den Industriezonen weglassen	++
	Ausdehnung T30 auf befahrbare Wanderwege	--
16.12.2016	T30 in den Industriezonen weglassen	++
	Parkverbot Rolliweg nur bis Talseite Sonnhaldenstrasse	++
	In T30 auf Aufhebung Stopp, kein Vortritt verzichten	-
	Kein Stopp oder kein Vortritt bei Kreuzungen Sonnhaldenstrasse/Rolliweg, Thalackerstrasse/Rolliweg	-
	Koordination mit Rickenbach	+
15.12.2016	Verbesserung der Sichtbermen	+
	Querungen im Bereich Schulhaus heikel	++
	Elterntaxis sind problematisch	+++

15.12.2016	T30 ist übertrieben lediglich im Gebiet Bahnhof T30 sinnvoll	o +
08.12.2016	T30 in den Industriezonen weglassen Auf Fussgängerlängsstreifen Eigasse ist zu verzichten T30 und Zubringer in der Eigasse Keine flächendeckende Einführung (Etappen) Vorschlag: vorerst T30 freiwillig Bevölkerung soll abstimmen (Paket 1: Massnahmen Schulhaus & Bahnhof, Paket 2: Einführung T30)	++ + o + o ++
13.12.2016	T30 Fridgasse ist nach Westen auszudehnen Auf T30 bei Mühlerain/Eggbergstrasse verzichten Linksabbiegeverbot bei Kreuzung Mühlerain/Solothurnerstrasse Fussgängerstreifen vom Bahnhof ins Quartier Hausmatt Lage der Fussbadrücke (gelb) im Gebiet Bahnhof hinter Granitsteine verlegen T50 bei Quartier-Zubringerstrassen mit Trottoir beibehalten	o o + o o o
11.12.2016	Parkplätze Gebiet Bahnhof sollen kostenpflichtig werden Fussgängerstreifen beim Bahnhof Kurzzeitparking, PP für Mobility, Park & Ride Bushaltestelle verschieben Verbesserung der Verkehrssituation im Gebiet Bahnhof durch Verkehrsmassnahmen	o + o + ++
Kein Datum	Auf teure bauliche Massnahmen ist bei T30 zu verzichten Allenfalls noch mehr Quartierstrassen mit Parkverbot belegen Einmündungsstrassen mit Stopp belegen	+ o o
12.12.2016	T30 nur bei gewissen Abschnitten mit gefährlichen Situationen	+
09.12.2016	Kirchweg (westseitig) T20 wird begrüsst, blaue PP beibehalten, Sonder-Parkbewilligungen aufheben Kirchweg bis Nellenweg als Einbahn... ... oder Kirchweg allgemeines Fahrverbot mit Zubringer Abstellen der Elterntaxis	++ + + +++

06.12.2016	Problem Parkierung Bachstrasse lösen, Parkfelder so anordnen, dass der Umschlag im Gebiet nicht eingeschränkt wird	++
01.12.2016	Kirchgasse wird als Ausweichroute missbraucht, Fahrverbot mit Zubringer einführen	++
	Keine baulichen Massnahmen bei Einführung T30	+
	Fahrverbot mit Zubringer für den Vogelberg	o
	Verkehrsberuhigung vor dem alten Schulhaus	+
	Elterntaxis abstellen	+++
16.12.2016	Kein T30 auf Sammelstrassen, insbesondere Mühlerain	o
	Auf Rechtsvortritt Hagrain/Fridgasse verzichten, Allgemeines Fahrverbot beibehalten	o
	Verkehrsmassnahmen (Fahrverbote, Zubringer, etc) ohne T30 umsetzen	+
16.12.2016	Halteverbot im Oberdorf, Schulhaus	+
	Blaue Zone im Gebiet Bahnhof mit Anwohnerprivilegierung	o

- kaum realisierbar, nicht weiter zu prüfen
- eher nicht realisierbar, prüfen
- o prüfen, zwingend zu diskutieren
- + realisierbar, prüfen und diskutieren
- ++ realisierbar, wird berücksichtigt
- +++ realisierbar, möglichst rasch umsetzen

Die Einwohnergemeinde Hägendorf hat entschieden die Ergebnisse aus der Studie und der durchgeführten Mitwirkung wie folgt weiterzuverfolgen:

