



Hauptstrasse, Begegnungszone, Umgestaltung

Bericht zu den Einwendungen aus dem Mitwirkungsverfahren

Öffentliches Mitwirkungsverfahren gemäss § 13 Strassengesetz

Auflageexemplar

Öffentlich aufgelegt vom 3. Mai 2024 bis am 3. Juli 2024

Federführung

Bezirk Einsiedeln

Planen Bauen Umwelt Energie

Fachbereich Planung und Gewässer

Thomas Geiges, Abteilungsleiter PBUE

Qualitätssicherung

Beteiligte

asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung

und Architektur AG

Spinnereistrasse 29, 8640 Rapperswil-Jona

Jan Wenzel, dipl. Ing. FH, Raumplaner SVI, Reg. A

Projektleiter

Versionen

001 22.08.2023 B. Barahona / T. Geiges

002 04.04.2024 C. Sutter / T. Geiges

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Gesetzliche Grundlagen	4
2	Öffentliche Mitwirkung	4
2.1	Verfahren	4
2.2	Rechtsmittelbelehrung	5
3	Einwendungen	5
3.1	Übersicht über die Einwendungen	5
4	Weiteres Vorgehen	11
5	Schlussbemerkung	11
Anhang A – Ausschnitt Situationsplan Vorprojekt vom 03.04.2024		12
Anhang B: Tabelle mit allen Rückmeldungen und Antworten		13

1 Vorbemerkungen

1.1 Ausgangslage

Der Untergrund, die Kofferung und die Leitungen sowie der Belag des Dorfplatzes und der Hauptstrasse sind sanierungsbedürftig.

Mit Beschluss Nr. 44 vom 15. März 2015 hat der Bezirksrat die Einführung einer Begegnungszone mit Tempo 20 auf der Hauptstrasse sowie das Einbahnregime in Fahrtrichtung Kloster beschlossen.

Das Einbahnregime wurde nach einem zweieinhalbjährigen, befristeten versuchsbetrieb per 2. März 2016 definitiv eingeführt.

Mit der Einführung einer Begegnungszone im Ortskern Einsiedeln soll die der Verkehrssicherheit für die schwächeren und wenig routinierten Verkehrsteilnehmenden – insbesondere für die Zufussgehenden (Touristen, Wallfahrer, ältere Leute, Schulkinder etc.) erhöht, der Verkehrsfluss verstetigt und die Wohn- und Aufenthaltsqualität durch die Reduktion der Lärmbelastung gesteigert werden. Des Weiteren soll der Strassenraum im historischen Ortskern (Inventory schützenswerter Ortsbilder der Schweiz) aufgewertet und deren Beachtungsgrad ausreichend sichergestellt werden.

Durch den Einbahnverkehr sowie die mit der Einführung der Begegnungszone verbundene Temporeduktion kann der Fahrbahnquerschnitt stark verringert werden. Die frei werdenden Flächen ermöglichen eine attraktive und qualitätsvolle Gestaltung der Hauptstrasse, welche den diversen Funktionen und Ansprüchen gerecht wird.

Für die Neugestaltung der Hauptstrasse erteilte der Bezirk Einsiedeln der asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur AG den Auftrag zu Ausarbeitung eines Projekts.

Das vorliegende Vorprojekt ging als Bestvariante aus einer Vorstudie hervor, in welcher verschiedene Varianten geprüft worden sind.

Das Vorprojekt vom 20. Oktober 2022 bildet die Grundlage für das Mitwirkungsverfahren.

1.2 Gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz vom 15. September 1999 (StraG, SRSZ 442.110)
- Kantonales Planungs- und Baugesetz vom 14. Mai 1987 (PBG, SRSZ 400.100)
- Vollzugsverordnung zum Planungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 1997 (PBV, SRSZ 400.111)

2 Öffentliche Mitwirkung

2.1 Verfahren

Mit Beschluss Nr. 2020.94 vom 22. April 2020 hat der Bezirksrat entschieden, dass die Planung der Hauptstrasse und der angrenzenden Bereiche der Nebenstrassen durch die Ressorts Planung und Gewässer sowie Infrastruktur zu priorisieren und baldmöglichst zum Abschluss zu bringen sind. Dazu seien auch die Vorbereitungsarbeiten zur Schaffung der Begegnungszone, deren Einführung der Bezirksrat mit BRB Nr. 503 vom 18. August 2005 und Nr. 29 vom 12. Februar 2014 beschlossen hat, an die Hand zu nehmen

Das Vorprojekt für die Neugestaltung der Hauptstrasse wurde gemäss § 13 Abs. 2 StraG respektive § 25 Abs. 1 PBG unter Bekanntgabe im Amtsblatt öffentlich aufgelegt. Dabei nahm der Bezirksrat zu seinen Planungen Einwendungen und Vorschläge entgegen.

Die öffentliche Auflage der Unterlagen für die Mitwirkung wurde am 28. Oktober 2022 im Einsiedler Anzeiger sowie im Amtsblatt publiziert. Die Auflage der Unterlagen dauerte vom 28. Oktober 2022 bis zum 28. November 2022.

Die Auflage umfasste:

- Bestandesplan 1:1000 vom 20. Oktober 2022
- Massnahmenplan 1:500 vom 20. Oktober 2022
- Massnahmenplan, Schemaschnitte 1 - 2 1:100 vom 20. Oktober 2022
- Massnahmenplan, Schemaschnitte 3 - 5 1:100 vom 20. Oktober 2022
- Projektbeschrieb vom 20. Oktober 2022

Die Frist zur Einreichung von Einwendungen dauerte bis zum 28. November 2022. Innert Frist sind neun Rückmeldungen eingegangen. Im Zusammenhang mit der Versuchsphase zur Einführung einer temporären Fussgängerzone auf der Hauptstrasse hat sich zudem die Remund und Kuster AG geäussert.

2.2 Rechtsmittelbelehrung

Die eingereichten Meinungsäusserungen und Einwendungen werden durch die Fachplaner, die Abteilung Planen Bauen Umwelt Energie sowie die Kommission Planung und Gewässer geprüft. Der Bezirksrat entscheidet über deren Berücksichtigung in der Planungsvorlage. Gegen diesen Entscheid besteht kein Rechtsmittel. Dieses liegt erst im Rahmen des öffentlichen Auflage- und Einspracheverfahrens gemäss § 25 Abs. 2 und 3 PBG vor.

3 Einwendungen

3.1 Übersicht über die Einwendungen

Die zehn Rückmeldungen (acht Privatpersonen, Grünliberale Partei [GLP], Ortsplaner Remund und Kuster [R+K]) sind grundsätzlich positiv zum Projekt ausgefallen.

