



GEMEINDE TRUTTIKON
GEMEINDEVERSAMMLUNG

Dienstag, 26. September 2017, 19:30 Uhr, Turnhalle Primarschulhaus

PROTOKOLL NR. 02

Vorsitz:	Sergio Rämi, Gemeindepräsident
Protokoll:	Verena Siegwart, Gemeindeschreiberin
Stimmberechtigte laut Register:	351
Anwesende Stimmberechtigte:	142
Nichtstimmberichtigte:	Roland Spalinger, Andelfinger Zeitung Marc Gasser, Schaffhauser Nachrichten Markus Brupbacher, Landbote Daniel Steinlin, Ingenieur
Stimmzähler:	Heinz Günthardt, Hauptstrasse 48 Maurizio Solazzo, Hauptstrasse 18
Beginn der Versammlung:	19:30 Uhr
Schluss der Versammlung:	22:15 Uhr

Traktanden der Gemeindeversammlung

1.	Verkehrssicherheitskonzept - Umsetzung	91
2.	Anfragen der Stimmberechtigten gemäss § 51 Gemeindegesetz	92
3.	Informationen	KG
3.1	Abwasserverordnung SEVO	
3.2	Wasserleitung Schulhausstrasse Ost	

Sergio Rämi begrüsst die anwesenden Stimmbürger und stellt fest, dass vier Personen im Saal anwesend sind, die nicht stimmberechtigt sind.

Als Stimmzähler werden vorgeschlagen und einstimmig gewählt:

- Heinz Günthardt, Hauptstrasse 48
- Maurizio Solazzo, Hauptstrasse 18

Die Stimmzähler stellen fest, dass im Zeitpunkt 128 Stimmberechtigte anwesend sind.

Abstimmungen und Wahlen	A1.
Initiative, Referendum, Unterschriftensammlung generell	A1.3.
Strassen	S3.
Strassenverkehr, Strassensignalisation	S3.4.

1. Verkehrssicherheitskonzept - Umsetzung 91

Der Gemeindepräsident stellt fest, dass für die Versammlung fristgerecht und mit nachfolgender Weisung eingeladen worden ist:

WEISUNG:

Darüber wird abgestimmt:

Kreditgenehmigung für die Umsetzung der Initiative zur Verkehrssicherheit

Massnahme Tempo 30 flächendeckend	Fr.	113'000	
Massnahme Hauptstrasse Fussgängerübergang	Fr.	104'000	(50% zu Lasten Kanton)
Massnahme Hauptstrasse, Trottoirüberfahrten	Fr.	66'000	(50% zu Lasten Kanton)
Massnahme Eingangstor Südost	Fr.	150'000	(pauschal)
Gesamttotal	Fr.	433'000	

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den Kredit zur Umsetzung der Initiative für die Umsetzung der Initiative zur Verkehrssicherheit im Gesamttotal von Fr. 433'000 genehmigen?

Der Gemeinderat empfiehlt den Stimmberechtigten die Ablehnung der Vorlage.

1. Ausgangslage

Am 17. Juni 2015 reicht Martin Breitenstein eine Initiative für Verkehrssicherheit in Truttikon ein. Diese beinhaltet:

¹ Die Politische Gemeinde Truttikon erstellt eine Projekt- und Kreditvorlage zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Gemeindestrassen und auf der Hauptstrasse.

² Die Vorlage umfasst

- a. Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen innerhalb des Siedlungsgebietes und
- b. Massnahmen für eine höhere Sicherheit von Fussgängern und für eine tiefere Durchfahrtsgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse innerorts. Zu diesem Zweck ist mit dem Kanton Zürich eine Vereinbarung abzuschliessen über Nutzung des Strassenraums und über die Kostentragung von Bauten im Strassenraum des Kantons.

An der Gemeindeversammlung vom 2. Dezember 2015 wurde der Gemeinderat von den Stimmbürgern beauftragt ein Konzept zu erarbeiten, damit die Initiative für Verkehrssicherheit in Truttikon umgesetzt werden kann.

2. Zusammenfassung des Verkehrssicherheitskonzeptes

2.1 Analyse

Das Konzept zeigt auf, dass in Truttikon die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten meistens eingehalten werden.

Auf der Hauptstrasse Ortseingang West liegt der Wert «V85» bei 48 km/h. Die Geschwindigkeit zwischen der Ortstafel und der Dickihofstrasse wird grundsätzlich gut eingehalten.