- Die Einführung von flächendeckenden Tempo-30-Zonen soll an einer Urnenabstimmung entschieden werden.
- An der Urnenabstimmung soll gemäss Petition der Grundsatzentscheid für oder gegen Tempo-30 fallen. Über die sonstigen Massnahmen entscheidet die Behörde.
- Die Umsetzung von generellen Verkehrsmassnahmen (inkl. Thematik Parkierung) mit Berücksichtigung der Begehren aus der Bevölkerung, sind nicht abhängig vom Entscheid der Bevölkerung zur flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen. Die Massnahmen werden auch bei einem Nein zu Tempo-30 geprüft und in ein Ausführungsprojekt mit Kostenangaben überführt. Der Gemeinderat wird über die Anzahl Massnahmen und deren Kostenfolge entscheiden. Vor einer allfälligen Umsetzung sind die Massnahmen zu publizieren.

8 Massnahmen

Unter Berücksichtigung der im Kapitel 6 erläuterten Grundlagen und deren Analyse werden Massnahmen für die folgenden Teilgebiete definiert (siehe Kapitel 5):

- Lebensader Hauptstrasse
- südlich Hauptstrasse
- Dorfkern, Schulhausgebiet und Oberdorf
- Wohngebiete nördlich Hauptstrasse

In den anschliessenden Unterkapiteln ist pro Teilgebiet und Massnahme ein Befund festgehalten und mit einem repräsentativen Foto dokumentiert. Basierend darauf wird die aus Sicht der Arbeitsgruppe sinnvollste Massnahme abgeleitet. Ein Plan ist integraler Bestandteil der definierten Massnahmen. Dank der identischen Nummerierung lassen sich die im Bericht beschriebenen Massnahmen leicht auf der Karte finden.

8.1 Lebensader Hauptstrasse

Massnahme 1: Abschnitt H5

Befund

- Verkehrsorientierte Strasse
- Grosse Verkehrsbelastung, DTV gemäss Verkehrszählung 2015 bei rund 15'000
- Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (Typ I)
- Buslinie vorhanden
- Durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h resp. 60 km/h auf dem Abschnitt Ost in Richtung Rickenbach
- Flankierende Massnahmen zur Temporeduktion kaum realisierbar



Massnahme

- An der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist festzuhalten.
 - Für den Abschnitt Ost (Richtung Rickenbach) wünscht die Gemeinde eine Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h.
 - Zusammenarbeit mit dem AVT bei zukünftigen Sanierungsprojekten mit Einbringung der Bedürfnisse von Seiten Gemeinde.
-

8.2 Südlich Hauptstrasse

Massnahme 2: Abschnitt Gäustrasse

Befund

- Verkehrsorientierte Strasse
 - Relativ grosse Verkehrsbelastung, DTV gemäss Verkehrszählung 2015 rund 8'500
 - Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (Typ I)
 - Buslinie vorhanden
 - Signalisierte Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
 - Flankierende Massnahmen zur Temporeduktion kaum realisierbar
-



Massnahme

- An der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist festzuhalten.
 - Zusammenarbeit mit dem AVT beim zukünftigen Sanierungsprojekt mit Einbringung der Bedürfnisse von Seiten Gemeinde. Stand Vorprojekt im Rahmen Agglomerationsprogramm AareLand
-

Massnahme 3: Verkehrsberuhigung Industriegebiete Ost und West

Befund

- Breite und übersichtliche Strasse mit verkehrsorientiertem Charakter
- Fast ausschliesslich Berufsverkehr
- Hoher LW-Anteil
- LWs fahren im heutigen Zustand meist nicht schneller als 30 km/h
- Wird von verschiedenen Betrieben für interne Fahrten benutzt (Areale befinden sich beidseits der Strasse)



Massnahme

- Tempo 30 einführen, weil diese Geschwindigkeit für LWs bereits im heutigen Zustand angepasst ist. Ausserdem lässt sich mit der Temporeduktion die Sicherheit bei betriebsinternen Strassenquerungen erhöhen und der Schleichverkehr allenfalls minimieren.
 - Bei PWs lässt sich Tempo 30 an diversen Stellen nur zusammen mit geeigneten flankierenden Massnahmen durchsetzen (Markierung Rechtsvortritt, farbliche Gestaltung Strassenraum, Markierung der Höchstgeschwindigkeit etc.). Die konkreten Massnahmen sind im Rahmen des Detailprojektes auszuarbeiten. Dabei müssen jedoch die Bedürfnisse des Schwerverkehrs berücksichtigt werden.
 - Die Zufahrten zur T30-Zone sind mit Eingangstoren zu signalisieren.
-