Die geäusserten Anregungen nimmt der Bezirk gerne entgegen, prüft diese auf Umsetzbarkeit und nimmt sie, wenn möglich, in die weitere Planung mit auf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Einwendungen nach Themenbereichen zusammengefasst aufgelistet. Sofern diese in der weiteren Bearbeitung nicht berücksichtigt werden, wird eine Begründung dazu aufgeführt. Die detaillierte Auswertung der Einwendungen ist im Anhang B ersichtlich.

1	Grundsatz	
	Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
	Allgemein: Die Umgestaltung für/sowie die Begegnungszone wird grundsätzlich gutgeheissen.	Wird zur Kenntnis genommen

2 Basisdaten	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Folgende Forderung ist eingegangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wenn der DTV und die Fahrgeschwindigkeit erhoben werden, soll auch eine Fussgängerzählung vorgenommen werden. 	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Der Fussverkehr wird in der Begegnungszone priorisiert. Um die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme zu begründen ist die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs relevant. Der Fussverkehr müsste mit einer videobasierenden Erhebung ermittelt werden, der entsprechende Nutzen für dieses Projekt ist verhältnismässig gering bzw. beeinflusst das Ergebnis nicht. Für die temporäre Fussgängerzone wurde eine Videoanalyse durchgeführt.</p>

3 Projektperimeter	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Folgendes würde begrüsst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Perimetererweiterung am Hauptplatz (Abschnitt Schmiedenstrasse Ost – Hauptplatz Nord) sowie Benzigerstrasse / Strählgasse - den Einbezug des Dorfplatzes und des Abschnitts Mühlestrasse bis Dorfplatz, da die Gesamtbetrachtung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit führen würde 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Perimetererweiterungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt überprüft werden. Aktuell soll das Projekt nicht überladen werden, um es nicht zu gefährden.</p>

4 Verkehrsführung	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Folgende Vorschläge wurden gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sperrung für MIV vom Grossen Herrgott bis Hauptplatz - Begegnungszone zwischen Kloster und neuem Verwaltungsgebäude - Verzicht auf Gegenverkehr im Abschnitt Haus Haumesser bis Haus Rigi - Zufahrt Strählgasse / Postgasse in Hauptstrasse verhindern durch Neuordnung von privaten Parkplätzen und Pflanzkübel 	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Für detaillierte Angaben siehe Tabelle im Anhang B</p>

	<p>Folgende Feststellungen wurden gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Einbahnregime ab Hauptplatz ist nicht klar ersichtlich. Es wird eine deutliche Signalisation gefordert. - Fahrverbot auf Amaliengasse (ausgenommen Anwohner) und Poller um Ausfahrt in die Hauptstrasse zu verhindern 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Mit der Umgestaltung der Hauptstrasse wird die erwähnte Verkehrsführung klarer ersichtlich. Eine ergänzende Signalisation des Einbahnregimes wird in der nächsten Projektstufe geprüft.</p> <p>Ein mögliches Fahrverbot auf der Amaliengasse ist grundsätzlich mit der Begegnungszone kompatibel.</p>
--	---	--

5 Raumorganisation / Raumstrukturierung		
	Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
	<p>Folgende Anpassungen wurden gewünscht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vorplatzfläche bei Credit Suisse soll zu Gunsten der Vorplätze auf der gegenüberliegenden Strassenseite (Restaurant) verringert werden. - Die Sicherheit für den Veloverkehr wird bemängelt, insbesondere werden die Regenrinnen als mögliche Gefahr ausgemacht - Es sollen durchgehend gerade Regenrinnen ausgeführt und auf Ausbuchtungen im Bereich der Parkplätze verzichtet werden. - Die Abhängigkeit Rinnenführung / Parkplatzposition sei zu plausibilisieren. 	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Anmerkungen wurden in der Projektüberarbeitung insoweit berücksichtigt, dass der Vorplatz vor der Credit Suisse zu Gunsten der Restaurantvorflächen verringert wird und die Rinnenführung neu als Einbuchtung für die Parkfelder dient und auch eine klare Führung für sehbehinderte Personen gewährleistet.</p>
	<p>Folgende Anpassungen wurden gewünscht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Rinnen würden als strenge Fahrbahn-Führung gesehen, welche die Plätze Haumesser, Stern und Hecht verunklären. Eine Akzentuierung der Plätze sei anzustreben um damit auch dem Leitbild gerecht zu werden. Die Rinnenführung soll im Bereich der Plätze unterbrochen werden. - Die Verschiebung der Parkfelder <ul style="list-style-type: none"> - Hotel St. Georg – Bären - Traube – Kronenbar - Faro – Fontanella - Credit Suisse / Tourist Info / Mobileshop / SZKB 	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Die aufgeführten Anordnungsvarianten bezüglich der Parkplätze wurden in einer früheren Projektfassung dem Bezirksrat unterbreitet. Aus einer qualifizierten Beurteilung ging die nun vorliegenden Organisationsvariante hervor.</p> <p>Dabei werden Sichtverhältnisse, die Nutzer Sicht Velo, die Aussenraumnutzung durch Gastrobetriebe und die Bereitstellung möglichst vieler Parkplätze berücksichtigt.</p>

	<p>Folgende Anmerkungen wurden gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird bezweifelt, dass die Abgrenzung mittels Rinnen das Zuparken der Hauptstrasse, insbesondere über Mittag, verhindert. - Es würde begrüsst, wenn der Bezirksrat den Gewerbetreibenden die gewonnene Fläche z.B. für Gastro und Verkauf zur Verfügung stellen würde. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
--	---	-----------------------------------

6 Begrünung / Möblierung		
	Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
	<p>Folgende Anpassungen wurden gewünscht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf die drei Bäume sei zu verzichten, da sie das Problem des sommerlichen Wärmeschutzes nicht lösen, zumal alle an schattigen Standorten vorgesehen sind. Optisch würden diese Bäume, aufgrund des spärlichen Wachstumes an diesen nicht idealen Standorten, das Ortsbild nicht aufwerten (siehe Baum vor Walhalla). - Die Pflanzung von drei Bäumen sei zu wenig. Insbesondere im Bereich der Kantonalbank am Sternenplatz sollten zusätzliche Bäume gepflanzt werden. 	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Mit der Pflanzung von geeigneten Bäumen und der Dimensionierung der Pflanzgrube wird der Setzung von drei Solitärbäumen, welche die Scharnierfunktion gemäss Leitbild thematisieren, Rechnung getragen.</p> <p>Im Bereich der Kantonalbank schränken die einzuhaltenden Sichtbereiche die Standortoptionen ein.</p> <p>Nicht alle Rückmeldungen sehen eine Begrünung im Bereich der Hauptstrasse als sinn- bzw. wertvoll.</p> <p>Der Vorschlag ist ein massvoller, zukunftsfähiger Beitrag für ein ökologisches Siedlungsgrün.</p>