Beim Ortseingang Ost liegt der Wert «V85» bei 53 km/h. Bis zum Einlenker Hinterpüntenstrasse wird die Höchstgeschwindigkeit nicht immer eingehalten.

In der Dorfmitte liegt die Geschwindigkeit «V85» bei 41 km/h. Dort wird die vorgeschriebene Geschwindigkeit von weniger als 0,4% der Fahrzeuge überschritten.

Auf den Quartierstrassen ist das Tempolimit aktuell bei 50 km/h festgelegt. An der Langenmooserstrasse waren 95% der Fahrzeuge mit weniger als unter 30 km/h und an der Schulhausstrasse waren etwa 80% der Fahrzeuge mit weniger als 30 km/h unterwegs.

Die Spitzen der Verkehrsbelastung sind am Morgen von sieben bis 8 Uhr und am Abend von 17 bis 18 Uhr zu verzeichnen.

Die wichtigsten Verkehrsangaben		Motorfahrzeuge	Lärmintensiv Schwerverkehr + Motorräder		Schwerverkehr	
			absolut	in %	absolut	in %
Durchschnittlicher täglicher Verkehr	(DTV, 24h)	3'069	237	7.7	138	4.5
Tagesverkehr Nt 6 bis 22 Uhr	(basierend auf Werten des DTV) Durchschnittliche Verkehrsmenge am Tag in Fahrzeuge pro Stunde	180	14	7.8	8	4.4
Nachtverkehr Nn 22 bis 6 Uhr	(basierend auf Werten des DTV) Durchschnittliche Verkehrsmenge in der Nacht in Fahrzeuge pro Stunde	24	1	4.2	1	4.2
Morgenspitze MSP 7 bis 8 Uhr	(basierend auf Werten des DWV)					
Schaffhausen		140	9	6.4	7	5.0
Truttikon		163	10	6.1	7	4.3
Abendspitze ASP 17 bis 18 Uhr	(basierend auf Werten des DWV)					
Schaffhausen		192	10	5.2	4	2.1
Truttikon		167	9	5.4	4	2.4
Nebenverkehrszeiten 9 bis 11 Uhr	(basierend auf Werten des DWV)					
Schaffhausen		79	8	10.1	7	8.9
Truttikon		84	10	11.9	9	10.7
Nebenverkehrszeiten 14 bis 16 Uhr	(basierend auf Werten des DWV)					
Schaffhausen		97	9	9.3	7	7.2
Truttikon		101	10	9.9	7	6.9

Gemäss Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich und vom Bundesamt für Strassen ASTRA haben sich in den Jahren 2012 bis 2016 insgesamt 14 Unfälle auf dem Gemeindegebiet Truttikon ereignet. Mehr als die Hälfte der Unfälle geschahen ausserorts. Innerorts hat sich in den letzten fünf Jahren bei einem Verkehrsunfall nur eine Person leicht verletzt. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht auszumachen.

2.2 Vorabklärungen mit Kantonspolizei und Amt für Verkehr

Aus Sicht des Amtes für Verkehr sind an der Hauptstrasse Truttikon grundsätzlich keine baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendig. Allfällige, durch die Gemeinde zu prüfende Massnahmen wären:

- Trottoirübergänge zu Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Eingangstore an beiden Ortseingängen
- neuer Fussgängerstreifen im Bereich Langenmooserstrasse, Hauptstrasse, Dickihofstrasse

Da das Tiefbauamt keine Strassensanierungsaufgaben im Bereich von Truttikon hat, müssen die Kosten für allfällige bauliche Massnahmen von der Gemeinde getragen werden. Einzig bei dem

Fussgängerübergang über die Hauptstrasse kann mit einem Kostenanteil von 50% durch den Kanton gerechnet werden.

Aus Sicht der KAPO bestehen ausser den Eingangstoren für die Beruhigung der Hauptstrasse nicht viele Möglichkeiten. Dies vor allem, weil auch der Kanton kein Bedarf für eine Verkehrsberuhigung sieht. Eine Fussgängerschutzinsel auf Höhe der Dickihofstrasse erscheint ihr ebenfalls als sinnvolle Massnahme.

2.3 Tempo 40 auf der Hauptstrasse

Der Gesetzgeber ermöglicht es, unter bestimmten Voraussetzungen auf klar definierten Strassenstrecken die Senkung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zu verfügen. Insbesondere kann die Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr besteht, die der Fahrzeuglenker bei Einhaltung der allgemeinen Verkehrsregeln nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennen kann und diese nicht anders zu beheben ist.