Massnahme 4: Verkehrsberuhigung Wohngebiete

Befund

- Schmale und unübersichtliche Strassen
- Strassencharakter ist siedlungsorientiert
- motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr teilen sich die Strasse
- T30 ist bereits im heutigen Zustand angepasst

*Massnahme*

- Tempo 30 einführen, weil diese Geschwindigkeit dem Strassencharakter angepasst ist.
 - Die Zufahrten zur T30-Zone sind mit Eingangstoren zu signalisieren.
 - Der Rechtsvortritt muss durchgehend markiert werden. Weitere flankierende Massnahmen (seitliche Einengung etc.) sind aufgrund des Strassencharakters grösstenteils nicht notwendig. Bei Bedarf sind diese im Rahmen des Detailprojektes zu planen.
-

Massnahme 5: Parkierung im Bahnhofsgebiet

Befund

- «Wildes» Parkieren an ungeeigneten Standorten
- Behinderung der Sichtbeziehungen an Kreuzungen sowie bei Ein- und Ausfahrten
- Einschränkung der Durchfahrt
- Klagen durch AnwohnerInnen



Massnahme

- Die Gemeinde möchte an der gewählten Strategie festhalten und der Bevölkerung kostenlose Parklätze zur Förderung von Park + Ride zur Verfügung stellen. Die aktuelle Parkierungssituation im Bahnhofsgebiet ist jedoch nicht tragbar. Aus diesem Grund werden auf geeigneten Strassenabschnitten Parkfelder markiert. Diese Strassen sind im Plan entsprechend gekennzeichnet.
 - Die genaue Lage der Parkfelder ist im Rahmen des Detailprojektes zu bestimmen.
 - Für die Parkierung ungeeignete Strassen sind mit einem Parkverbot zu signalisieren (siehe Massnahmenplan).
-

8.3 Dorfkern, Schulhausgebiet und Oberdorf

Massnahme 6: Instandsetzung Bachstrasse, Kirchrain, Allerheiligenstrasse

Befund

- Verkehrsorientierte Strasse (Kantonsstrasse)
- DTV gemäss Gesamtverkehrsmodell 2010 zwischen rund 2'600 und 4'300
- Buslinie vorhanden
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Zentraler Abschnitt der Strasse liegt beim Schulhaus Oberdorf



Massnahme

- An der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist festzuhalten, da es sich um eine verkehrsorientierte Strasse handelt und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich den Verhältnissen angepasst ist.
- Der zentrale Strassenabschnitt beim Schulhaus Oberdorf wird bei Massnahme 7 separat behandelt.
- Zusammenarbeit mit dem AVT bei zukünftigen Sanierungsprojekten mit Einbringung der Bedürfnisse von Seiten Gemeinde.

Massnahme 7: Abschnitt Schulhaus Oberdorf (Kantonsstrasse)

Befund

- Verkehrsorientierte Strasse (Kantonsstrasse)
- DTV gemäss Gesamtverkehrsmodell 2010 zwischen rund 2'600 und 4'300
- Buslinie vorhanden
- Signalisierte Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
- Markierung „Vorsicht Schule“ vorhanden
- Strassenquerungen mit Fussgängerstreifen und Verkehrsinseln gesichert.



Massnahme

- Das AVT sieht den Bedarf an Qualitätsverbesserungen (Verkehrssicherheit) und ist bereit für die Sicherstellung der Planungsqualität die Bedürfnisse (Verkehrsberuhigung) von Seiten Einwohnergemeinde im Planungsprozess einzubeziehen. Der rechtsgültige Erschliessungsplan für das Gebiet Oberdorf entspricht nicht mehr den heutigen Bedürfnissen und wird im Rahmen der Planungsarbeiten überarbeitet.
-

Massnahme 8: Verkehrsberuhigung Schulhaus Oberdorf (Kirchweg, westlicher Teil)