7 Hindernisfreiheit		
	Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
	<p>Folgender Einwand wurde vorgebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit der geplanten Anordnung der Parkfelder (Rinnenführung) ist es für Menschen mit Sehbehinderung weder fassadenseitig noch entlang der Fahrbahn möglich, sich zu orientieren, da die zur Orientierung notwendige Rinne um die Parkfelder herum führt. 	<p>Wird berücksichtigt</p> <p>Die Parkfelder werden in der Überarbeitung als Ein- und nicht mehr als Ausbuchtungen geplant. Die geforderte Führung ist damit gewährleistet.</p>
	<p>Folgende Anmerkungen wurden gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Norm für Hindernisfreiheit verlangt ein maximales Quergefälle von 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Das erwähnte Optimierungspotential soll stufengerecht in den weiteren Projektstufen ausgelotet werden.</p>

	<p>2.0% (nicht 2.5% und mehr wie im Projekt). Dies sei auf jeden Fall einzuhalten, damit Rollstuhlfahrer und Personen mit Rollator die Spur halten können. Dieser Effekt verstärke sich, wenn gleichzeitig eine Steigung oder ein Gefälle zu überwinden sei.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Damit Rollstuhlfahrende kreuzen können, sei eine Mindestbreite von 2.0 m bei Trottoirs notwendig, was nicht durchgehend gegeben sei. - Pflästerungen seien für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Gehbehinderung immer schlechter als Asphalt. Deshalb sei bei der Planung und Ausführung diesbezüglich auf höchste Qualität zu achten. Verwiesen wird auf die erschütterungsarme historische kleinformatige Pflästerung bei den Liegenschaften Sternen und Papeterie Schnyder. 	<p>Im Sinne des Zonenkonzeptes können bei Kreuzungssituationen Zufussgehende auch vortrittsberechtigt die Fahrbahn benutzen.</p>
--	--	--

8	Belagswahl, bauliche Details	
	Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
	<p>Folgende Kritik wurde geäußert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pflästerung (negativ) <ul style="list-style-type: none"> - Langeweile bei Weiterführung «Grauzone Kloster-/Hauptplatz» - Lärm - Gefahrenpotential bei Regenwetter - Aufwendiger, teurer Unterhalt - Image «Pflasterstein-Dorf» - Rinnenausbildung <ul style="list-style-type: none"> - Negative Erfahrung am Klosterplatz vermeiden 	<p>Wird nicht berücksichtigt</p> <p>Im Sinne der «Einheit der Materie» und unter Berücksichtigung der relevanten Leitbilder soll an der Bogenpflästerung mit der geschliffenen, geflammten Oberfläche festgehalten werden.</p> <p>Auch die Rinnenlösung wird in den relevanten Leitbildern explizit empfohlen.</p> <p>Am Rinnendetail ist aus funktionalen und gestalterischen Gründen festzuhalten</p>
	<p>Folgende Anmerkung wurde gemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pflästerung (positiv) <ul style="list-style-type: none"> - Inkaufnahme Lärm und Kosten zu Gunsten Ortsbild 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

9 Parkplatzangebot: Personenwagen und Velos	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Folgende Vorschläge/Anliegen wurden geäußert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wären zwei zusätzliche Parkplätze vor den Liegenschaften Hauptstrasse 56 und 79 denkbar, ohne die Aufenthaltsqualität zu beeinträchtigen. - Die Anordnung der Parkplätze entlang der Hauptstrasse soll periodisch überprüft und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt optimiert werden. - Die 30 geplanten, diebstahlsicheren Veloabstellplätze werden positiv beurteilt. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Bestandesehalt der Parkierung wurde als politischer Parameter im Projekt berücksichtigt.</p>

10 Realisierungsphase	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Es werden folgende Forderungen gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Hausanschlüsse Strom, Wasser, und Abwasser sollen erneuert werden. - Es soll gleichzeitig ein neuer Anschluss für Fernwärme zur anschliessenden Ablösung der Gasheizung erstellt werden. - Es stellt sich die Frage nach einer Entschädigung für Gewerbebetriebe, wenn der Zutritt während der Bauphase nicht gewährleistet werden kann. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Diese Anliegen sind im Rahmen der nächsten Projektstufen zu prüfen.</p>

11 Weitere Bemerkungen	
Beschrieb Anliegen	Stellungnahme / weiteres Vorgehen
<p>Folgendes Anliegen wurde geäußert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abzweiger von der Hauptstrasse in die Rössligasse darf durch den Baum nicht beeinträchtigt werden (Zufahrt von Westen zum Parkplatz). 	<p>Wird bereits berücksichtigt</p> <p>Die Distanz von 5.40 m zwischen Rinne und Baumgrube genügt für die Fahrbeziehung.</p>

<p>Folgende Bemerkungen/Ideen wurden vorgebracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Problem von zu viel und zu lärmigem Durchgangsverkehr (insbesondere an den Wochenenden) bleibt bestehen. - Die Hauptstrasse muss zwingend für den Durchgangsverkehr entschleunigt werden. Es wird angezweifelt, ob die Massnahmen den Durchgangsverkehr verringern. - Es fehlt ein Parkleitkonzept. - Die Gewerbebetreibenden sind aufgefordert die Hauptstrasse attraktiv zu gestalten. - Das Merkblatt «Aussenräume Hauptstrasse» sei zu überarbeiten. - Die Ideen für eine mögliche partielle Offenlegung des Dorfbaches und Behälter für «urban gardening» werden mitgegeben. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
--	-----------------------------------

4 Weiteres Vorgehen

- Der vorliegende Bericht liegt vom 3. Mai 2024 bis am 3. Juli 2024 während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf und ist auf der Homepage des Bezirks Einsiedeln (www.einsiedeln.ch), unter Laufende Projekte / Hauptstrasse einsehbar. Die Auflage wird im Amtsblatt des Kantons Schwyz sowie im Einsiedler Anzeiger bekannt gegeben. Gegen den Bericht bestehen keine Rechtsmittel, es können somit keine Einsprachen erhoben werden. Der Bezirksrat wird nach Ablauf der 60 Tage über das weitere Vorgehen in strategischer Hinsicht befinden.

Ein eventuelles Projektverfahren sieht die folgenden weiteren Schritte vor:

- Weiterbearbeitung zum Bauprojekt, unter Einbezug der Anregungen aus dem Mitwirkungsverfahren.
- Öffentliche Projektauflage und Projektfestsetzung des Bauprojekts gemäss § 16 StraG (sinngemäss öffentliches Auflageverfahren nach § 78 PBG).

5 Schlussbemerkung

Der Bezirk Einsiedeln bedankt sich bei den mitwirkenden Personen für die wertvollen Rückmeldungen und Anregungen zum vorliegenden Projekt.

