

Per Email (tiefbau@ag.ch)

Departement Bau, Verkehr und Umwelt  
Abteilung Tiefbau  
Entfelderstrasse 22  
5001 Aarau

Wettingen, 13.11.2022

## **EINWENDUNG gegen das Projekt Würenlos IO und AO; K 423, Sanierung Schulstrasse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Velo Region Baden erhebt frist- und formgerecht Einwendung gegen das Strassenprojekt «Würenlos IO und AO; K 423, Sanierung Schulstrasse».

### **Formelles**

Pro Velo Region Baden (PVBA) ist ein überparteilicher, nicht gewinnorientierter Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB und hat das Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten.

PVBA führt in Würenlos (altes Schulhaus und umliegende Quartierstrassen inklusive Schulstrasse) seit zehn Jahren Velofahrkurse für Unterstufenkinder und deren Begleitpersonen durch, und hat 2019 ausführlich Stellung genommen bei der Mitwirkungsaufgabe zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr der Gemeinde Würenlos (KGV).

Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich unter anderem gemäss Baugesetz § 95 Abs. 2. Zudem vertritt Pro Velo Region Baden nicht nur die Interessen der eigenen Mitglieder, sondern setzt sich für die Sicherheit aller Velofahrenden ein.

Die Einwendungsfrist, welche bis zum 14.11.2022 läuft, ist eingehalten.

### **Hintergrund**

PVBA begrüsst die zahlreichen Verbesserungen für öV und Fussverkehr. Unverständlicherweise scheint aber der Veloverkehr auf der Schulstrasse gänzlich vergessen gegangen zu sein. In den gesamten Auflageunterlagen ist der Verkehrsträger Velo nur marginal erwähnt, insbesondere ist keine Aussage zu finden ob und inwiefern das Projekt die Sicherheit für die Velofahrenden erhöht. Dieses qualifizierte Schweigen bedeutet für PVBA, dass tatsächlich keine Verbesserungen für die Velofahrenden erreicht werden, und möglicherweise nicht einmal angestrebt waren.

Im KGV wird als kommunales Ziel die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden aufgeführt. Gleichzeitig wird der Verkehr auf der Schulstrasse als „zu viel und zu schnell“ (KGV, Seite 6) charakterisiert, eine Belastungen von bis zu 5000 Fahrzeugen pro Tag angegeben, und auf die Schülerinnen und Schüler auf der schmal dimensionierten Schulstrasse hingewiesen. Neben der Landstrasse ist die Schulstrasse also anerkanntermassen die Strecke mit dem dringendsten Handlungsbedarf. Dass die berechtigten Bedürfnisse der Velofahrenden nach mehr Sicherheit auf der Schulstrasse einfach ignoriert werden ist nicht nachvollziehbar. Es

braucht kreative Lösungen um die Schulstrasse für die Velofahrenden sicher und attraktiv zu machen. Wegen knappem Platz einfach den Status Quo zu zementieren und auf jegliche Veloinfrastruktur zu verzichten, ist kurz vor Inkrafttreten des Veloweggesetzes keine Option mehr. Eine Überarbeitung des Projekts allein aus dieser Sicht ist zwingend.

### **Fahrbahnverengung Volg und Schulhaus**

Im Bereich Gemeindeverwaltung – Schulhaus werden der Trottoirbereich gepflästert und die wildquerverdächtigen Schulkinder mit einer „Kettenlösung“ gebändigt. Demgegenüber ist der Fahrbahnbereich schön glatt und homogen (bis auf die Verengungen) gestaltet, und bloss die aufgemalte Markierung „Achtung Schule“ macht den Motorverkehr auf die besondere Situation aufmerksam. Es scheinen aber gegenüber heute keine zusätzlichen „gestalterischen Massnahmen“ gemäss KGV (Massnahme 7) vorgesehen zu sein zur „Gewährleistung der Verkehrssicherheit und insbesondere des Sicherheitsgefühls“. Hier wird Nachholbedarf verortet zwecks Beruhigung/Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und zur allseitigen Bewusstseinschärfung.