Befund

- Siedlungsorientierte Strasse mit relativ schmaler Fahrbahn
- Parkplätze (blaue Zone) vorhanden
- Liegt unmittelbar neben dem Pausenplatz
- Grössere Zahl unkonzentrierter Kinder auf der Strasse zu erwarten
- Begegnungszone auf dem östlichen Abschnitt des Kirchweges vorhanden

*Massnahme*

- Der Strassencharakter und die Nähe zum Pausenplatz sprechen für eine Verkehrsberuhigungsmassnahme mit Tempobeschränkung. Die bereits realisierte Begegnungszone auf dem östlichen Abschnitt des Kirchweges soll deshalb bis zur Kantonsstrasse verlängert werden.
 - Tempo 20 wird der Schulhausituation mit einer grossen Zahl potenziell unkonzentrierter Kinder auf der Strasse gerecht.
 - Mit der Realisierung einer Begegnungszone können die Parkplätze am Strassenrand (blaue Zone) beibehalten werden. Diese wirken als flankierende Massnahme (seitliche Einengung) und führen dazu, dass Tempo 20 eher eingehalten wird.
-

8.4 Wohngebiete nördlich Hauptstrasse

Massnahme 9: Verkehrsberuhigung Gemeindestrassen

Befund

- Grösstenteils schmale und unübersichtliche Strassen
- Strassencharakter ist siedlungsorientiert
- T30 ist bereits im heutigen Zustand angepasst
- Viele Sackgassen vorhanden



Massnahme

- Mit Ausnahme der Begegnungszonen wird auf den Gemeindestrassen nördlich der H5 Tempo 30 eingeführt. Diese Geschwindigkeit ist dem Strassencharakter angepasst.
 - Die Zufahrten zur T30-Zone sind mit Eingangstoren zu signalisieren.
 - Dank der einheitlichen Lösung kann die Zahl der Eingangstore auf ein Minimum reduziert werden. Damit sinken die Kosten und die Übersichtlichkeit steigt.
 - Mit Tempo 30 wird auch der Problematik des Schleichverkehrs auf dem Nellenweg genügend Rechnung getragen. Dank der Tempobeschränkung wird ein Ausweichen auf die Gemeindestrassen weniger attraktiv.
 - Bei einer T30-Zone sind Fussgängerstreifen normalerweise aufzuheben. Die beiden Fussgängerstreifen am südlichen Ende des Mühlerains sollen aufgrund der ortsspezifischen Verhältnisse (Altersheim) jedoch bestehen bleiben.
 - Der Rechtsvortritt muss durchgehend markiert werden. Weitere flankierende Massnahmen (seitliche Einengung etc.) sind aufgrund des Strassencharakters grösstenteils nicht notwendig. Bei Bedarf sind diese im Rahmen des Detailprojektes zu planen.
-

Massnahme 10: Begegnungszone Eigasse

Befund

- Wichtige Verbindung für den Langsamverkehr (Schulweg)
- Im südlichen Teil der Eigasse (Einkaufsbereich) gilt Tempo 20
- Nordöstlich davon verliert die Strasse den Charakter einer Begegnungszone



Massnahme

- Die Begegnungszone im Einkaufsbereich entspricht dem Strassencharakter und bleibt bestehen. Auf dem nordöstlich anschliessenden Abschnitt verliert die Strasse jedoch den Charakter einer Begegnungszone. Wie auf den übrigen Gemeindestrassen wird auch hier Tempo 30 eingeführt (siehe Massnahme 9).
 - Da es sich um eine wichtige Fussgängerverbindung handelt (Schulweg), soll auf der Eigasse zwischen der Begegnungszone im Süden und der Allerheiligenstrasse im Nordosten zusätzlich Längsstreifen für Fussgänger markiert werden.
-

9 Kostenschätzung

Die Kosten, welche mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen verbunden sind, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nur auf der Stufe «Richtpreise» mit einer Genauigkeit von +/- 30% abschätzen. Im Anschluss sind diese Kosten in einen Teil Nord und einen Teil Süd aufgeteilt.