Einsiedeln, 3. Mai 2024

Thomas Geiges
Abteilungsleiter Planen Bauen Umwelt Energie

Anhang A – Ausschnitt Situationsplan Vorprojekt vom 03.04.2024

Anhang B: Tabelle mit allen Rückmeldungen und Antworten

J = JA:	Im Projekt berücksichtigen, bedingt Anpassungen
N = NEIN:	Im Projekt mit Begründung nicht berücksichtigen
K = KENNTNISNAHME:	In der vorliegenden Projektstufe existiert kein Handlungsbedarf, Thema ev. in einer nachfolgenden Projektphase oder in einem anderen Projekt abhandeln

Nr.	Thema	Behandlung im Projekt			Argumentarium
		J	N	K	
1	Grundsatz				
1.1	Grundsätzlich ist das vorgeschlagene Projekt gelungen und entspricht den heutigen Anforderungen an einen lebendigen Ortskern. Vor allem die Reduktion des fahrenden Verkehrs auf 20km bringt für die Fussgänger einen beträchtlichen Mehrwert. Eine echte Begegnungszone verstärkt das gesellschaftliche Leben, erhöht aber auch das wirtschaftliche Potenzial der Hauptstrasse auf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.2	Ich persönlich war immer schon ein Sympathisant und Verfechter dieser Nutzungsform - vom Bahnhof bis zum Grosse Herrgott - und engagierte mich während der Zeit meiner beruflichen Tätigkeit in Einsiedeln in verschiedenen Workshops des Verkehrsvereins Einsiedeln für diese Art der Begegnung im Kernbereich unseres Dorfes. Nachdem inzwischen der Klosterplatz baulich faktisch als Begegnungszone konzipiert und erstellt wurde, freut es mich, dass nun versucht wird, Klosterplatz und Hauptstrasse zu einer konsequenten Begegnungszone mit Tempo 20 und Vortrittsrecht der Fussgänger umzugestalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.3	Grundsätzlich ist die Rahmenplanung Hauptstrasse für einen attraktiveren Dorfkern zu befürworten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.4	Die Einführung einer Begegnungszone wird sehr begrüsst und entspricht dem heutigen Zeitgeist. Weiter stellt die Begegnungszone einen wesentlichen allgemeinen Mehrwert für alle dar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.5	Ich erachte die vom Bezirksrat geplante Begegnungszone als eine deutliche Aufwertung für die Ortschaft Einsiedeln und begrüsse sie daher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.6	Gestaltungsplan, Massnahmen, etc. finde ich sehr gut und sind ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einem attraktiveren Dorfkern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.7	Richtig finde ich, dass aus Rücksicht auf das Gewerbe der motorisierte Verkehr nicht vollständig verboten wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
1.8	Die Grünliberalen begrüssen es, dass die schon lange angekündigte «Begegnungszone Hauptstrasse» nun umgesetzt werden soll und sehen dies als wichtigen Schritt für die langfristige Erhaltung der Hauptstrasse als Einkaufszone. Damit sich der alte Dorfkern längerfristig als ein Ort der Begegnung und des Wohnens halten kann, muss die Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum deutlich verbessert werden. Dazu kann eine Begegnungszone, welche den Fussgängern einen höheren Stellenwert einräumt, einen wichtigen Beitrag leisten. Von einer solchen Aufwertung profitieren letztlich nicht nur die Bewohner des Dorfkerns, sondern auch die anliegenden Geschäfte und die Liegenschaftsbesitzer. Die Grünliberalen sind überzeugt, dass eine stärkere Gewichtung der Wohn- und Geschäftsnutzung gegenüber der Verkehrsfunktion die wirtschaftliche Attraktivität der Einsiedler Hauptstrasse erhöht.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
2	Basisdaten				
2.1	Wenn DTV und Fahrgeschwindigkeiten erhoben werden, darf man auch eine Fussgängerzählung erwarten.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Der Fussverkehr wird in der Begegnungszone priorisiert. Um die Verhältnismässigkeit dieser Massnahme zu begründen ist die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs relevant. Der Fussverkehr müsste mit einer videobasierenden Erhebung ermittelt werden, der entsprechende Nutzen für dieses Projekt ist verhältnismässig gering bzw. beeinflusst das Ergebnis nicht. Für die temporäre Fussgängerzone wird eine Videoanalyse durchgeführt.
3	Projektperimeter				
3.1	Mein Vorschlag wäre eine kleine konsequente Ergänzung zum generellen Konzept ohne Verteuerung der derzeitigen baulichen Massnahmen. Schön wäre, eine Auspflasterung dieser Ergänzung als spätere mögliche Vollendung zu dokumentieren. Vorschlag für zwei Perimetererweiterungen, welche räumlich begründet werden: - Hauptplatz (Abschnitt Schmiedenstrasse Ost – Hauptplatz Nord) - Benzigerstrasse / Strählgasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Strukturell sind beide Bereiche mit einer Begegnungszone grundsätzlich kompatibel, bedingt aber ebenfalls eine Umgestaltung. Insgesamt würde der Projektperimeter um ca. 3'600 m ² erweitert = Preissteigerung um 160% (3.8 Mio Fr.). Im Sinne der kommunizierten politischen Absicht, das Projekt nicht zu überlanden, sollen diese beiden Perimetererweiterungen zu einem späteren Zeitpunkt, zusammen mit der Perimetererweiterung «Schwanenstrasse» überprüft werden.