Die Kettenlösung oder auch nur schon vereinzelt Pfosten zur Abgrenzung des Trottoirs von der Fahrbahn sind für Velofahrende äusserst unangenehm, da sie a) das notfallmässige Ausweichen auf das Trottoir verunmöglichen, b) den Sturzraum beeinträchtigen, und c) genau wie eine Mauer eine permanente Gefahr bilden für eine Berührung mit dem rechten Lenkerende. Dadurch sind Velofahrende neben solchen Ketten genötigt, einen vergrösserten seitlichen Abstand zum Trottoir einzuhalten. Bei einer reduzierten Strassenbreite von bloss 5.2 m bleibt somit neben einem Velo noch genau Platz für ein (1) Fahrzeug – dies muss allen Beteiligten unmissverständlich klar gemacht werden. Allenfalls ist konsequenterweise an den beiden neuralgischen Stellen eine explizite Verengung auf eine (1) Fahrbahn, mit Vortrittsregelung in Richtung Ost und für den öV, und mit durchgehender Befahrbarkeit in beide Richtungen für Velos, zu prüfen.

Vor dem genannten Hintergrund und den darin implizierten und/oder den nachfolgend notierten Gründen stellt PVBA folgende Anträge.

### **Anträge:**

1. Überarbeitung des Projekts mit zusätzlichem Fokus auf die Sicherheit der Velofahrenden.
2. Tempo 30 mindestens auf dem Abschnitt Kreisel Landstrasse bis Büntenstrasse. Wie bereits im KGV notiert, ist eine aktiv verfügte Reduktion der Geschwindigkeiten zwingend.
3. Durchgängige beidseitige Markierung von Radstreifen zwischen Kreisel Landstrasse und Knoten Kempfhofstrasse.
4. Verzicht auf Kettenlösungen unmittelbar am Trottoirrand (siehe vorgehend).
5. Querungshilfe für Velofahrende Kempfhofstrasse - Peteracherweg (Kantonale Route R712), z.B. Mehrzweckstreifen analog zum Knoten Büntenstrasse. Dies würde gleichzeitig auch eine offenbar notwendige „Ausfahrtsbremse“ (TB Seite 15) ermöglichen. Entgegen der Aussage im TB Seite 32 ist auch eine Mehrzweckstreifenbreite von weniger als 3m für querende Velofahrende schon äusserst hilfreich, und tatsächlich auch nicht mehr unverhältnismässig.

6. Radstreifen auf dem ansteigenden Abschnitt vom Kreisel Landstrasse bis zur Ländlistrasse. Der ungenutzte Trottoirstumpf zwischen Bushaltestelle Raiffeisen und Kreisel kann zu diesem Zweck verschmälert werden.

7. Radstreifen auf dem ansteigenden Abschnitt zwischen Kempfhofstrasse und Brunnenweg, oder zumindest Mitbenutzung des Trottoirs auf diesem Abschnitt (Gemäss TB Seite 29: da die "Hauptverbindung für Zufussgehende nicht entlang der Kantonsstrasse, sondern durch das angrenzende Quartier führt, ist mit sehr wenigen Fussgängern zu rechnen".)

8. Keine Fahrbahnverengung zu Lasten Veloverkehr bei Zebrastreifen mit Mittelinsel.

9. In der Annahme, dass der Tempo 50 Bereich auch dort enden soll wo er beginnt, nämlich am Standort 237 zwischen der Buswendeschlaufe und der Abzweigung Otelfingerstrasse (Bemerkung: Im Plan pl 041164-Nr 016\_Sit Signal-Markierungsplan AO 20220916 scheint keine entsprechende Signalisation vorgesehen zu sein): Signalisierung des Tempo 50 Bereichs bevorzugt mindestens 50m westlich der Abzweigung Otelfingerstrasse. Dadurch liegt die Abzweigung nicht mehr im Beschleunigungsbereich der Fahrzeuge Richtung Hüttikon, die Benutzung der Abzweigung, das heisst die Querung der Schulstrasse von und zur Otelfingerstrasse, durch Velofahrende wird sicherer.

10. Wie für die Wanderwege müssen auch für die Velofahrenden während der Dauer der Sanierung alle Beziehungen gewährleistet bleiben, insbesondere die kantonale Route R712.

PVBA bittet höflich, die vorliegende Einwendung und die vorgebrachten Vorschläge wohlwollend zu prüfen und das vorliegende Projekt in diesem Sinne nochmals zu überarbeiten.

Mit freundlichen Grüssen



Pro Velo Region Baden  
Jürg Meier, Präsident

Zederstrasse 9  
5430 Wettingen  
079 247 73 48  
[juerg.meier@provelobaden.ch](mailto:juerg.meier@provelobaden.ch)

Kopie an: Gemeinde Würenlos, per E-Mail ([info@wuerenlos.ch](mailto:info@wuerenlos.ch))  
Pro Velo Aargau, per E-Mail ([info@pro-velo-ag.ch](mailto:info@pro-velo-ag.ch))