9.1 Teil Nord (nördlich Hauptstrasse)

	Einheit	Menge	Preis	Betrag
Demontage / Entfernen Markierung				
Signaltafeln demontieren	Stk.	20.00	150.00	3'000.00
Fussgängerstreifen Markierung entfernen	Stk.	3.00	700.00	2'100.00
STOP Markierung entfernen	Stk.	10.00	200.00	2'000.00
Rechtsvortritt Markierung entfernen	Stk.	7.00	150.00	1'050.00
Signaltafeln				
T30 Eingangstor, inkl. Montage	Stk.	33.00	2'000.00	66'000.00
Begegnungszone Eingangstor, inkl. Montage	Stk.	6.00	2'000.00	12'000.00
Markierung				
Zoneneingang: Zone 30 (Text komplett), inkl. doppelte Querlinie weiss	Stk.	33.00	600.00	19'800.00
Wiederholung „30“	Stk.	100.00	100.00	10'000.00
Rechtsvortritt	Stk.	70.00	200.00	14'000.00
Längsstreifen für Fussgänger	m	300.00	10.00	3'000.00
Parkfelder	Stk.	0.00	50.00	0.00
Diverses, Unvorhergesehenes, Regie (10%)				13'295.00
Honorar Planungsbüro (10%)				14'6624.50
Total:				160'869.50
MwSt.				12'869.55
Total (inkl. MwSt., gerundet)				175'000.00

9.2 Teil Süd (südlich Hauptstrasse)

	Einheit	Menge	Preis	Betrag
Demontage / Entfernen Markierung				
Signaltafeln demontieren	Stk.	5.00	150.00	750.00
Fussgängerstreifen Markierung entfernen	Stk.	3.00	700.00	2'100.00
STOP Markierung entfernen	Stk.	1.00	200.00	200.00
Rechtsvortritt Markierung entfernen	Stk.	2.00	150.00	300.00
Signaltafeln				
T30 Eingangstor, inkl. Montage	Stk.	10.00	2'000.00	20'000.00
Begegnungszone Eingangstor, inkl. Montage	Stk.	0.00	2'000.00	0.00
Markierung				
Zoneneingang: Zone 30 (Text komplett), inkl. doppelte Querlinie weiss	Stk.	10.00	300.00	3'000.00
Wiederholung „30“	Stk.	30.00	100.00	3'000.00
Rechtsvortritt	Stk.	16.00	200.00	3'200.00
Längsstreifen für Fussgänger	m	0.00	10.00	0.00
Parkfelder	Stk.	15.00	50.00	750.00
Diverses, Unvorhergesehenes, Regie (10%)				3'255.00
Honorar Planungsbüro (10%)				3'655.50
Total:				40'210.50
MwSt.				3'216.85
Total (inkl. MwSt., gerundet)				45'000.00

10 Ausblick

Verkehrsberuhigungsmassnahmen können nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn diese von einer Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner getragen werden. Weil die Bevölkerung im Rahmen einer Mitwirkung in den Planungsprozess einbezogen wurde, sollte im vorliegenden Projekt zumindest die Voraussetzung dafür geschaffen sein. Die Einwohnergemeinde Hägendorf hat sich entschieden den Grundsatzentscheid flächendeckende Tempo-30-Zonen bei der Bevölkerung mittels Urnenabstimmung abzuholen. Die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen (inkl. Thematik Parkierung) mit Berücksichtigung der Begehren aus der Bevölkerung werden in jedem Fall durch die Planungsbehörde umgesetzt.

Es wird darauf hingewiesen, dass nicht zwingend alle Massnahmen umzusetzen sind. Die Gemeinde Hägendorf muss nun unter Berücksichtigung der Kosten entscheiden, welche Massnahmen realisiert werden sollen und welche nicht. Im Anschluss ist ein Detailprojekt auszuarbeiten. Bei einem Entscheid für Einführung Tempo-30-Zonen ist ein Gutachten zu erstellen und zusammen mit dem Projektplan dem Amt für Verkehr und Tiefbau (Abteilung Verkehrsmassnahmen) zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Die Bedürfnisse der Gemeinde sind im Sanierungsprojekt Allerheiligenstrasse des Kantons Solothurn einzubringen. Die Planungsarbeiten starten dazu voraussichtlich ab Sommer 2016.

BSB + Partner bedankt sich an dieser Stelle für die konstruktive und angenehme Zusammenarbeit und hofft, einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit und dem Wohlbefinden der Bevölkerung von Hägendorf geleistet zu haben.

BSB + Partner, Ingenieure und Planer



Simon Friedli



Tobias Stüdi

Oensingen, 15. Februar 2017

Anhang