3.2	Die Verkehrssicherheit Ecke Dorfplatz/Schwanenstrasse bei GB Nr. 689 sollte einbezogen werden. Der Fussgängerstreifen ist extrem gefährlich und kann keine Sichtweiten einhalten Richtung Coop. Ebenfalls sind von Seite Mühlenstrasse die Sichtwinkel nicht gegeben um links oder rechts abbiegen zu können (evtl. oberster Parkplatz aufheben). Die Verkehrsführung und Durchgangsverkehr resp. Ausweichverkehr muss überprüft werden und mit Massnahmen im Dorfplatz erweitert werden. Wichtig für die gesamtheitliche Betrachtung des Projekts „Begegnungszone“ ist ebenfalls das Projekt Dorfplatz! Ja fast schon zentral. Zwingend müsste hier die Verkehrslenkung bereits wo anders geschehen (Zürichstrasse, Rabennest, Birchli). Die Verkehrssicherheit auf dem Dorfplatz ist Stand heute sehr unbefriedigend und wurde mit den Massnahmen (Pfosten) nicht wesentlich besser gemacht. Zwar können nun keine Fahrzeuge in die Langrütistrasse mehr gelangen, jedoch wird durch diese Massnahmen der Autofahrer, welcher in die Hauptstrasse fahren möchte, zu Fahrmanöver gezwungen welche nicht der Verkehrssicherheit dienen. Die Verkehrslenkung müsste hier bereits wo anders geschehen (Zürichstrasse, Rabennest, Birchli). Ein Verkehrsleitkonzept ist ebenfalls zentral für die Verkehrsführung im ganzen Dorf.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Basierend auf den teilweise diametral unterschiedlichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung zum Projekt «Dorfplatz» im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gemäss § 13 StraG hat der Bezirksrat beschlossen, das Projekt bis nach der Umsetzung der Begegnungszone auf der Hauptstrasse und dem Klosterplatz zu sistieren. Die entsprechende Schnittstelle ist in der vorliegenden Konzeption zur Begegnungszone geklärt.
4	Verkehrsführung				
4.1	Man kann den Verkehr im Zentrum von Einsiedeln zwischen Bahnhof und Grosse Herrgott inklusiv Dorfplatz/Schwanenstrasse nicht isoliert betrachten. Mit anderen Worten, die Hauptstrasse und Anrainerstrassen/Plätze und den Kreislauf einzeln zu entwickeln bringt Sachzwänge, die optimale Lösungen erschweren. Sicher ist dies aber das Mittel die vorgesehenen Planungen durchzusetzen, ohne das Hauptverkehrsproblem Beruhigung tabulos und kostensparend lösen zu wollen. Mit der Sperrung des motorisierten Individualverkehrs zwischen Grosse Herrgott und Hauptplatz könnte mit einer neuen Begegnungszone zwischen Kloster und neuem Verwaltungsgebäude den Raum stark aufwerten und auch einen teuren bzw. ästhetisch für die Klosterfront unpassenden Kreislauf hinfallen lassen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nach einem rund zweieinhalbjährigen, befristeten Versuchsbetrieb wird der Verkehr im Ortskern von Einsiedeln seit dem 2. März 2016 auf der Hauptstrasse (Fahrtrichtung Kloster) sowie auf der Schmiedenstrasse (Fahrtrichtung Dorfplatz) definitiv im Einbahnregime geführt. Dieses Regime wurde als fixe Rahmenbedingung in der Projektierung berücksichtigt.
4.2	Auf das Gegenverkehrsregime zwischen Haumesser und Rigi ist zu verzichten und somit gäbe es lediglich Einbahnverkehr auf der Hauptstrasse.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Es werden negative Auswirkungen auf den Warenumsatz und eine Verlagerung der Verkehrsflüsse auf die westliche, schmale Schwanenstrasse (Fahrbahn knapp 4.0 m plus Längsparkierung) erwartet. Das heutige Einbahnregime hat sich bewährt und die vorgeschlagene Erweiterung würde die politische Projektakzeptanz schmälern.
4.3	Einmal mehr erlaube ich mir deshalb, darauf hinzuweisen, dass dieses Problem einfach und unabhängig von baulichen Veränderungen gelöst werden könnte, indem für den motorisierten Individualverkehr die Durchfahrt vom Hauptplatz zum «Grosse Herrgott» unterbunden wird. Noch besser wäre es meiner Meinung nach, die Strasse «Grosse Herrgott» - Hauptplatz für private Motorfahrzeuge ganz zu sperren und den eher mässigen Verkehr (falls ein Leitsystem installiert wird) zum / vom Parkplatz vor dem Marienheim via Benzigerstrasse zu leiten, ggf. mit Tempo 30.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ siehe Antwort unter Punkt 4.1
4.4	Linksabbieger Bärenegasse: Fahrzeuge können vom Kloster her bis zur Bärenegasse fahren und anschliessend links in jene einbiegen. Heute ist ein entsprechendes kleines Einbahnschild vorhanden, welches ab und zu zugesperrt wird (nicht mehr ersichtlich). Hier sollte eine klare und grosse Signalisation installiert werden. resp. eine klare Abgrenzung der 20er Zone. Geplant ist ein Baum bei Ecke Havelli, resp. ist auf dem Plan keine Signalisation ersichtlich wie die Einbahn oder dergleichen geregelt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Mit der vorgeschlagenen Gestaltung ist die erwähnte Verkehrsführung klarer ablesbar. Eine ergänzende Signalisation kann bei Bedarf östlich der Baumpflanzung angebracht werden.
4.5	Strählgasse / Postgasse: Zufahrt zu Hauptstrasse durch Neuordnung der privaten Parkfelder und Pflanzkübel verhindert. Auswirkungen/Hinweise: - Massnahme während Testphase von Mo-So gültig - Verlust von einem weissen PP auf Postgasse - Definitive Einführung möglich (vgl. Hinweise Begegnungszone)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Mit der Bereitstellung der beiden erwähnten Senkrechtparkplätze existiert auf der Strählgasse lediglich noch eine Restfläche von einem knappen Meter (Fraktionen mit Parkierten Autos). Eine Velodurchfahrt ist so nicht mehr möglich. Aus Vernetzungssicht wird dieser Unterbruch kritisch beurteilt. Aufgrund des Netzgedankens (Fuss-/Veloverkehr) ist auf diese Umorganisation zu verzichten.