Gemäss Art. 108 Abs. 4 der Eidg. Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Folgende Fragen sind in einem Gutachten zu klären:

Art. 108 Abs. 2 a SSV:	Besteht eine Gefahr, die nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist ?
Art. 108 Abs. 2 b SSV:	Bedürfen bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes?
Art. 108 Abs. 2 c SSV:	Weist diese Strecke eine grosse Verkehrsbelastung auf, und kann der Verkehrsablauf verbessert werden?
Art. 108 Abs. 2 d SSV:	Kann durch die Massnahme eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden. Bleibt der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt?
Art. 108 Abs. 4 SSV:	Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion, die vom Gesetzgeber gestellt werden, sind bei der Ortsdurchfahrt Truttikon nicht gegeben. Die Strasse weist keine schwer erkennbare Gefahrenstelle auf, welche eine Senkung der bestehenden Höchstgeschwindigkeit erfordern würde. Die Strasse ist soweit übersichtlich und ihr Verlauf erkenn- und erfassbar und weist dadurch einen Fussgängerschutz auf. Die Unfallanalyse zeigt keine Anhaltspunkte für die Bewilligung einer Geschwindigkeitsreduktion.

3. Verkehrskonzept gemäss Initiativauftrag

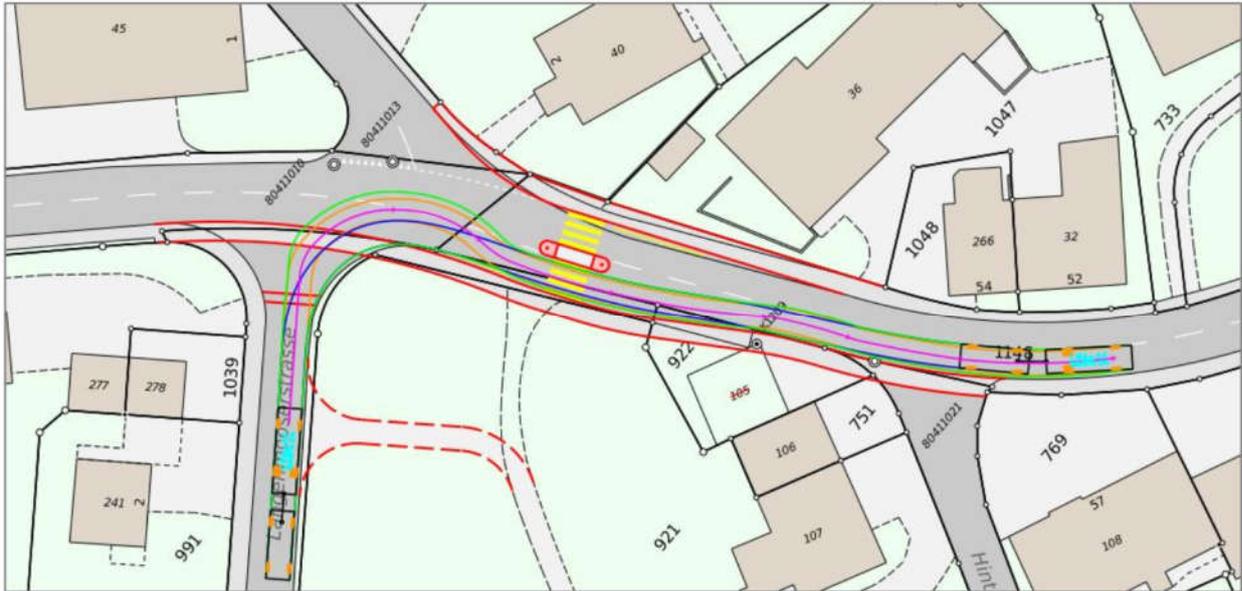
3.1 Hauptstrasse im Ortsdurchfahrtsbereich

Ein zentrales Element für die Sicherheit und die Verträglichkeit einer Ortsdurchfahrt ist das Geschwindigkeitsniveau. Dieses kann durch die Gestaltung der Ortseingänge, eine entsprechende Strassenraumgestaltung und die Signalisation beeinflusst werden.

