



Hardstrasse: Nach Meinung der Anwohner hat es zu viel Lastwagenverkehr.



Lehmgrube: Hier wird oft gerast.

BRUNO KISSLING

«Mit Tempo-30-Zonen lässt sich viel erreichen»

Dulliken Die Bevölkerung liess sich über Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit orientieren

VON BEAT WYTENBACH

Am Montagabend fand in der Aula des Kleinfeld-Schulhauses in Dulliken ein Info-Anlass über Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit statt. Rund 60 Personen waren der Einladung gefolgt und konnten vom neuen Gemeindepräsidenten Walter Rhiner begrüsst werden. «Die Bau-, Planungs- und Umweltkommission (BPUK) hat sich intensiv mit der Sache befasst, weil immer wieder Begehren seitens der Bevölkerung gestellt wurden. Wir wollten die Anliegen nicht isoliert behandeln, sondern das ganze Gemeindegebiet überprüfen», erklärte Rhiner. In einem ersten Schritt habe man eine Verkehrsstudie erstellt und anschliessend ein Massnahmenkonzept erarbeitet.

Unfälle und Sicherheit

Daniel Rudin vom Büro Visioplan, Aarau, stellte das Konzept vor. Die Arbeit – die Erstellung einer Gesamtübersicht über die Gemeinde – habe sich über zwei bis drei Jahre hingezogen. Zunächst habe man markante Punkte wie das Strassennetz mit den dazugehörigen Knoten, die Haupt-

verbindungen oder die Schulen erfasst und in einem zweiten Schritt die Verkehrssicherheit beurteilt. Dazu habe man die Unfallzahlen der letzten fünf Jahre erhoben und nebst den Einmündungen in die Niederämterstrasse (T5) Häufungen in den Bereichen Bahnhofstrasse, Bodenackerstrasse und Neumattstrasse (gesamt 65 Unfälle ohne T5) festgestellt.

Weiter sei das Strassennetz in Bezug auf Sicherheitsdefizite untersucht worden. So seien etwa die Walkestrasse oder die Neumattstrasse als zu breit befunden worden, was zum Schnellfahren verleite. In einigen Strassen im Kreuzungsbereich habe man Defizite festgestellt, so etwa beim Knoten Alte Landstrasse-Kreuzweg. Und etliche Knoten hätten sich in ihrer Ausgestaltung als überdimensioniert erwiesen. «Es ist nicht so, dass die Alarmlöcher läuten, aber es gibt ein Verbesserungspotenzial, mit dem auch das Strassenbild aufgewertet werden könnte», hielt Rudin fest.

Punktuell oder flächendeckend?

Lösen könne man die Probleme punktuell oder mit flächendeckenden Massnahmen, so Rudin. Als Bei-

spiele für punktuelle Massnahmen nannte er die Einschränkung der Einmündungsradien in den Bereichen Gösgerstrasse-Industriestrasse oder Bodenackerstrasse-Gösgerstrasse, die Umgestaltung der Alten Landstrasse in eine Kernfahrbahn mit Velostreifen (ohne Mittelstreifen), die Mög-

«Es ist nicht so, dass die Alarmlöcher läuten, aber es gibt ein Verbesserungspotenzial.»

Daniel Rudin, Verkehrsplaner

lichkeit eines Mini-Kreisels im Bereich Alte Landstrasse-Bahnhofstrasse oder einen durchgezogenen Gehweg mit Vortritt für Fussgänger im Bereich Bahnhofstrasse-Bielgasse.

Als flächendeckende Massnahme kommt für Rudin nur eine Tempo-30-Zone in den Quartieren in Frage, wobei die Dorfstrasse, die Bahnhofstrasse, die Alte Landstrasse, die Lehmgrubenstrasse und natürlich die T5 als übergeordnete Strassen hierfür nicht in Frage kämen. Die Vorteile in der Tempo-30-Zone sieht

Rudin in der Sicherheit, der Steigerung der Wohnqualität und der Verbesserung der Koexistenz. «Es gibt keine einfachere Massnahme, um möglichst viel zu erreichen», hielt er fest. Auch das Strassenbild würde sich mit baulichen Werken wie Verengungen verbessern. Weitere Möglichkeiten seien in diesem Zusammenhang die Gestaltung von «Eingangstoren», der Rückbau von Strassenraum und von Knotenradien, optische Einengungen sowie Tempo 30-Markierungen auf der Strasse. Die Gesamtkosten für «Tempo 30» schätzte er, je nach dem Grad der Verwirklichung, auf 135 000 Franken bis 240 000 Franken.

Zwei «Problemgebiete»

In der anschliessenden Diskussionsrunde wurde zwar das Vorhaben «Tempo 30» in den Quartieren mehrheitlich als positiv beurteilt, jedoch kam auch die Frage nach der Kontrolle auf. Weiter wurden zwei «Problemgebiete» in der Gemeinde sichtbar, nämlich die Lehmgrubenstrasse und das Wilberg-Quartier einerseits mit den engen Strässchen, auf denen sich teils der Bus bewegen muss und wo auch gerast wird, und andererseits

der Bereich Hardstrasse-Bahnhofstrasse, wo die Anwohner vermehrt «gefährliche Situationen» wahrnehmen. Teils wurde sogar ein Lastwagen-Fahrverbot für die Hardstrasse gefordert.

Walter Rhiner hielt am Schluss der rund eineinhalbstündigen Veranstaltung fest, dass man die von der Bevölkerung eingebrachten Ideen und Anregungen aufgenommen habe, sie prüfen werde und allenfalls ins Gesamtkonzept aufnehmen wolle. Während des Mitwirkungsverfahrens werde die BPUK mit den Betroffenen Kontakt aufnehmen und mögliche Massnahmen erörtern. Der Gemeinderat entscheide dann über das noch zu bestimmende Vorhaben, und die Gemeindeversammlung müsse den entsprechenden Kredit sprechen.

Von der Info-Veranstaltung bis zur Umsetzung könnten also noch bis zu drei Jahre verstreichen. «Der Gemeinderat ist aber zuversichtlich, dass das Projekt zu einer markanten Verbesserung der heutigen Situation führen wird. Die besten Lösungen entstehen dann, wenn man sie gemeinsam erarbeitet», zeigte sich der Gemeindepräsident überzeugt.