4.7	Amaliengasse Fahrverbot für Fahrzeuge (Ausgenommen Anwohner), Poller um Ausfahrt in Hauptstrasse zu verhindern. Auswirkungen/Hinweise: - Massnahme während Testphase von Mo-So gültig - Definitive Einführung möglich (vgl. Hinweise Begegnungszone)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Idee ist kompatibel mit Begegnungszone.
5 Raumorganisation / Raumstrukturierung					
5.1	Im Projekt erscheinen die Rinnen als zu strenge Fahrbahn-Führung und was auch die Plätze (Haumesser, Sternen und Hecht) verunklärt. Eine Akzentuierung der Plätze sollte angestrebt werden, um somit auch dem Leitbild gerecht zu werden. Dies würde erreicht, wenn die Rinnen nicht durch diese Plätze hindurchlaufen und unterbrochen würden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Exakt mit dem gewählten Rinnenelement wird eine abgrenzende Wirkung zwischen Fahr- und Gehbereich auf ein Minimum reduziert. Das Detail ist funktional mit Oberflächenentwässerung sowie mit dem Führungselement für sehingeschränkte Personen begründet. Auf dem frisch sanierten Klosterplatz ist das platzartige Erscheinungsbild von Fassade zu Fassade ablesbar. In der Hauptstrasse wird die Bogenpflasterung weitergeführt und die Steinoberfläche einheitlich geschliffen und geflammt – gestalterische Massnahmen um die platzartige Situation hervorzuheben und die bestehende Gestaltung vom Klosterplatz auf die Hauptachse im Dorf schlüssig auszudehnen.
5.2	Im Bereich der "oberen Hauptstrasse" ist die Fahrbahn aufgrund der Parkfelder sowie der Einmündung aus der Strählgasse verengt. Daraus ergibt sich vor der Credit Suisse einen Vorbereich von 6.81 m. Ich könnte mir vorstellen, dass diese Fläche an dieser Lage etwas ungenutzt und "verloren" wirkt. Ich denke, die Fläche würde auf der gegenüberliegenden Strassenseite (vor dem Restaurant Bären, und Hotel/Restaurant St. Georg) den grösseren Nutzen bringen. Aus diesem Grund schlage ich vor, im definitiven Projekt die Strasse wie untenstehend grün eingezeichnet, mind. 1-2 m in Richtung Credit Suisse zu verschieben.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Diese vorgeschlagene optimierte Raumverteilung bietet Vorteile. Die südliche Vorzone kann um ca. einen Meter erweitert werden. Die Anfahrt an die hindernisfreie Bushaltestelle bleibt gewährleistet. Das Projekt wurde entsprechend optimiert.
5.3	Ich würde es zur Belegung der Fussgängerbereiche begrüßen, wenn der Bezirksrat den Gewerbetreibenden die Möglichkeit bietet ein Teil dieser Flächen z.B. für Gastro oder Verkauf zu nutzen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Unter der Prämisse, dass der Raum beschränkt ist, muss entschieden werden, welche Nutzungen auf den gewonnenen Flächen ermöglicht werden sollen; Parkplatz oder Gastronutzung. Aktuell wird politisch die Parkplatznutzung favorisiert.
5.4	Veloverkehr Hauptstrasse: Die Veloroute Nr. 9 verläuft heute durch die Hauptstrasse. Wie wird diese Route ausgestaltet? Der Fahrradverkehr von Kloster her muss sicher durch die geplante Fahrgasse neu (3.10m am engsten) geführt werden. Wie ist die Begegnung Fahrrad/Auto/LKW sichergestellt? Der Ist Zustand zeigt klar auf, dass auf den Zweiradverkehr bis anhin wenig bis keine Rücksicht genommen wurde. Dies muss zwingend geändert werden. Es muss entweder klare Leitmarkierungen geben, oder anderweitige Massnahmen damit die Verkehrssicherheit sichergestellt werden kann. Ebenfalls sind gewisse Bedenken bezüglich dem 3-Reihigen Schalenstein Typ 12 vorhanden (Unfallgefahr Fahrradfahrer/Fussgänger?) Es darf nicht der gleiche Typ verwendet werden wie auf dem Klosterplatz, welcher ja bereits wieder teilweise durch eine Rinne ersetzt worden ist.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Der zur Verfügung stehende Raum ist knapp bemessen. Wir schlagen vor die bezeichnete Engstelle zu Lasten der seitlichen Fussverkehrsfläche minimal zu verbreitern (neu 3.65 m plus 0.40 m Rinne). Eine Leitmarkierung ist mit einer Begegnungszone inkompatibel. Zudem gilt für alle Verkehrsteilnehmenden neu Tempo 20 km/h. Der Begegnungsfall PW/Velo bzw. LKW/Velo ist somit bei sämtlichen seitlichen Einengungen gewährleistet. Das Projekt wurde entsprechend optimiert.
5.5	Parkierung Hauptstrasse: Die Ist-Situation zeigt fast jeden Tag auf, dass ab 11 :30 Uhr bis ca. 13:30 Uhr ein reges Verkehrsaufkommen herrscht (Mittagessen). Autos sind in Fahrtrichtung linksseitig von der Kantonalbank bis zur Credit Suisse aufgereiht und machen das Bild der Hauptstrasse keineswegs anschaulicher. Wie wird sichergestellt, dass dies in der 20er Zone nicht geschieht? In den geplanten Massnahmen wird ein entsprechende Schalenstein 3-Reigig Typ 12 geplant. Ob dies als Abgrenzung ausreicht ist fraglich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In einem separaten Arbeitspapier wurden verschiedenen Möglichkeiten untersucht, wie die Parkfelder baulich abgegrenzt werden können. Sämtliche Möglichkeiten reduzieren das Parkplatzangebot, widersprechen einer flächigen Gestaltung und überzeugen ästhetisch nicht. Die Einhaltung des Parkplatzregimes kann mit baulichen Massnahmen nicht durchgesetzt werden und ist Sache der Polizei.
5.6	Die optische Abtrennung des Fahrstreifens soll gemäss Massnahmenplan mit beidseitig laufenden Regenrinnen erfolgen. Im Bereich der vorgesehenen Parkplätze verlaufen diese Rinnen nicht geradlinig, sondern sie springen vor und nach den Parkfeldern rechtwinklig hin und her. Diese Lösung erscheint für die Entwässerung nicht optimal. Zudem geht damit eine eingeschränkte Flexibilität einher (Verschiebung von Parkfeldern, zeitweise andere Nutzung des Strassenraums). Eine Bodenmarkierung, mit der die Abstellflächen gekennzeichnet werden, erscheint ausreichend. Die Grünliberalen beantragen, dass durchgehend gerade Regenrinnen realisiert werden und auf Ausbuchtungen der Regenrinnen im Bereich der Parkplätze verzichtet wird.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Es existiert diesbezüglich ein mehrschichtiger Nutzungskonflikt: Abgrenzung der Parkfelder, Führung von sehbehinderten Personen, Nutzungsflexibilität auf den ausgeschiedenen Parkplätzen, Auflösung der Linearität, Sicherheitsabstand Velo/Autotüren. Die Rinnenführung wurde soweit vereinfacht, dass sie durchgehend ihre Leitfunktion für sehbehinderte Personen wahrnehmen kann und den Wünschen der Nutzungsflexibilität eher entsprechen kann. Bemerkung: je nach Variante geht dies klar zu Lasten der Seitenzonen, die Fahrbereiche vergrössern sich – im Speziellen, wenn die Parkplätze nicht belegt sind.
5.7	Verschiebung der Parkfelder prüfen ...				Allgemein: Die aufgeführten Anordnungsvarianten bezüglich der Parkplätze wurden in einer früheren Projektfassung dem Bezirksrat unterbreitet. Aus einer qualifizierten Beurteilung ging die nun vorliegenden Organisationsvariante hervor.
	5.7a «Hotel St. Georg – Bären»	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Unter Berücksichtigung der heutigen Aussenraumnutzung auf der Südseite wird es nicht als zielführend beurteilt, wenn direkt vor der Gastronutzung parkiert wird. → Raum wurde gemäss Punkt 5.2 optimiert.
	5.7b «Traube – Kronenbar»	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aus Nutzersicht «Velo» ist es nicht vertretbar an der steilsten Lage die Parkplatzanordnung zu wechseln (Parkmanöver, Autotüren etc.)
	5.7c «Faro – Fontanella»	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Auf der Südseite existieren diverse Ausfahrten. Unter Berücksichtigung von Mindestsichtweiten wären am südseitigen Fahrbahnrand im besten Fall ein bis zwei Parkplätze möglich
5.8	Die Lage der Parkfelder vor der Credit Suisse / Tourist Info / Mobileshop / SZKB (gemäss Projekt) bietet wenig Nutzungspotential der Parkfelder am Wochenende (Kontext Fussgängerzone).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ siehe Punkt 5.7
5.9	Die Abhängigkeit Rinnenführung / Parkplatzposition ist zu plausibilisieren	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ siehe Punkt 5.6
6 Begrünung / Möblierung					
6.1	Das Pflanzen von drei Bäumen an der Hauptstrasse ist unnötig und löst das Problem des sommerlichen Wärmeschutzes nicht, da diese auch alle an schattigen Orten vorgesehen sind. Optische werden diese Bäume, aufgrund des spärlichen Wachstums an diesen nicht idealen Standorten, nicht das Ortsbild aufwerten (siehe Baum vor Walhalla).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nebst der erwähnten Baumpflanzung Walhalla existieren heute diverse Baumstandorte im Dorf, die den Strassenraum aufwerten (Kastanien Haumesser, Bäume Sagiplatz). Bei der Baumwahl und der Dimensionierung der Pflanzgrube ist den speziellen klimatischen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Die Setzungen der drei Solitäräume thematisieren die Scharnierfunktion gemäss Leitbild. Der Vorschlag ist ein massvoller, zukunftsfähiger Beitrag für ein ökologisches Siedlungsgrün.
6.2	Die Einsiedler Grünliberalen begrüßen es, dass zusätzliche, beschattete Bereiche zur Verbesserung des sommerlichen Mikroklimas geplant sind. Damit kann in einer ansonsten versiegelten Umgebung eine ökologische Aufwertung erreicht werden. Gemäss Massnahmenplan sollen 3 neue Bäume gepflanzt werden. Aus unserer Sicht ist das zu wenig. Insbesondere die Baumpflanzungen im Bereich Sternenplatz, die auch als Scharnier zwischen der westlichen und östlichen (oberen) Hauptstrasse fungiert, könnte grosszügiger sein. So besteht etwa vor der Kantonalbank ausreichend Platz für weitere Bäume. Damit könnte in diesem zentralen Bereich der Hauptstrasse ein Raum geschaffen werden, in dem das Gehen und der Aufenthalt für eine Ruhepause, ein Gespräch oder ein Spiel ohne Konflikte mit dem Fahrverkehr möglich sind. Solche grosszügigen Aufenthaltsflächen sind von Bedeutung, um die Multifunktionalität des öffentlichen Raums hervorzuheben. Die Grünliberalen beantragen, dass vor der Kantonalbank ein paar wenige, zusätzliche Bäume gepflanzt werden.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Unter Berücksichtigung der Sichtweiten bei den Ausfahrten schränken sich die Standortoptionen ein. 2 bis 3 zusätzliche Baumstandorte wären jedoch grundsätzlich möglich. Nicht alle Rückmeldungen sehen eine Begrünung im Bereich der Hauptstrasse als sinnvoll bzw. wertvoll. Die Setzung der drei Solitäräume thematisieren die Scharnierfunktion gemäss Leitbild. Der Vorschlag ist ein massvoller, zukunftsfähiger Beitrag für ein ökologisches Siedlungsgrün.
7 Hindernisfreiheit					
7.1	Das Quergefälle der Fussgängerbereiche beträgt 2.5% oder mehr. Die Norm für Hindernisfreiheit ist aber max. 2.0%. Sie ist auf jeden Fall einzuhalten. Sonst können Rollstuhlfahrende und vor allem Personen mit Rollator die Spur nicht halten. Dieser Effekt verstärkt sich, wenn gleichzeitig eine Steigung oder ein Gefälle zu überwinden ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Das erwähnte Optimierungspotenzial wird im Vorprojekt ausgelotet.
7.2	Damit Rollstuhlfahrende kreuzen können, ist für Trottoirs eine Mindestbreite von 2.0m einzuhalten, was nicht überall gegeben ist. Dort wo der Platz zur Verfügung steht, sollte minimal 2.0m Trottoirbreite geplant werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Das minimale Lichtrauprofil für Rollstuhlfahrende beträgt 1.50 m. Auch die geforderten 2.0 m werden mit der optimierten Geometrie grösstenteils eingehalten. Im Sinne der Zonenkonzeption dürfen die Zufussgehenden auch vortrittsberechtigt die Fahrspur benutzen. Weiteres Optimierungspotenzial wird im Vorprojekt ausgelotet.
7.3	In der geplanten Anordnung der Parkplätze können sich Menschen mit Sehbehinderung weder fassadenseitig (Geschäftsauslagen, Strassencafés) noch entlang der Fahrbahn (Parkierung) orientieren. Denn die dazu dienenden Rinnen führen ja um die Parkplätze herum. Es fehlt somit die nach Norm erforderliche gradlinige Wegführung.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dieser Einwand ist berechtigt. Es existiert allerdings ein mehrschichtiger Nutzungskonflikt: Abgrenzung der Parkfelder, Führung von sehbehinderten Personen, Nutzungsflexibilität auf den ausgeschiedenen Parkplätzen, Auflösung der Linearität, Sicherheitsabstand Velo/Autotüren. Das Projekt wurde entsprechend optimiert.
7.4	Qualität der Pflasterung: Eine Pflasterung ist für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Gehbehinderung immer schlechter als ein glatter Belag wie Asphalt. Deshalb ist bei Pflasterung bei Planung und Ausführung höchste Qualität gefordert, um eine beinahe glatte Oberfläche zu erzielen. Geschliffene und geflamme Bogenpflasterung ist sicher theoretisch ein akzeptabler Ansatz, sofern sie sauber verlegt wird. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass die an einigen Passagen noch vorhandene «historische» Pflasterung (Foto) mit kleinen Steinen äusserst erschütterungsarm ist (vgl. Liegenschaft Sternen oder bei Papeterie Schnyder)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Keine Bemerkungen
8 Belagwahl, bauliche Details					
8.1	Eine Pflasterung der Strasse historisch zu begründen ist sehr fraglich:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Im Sinne «Einheit der Materie» und unter Berücksichtigung der relevanten Leitbilder soll an der Bogenpflasterung mit der geschliffenen, geflammten Oberfläche festgehalten werden.

	<ul style="list-style-type: none"> - Abwechslung und Einfachheit sollten für das Dorfambiente, im Gegensatz zur «Grauzone Kloster-/Hauptplatz», einen sicht-/spürbaren Kontrast hervorrufen, denn sonst nimmt die Langeweile noch mehr zu - Pflastersteine sind lärmig, wetterbedingt sehr gefährlich (Regen/Schnee) und in im Bau und Unterhalt aufwendiger bzw. viel teurer. - Der bereits bestehende negative Touch «Pflasterstein-Dorf» sollte unbedingt vermieden werden, denn es ist nicht vorteilhaft, wenn sich dies auch auf die Bewohner ausdehnt. 				<i>Auch die Rinnenlösung wird in den relevanten Leitbildern explizit empfohlen.</i>
8.2	Weniger gut wären Pflastersteine statt Asphalt für die Hauptstrasse. Ersteres ist teuer, für Velofahrer gefährlich und wertet eine Strasse auch optisch kaum auf.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	→ siehe Punkt 8.1
8.3	Oberflächenmaterialisierung mittels Bogenpflasterung wird ebenfalls begrüsst. Die damit einhergehenden, negativen Aspekte, wie z.B. erhöhter Lärm oder höhere Kosten, können zu Gunsten des Ortsbildes in Kauf genommen werden. Wir Grünliberalen verschliessen uns anderen Varianten der Oberflächengestaltung aber nicht grundsätzlich.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Keine Bemerkungen</i>
8.4	Aufgrund der Erfahrungen mit dem Klosterplatz sind die Entwässerungsrinnen nicht gleich (gepflasterte Reihenpflasterung 3 cm tief) auszubilden da diese nicht praktisch sind und bereits Unfälle verursacht haben. Evtl. wären Rinnen in Naturstein wie Sie beim Bahnhof Stadelhofen (Zürich) verwendet wurden idealer und diese sind auch einfach mit Velo zu befahren.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<i>Das erwähnte Unfallrisiko kann nicht eingeordnet werden, da sich dieses Detail z.B. beim TBA ZH (Normalie 614) etabliert hat. Das erwähnte Detail «Granit-Rinne mit Belag à Niveau» aus der Stadt Zürich (Bhf. Stadelhofen) erhöht im Vergleich visuell, durch den Material-/Strukturwechsel, die seitliche Abgrenzung und kann als kostenintensives Element bezeichnet werden.</i>
9	Parkplatzangebot: Personenwagen und Velos		J	N	K
9.1	Sollte sich durch die öffentliche Mitwirkung zeigen, dass die Anzahl der Parkfelder zu Diskussionen führt, könnte ich mir zusätzliche Parkfelder an der Hauptstrasse vorstellen. Z.B. vor dem Gebäude Hauptstrasse 56 und 79 je ein zusätzliches Parkfeld realisiert werden, ohne die Aufenthaltsqualität zu beeinträchtigen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Der Bestandserhalt der Parkierung wurde als politischer Parameter im Projekt berücksichtigt.</i>
9.2	Gemäss Projektbeschrieb soll die Anzahl der Parkplätze geringfügig erhöht werden. Dies steht dem Grundprinzip einer Verkehrsberuhigung entgegen, insbesondere auch, weil es genügend Parkplätze in Gehdistanz zu den Geschäften an der Hauptstrasse gibt. Für einen Teil des Gewerbes bleibt die direkte Zufahrt aber wichtig. Wir unterstützen deshalb den Ansatz, entlang der Hauptstrasse weiterhin Parkplätze für das lokale Gewerbe zur Verfügung zu stellen. Die geplante, seitliche Anordnung von Parkfeldern ist zur Gliederung des öffentlichen Raumes allerdings wenig geeignet, da sie für Kinder und Personen im Rollstuhl die Übersicht einschränken. Zudem sind die im Bereich der seitlichen Parkfelder verbleibenden Strassenquerschnitte - angesichts des weiterhin geplanten Busverkehrs und des Fahrradverkehrs in Gegenrichtung - mit nur 3,10 m bzw. 3,25 m - teilweise sehr eng bemessen. Aus Sicht der Grünliberalen sollte daher die Anordnung der Parkplätze entlang der Hauptstrasse periodisch überprüft und gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt optimiert werden. Positiv anzumerken ist, dass 30 diebstahlsichere Veloabstellplätze geplant sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	→ siehe Punkt 5.4
10	Realisierungsphase		J	N	K
10.1	<ul style="list-style-type: none"> - Die bestehenden Hausanschlüsse Strom, Wasser und Abwasser sollen erneuert werden. - Es soll gleichzeitig ein neuer Anschluss für Fernwärme erstellt werden zur anschliessenden Ablösung der Gasheizung. - Mein Pächter von der Kronenbar resp. Bistro Krone stellt die Frage, ob während der Bauzeit, bei welcher der Zutritt zu seinen Geschäftsräumen nicht gewährleistet ist, eine entsprechende Entschädigung bezahlt wird? 	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Diese Anliegen sind im Rahmen der nächsten Projektstufe zu prüfen.</i>
11	Weitere Bemerkungen		J	N	K
11.1	Nach wie vor bleibt aber das Hauptproblem, dass es insbesondere an Wochenenden viel zu viel und zu lärmigen Durchgangsverkehr durch die Hauptstrasse und vor allem über den Klosterplatz gibt, der ja für das Gewerbe nichts bringt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Keine Bemerkungen</i>
11.2	Weitere Massnahmen: Aus meiner Sicht muss die Hauptstrasse zwingend für den Durchgangsverkehr entschleunigt werden. Ob dies mit dieser Massnahme tatsächlich gelingt ist fraglich. Durch die Neugestaltung des Strassenraums wird zwar eine Verbesserung für den Fussgänger erschaffen, jedoch wird der Herr und Frau Einsiedler immer noch durch die Hauptstrasse fahren. Für das lokale Gewerbe ist eine kurzfristige Zufahrt zwar wichtig, jedoch fehlen andererseits auch ein Parkleitkonzept für Einwohner sowie Besucher. Jedoch müssen sich zwingend auch die lokalen Gewerbe an der Nase nehmen und mit Aussenanlagen wie Aussenrestaurant oder weiteren Massnahmen die Hauptstrasse attraktiv gestalten. Zwingend ist hier die einheitliche Handhabung der Aussengestaltung der Geschäfte und Gewerbe. Eine Überarbeitung des Merkblatts Aussenräume Hauptstrasse ist zwingend notwendig! Wie bereits in Punkt 1 erwähnt fehlt hier das gesamte Parkkonzept resp. gesamt Betrachtung. Ein gutes Beispiel ist die Stadt Liestal. Welche auch eine Altstadt hat und ebenfalls die Trennung von Fahrbahn und Trottoir aufgelöst hat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Keine Bemerkungen</i>
11.3	Der Abzweiger von der Haupt- in die Rösslistrasse darf durch den vorgesehenen neuen Baum nicht beeinträchtigt werden (Zufahrt von Westen zum Parkplatz).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Zwischen Rinne (überfahrbar) und Baumgrube beträgt die Distanz 5.40 m. Die erwähnte Fahrbeziehung funktioniert</i>
11.4	Als weitere Ideen diskutierten wir eine zumindest partielle Offenlegung des Dorfbaches sowie allfällige Behälter für «urban gardening».	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<i>Keine Bemerkungen</i>