Eine einfache Sofortmassnahme wäre, die Mittelmarkierung auf der Fahrbahn zu entfernen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuglenkenden vermehrt auf den Verkehrsablauf (Gegenverkehr) achten müssen und sich nicht einfach an der Mittellinie orientieren können. Daraus resultiert erfahrungsgemäss auch eine geringere Geschwindigkeit.

3.1.1 Fussgängerübergang im Bereich Dickihofstrasse

Mit dem Fussgängerübergang kann einerseits die Geschwindigkeit bei der Einfahrt in den Ortskernbereich gebremst und ein verbesserter Übergang für Fussgänger geschaffen werden.



Schleppkurve LKW 2-Achsen mit Anhänger

3.1.2 Trottoirüberfahrten

Eine Trottoirüberfahrt ist eine als Trottoir ausgebildete Verkehrsfläche, die längs einer Hauptfahrbahn und quer über eine einmündende Strasse führt. Sie ist auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn erkenn- und ertastbar abgegrenzt.

Bei den Einmündungen der Langenmooserstrasse und der Hinterdorfstrasse in Hauptstrasse können Trottoirüberfahrten mit Fussgängervortritt gebaut werden.

3.1.3 Eingangstor aus Richtung Trüllikon

Die Situation in Truttikon zeichnet sich dadurch aus, dass beim Ortseingang Nordwest, ab Tempo-50-Signalisation, zuerst eine einseitige lockere Bebauung mit gerader Strassenführung auftritt. Der Eingang in den Dorfkern erfolgt jedoch erst später. Anhand der örtlichen Platzverhältnisse müsste ein Eingangstor vor den ersten Häuser oder mit horizontalem Versatz in Ausfahrtrichtung erstellt werden. Die Wirkung der Massnahme muss aufgrund der nachfolgenden locker bebauten geraden Strecke als fraglich beurteilt werden.

3.1.4 Eingangstor aus Richtung Gisenhard

Eine gegensätzliche Situation ergibt sich beim Ortseingang Südost. Hier besteht beim Ortseingang eine beidseitig dichte dörfliche Bebauungsstruktur an der ebenfalls geraden Hauptstrasse. Hier könnte ein Eingangstor für die Geschwindigkeitsreduktion nützlich sein.



Massnahme 2.2: Eingangstor beidseitig

Der Rebhang wird von der Massnahme 2.2 weniger beansprucht wie die Konstruktion mit einer üblichen Eingangsbremse. Dadurch ist eine weniger aufwendige Hangsicherung erforderlich. Der ausfahrende Verkehr wird ebenfalls gebremst, indem ein frühzeitiges Beschleunigen unterbunden wird.

4. Einführung einer Tempo 30-Zone auf Quartierstrassen

Der Gemeinderat rechnet damit, dass die Signalisation der Tempo-30-Zone für die Durchsetzung der Geschwindigkeitsreduktion auf den meisten Quartierstrassen genügen würde. An der Schulhausstrasse müssen zusätzlich «Berliner Kissen» montiert werden. Diese haben folgende Vorteile:

- Sehr gute Bremswirkung
- Keine erhöhten Rollgeräusche durch Materialwechsel (bei aufgepöckelten Asphaltkissen)
- Velofahrer können seitlich ohne Niveaudifferenz vorbeifahren
- Die Strassenentwässerung muss nicht angepasst werden
- Kostengünstig

An der Langenmooserstrasse sind bereits zwei «Berliner Kissen» montiert, weshalb dort voraussichtlich keine weiteren baulichen Massnahmen notwendig sind.

Ein Jahr nach Vollendung der Geschwindigkeitsreduktionsmassnahmen muss überprüft werden, ob die getroffenen Massnahmen genügen. Dazu werden wiederum Geschwindigkeitsmessungen getätigt. Sollte das Geschwindigkeitsniveau «V85» das angestrebte Niveau überschreiten oder es zu Unfällen kommen, müsste mit baulichen Massnahmen nachgerüstet werden.

5. Umfassender Bericht zum Verkehrssicherheitskonzept

Der detaillierte technische Bericht mit den dazugehörigen Plänen und Berechnungen liegen zwei Wochen vor der Gemeindeversammlung bei der Gemeindeverwaltung während der ordentlichen Öffnungszeiten zur Einsicht auf.

6. Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat empfiehlt die Umsetzung der Initiative aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Gravierende Defizite wurden im Verkehrssicherheitskonzept nicht festgestellt. Der Nutzen ist daher schwierig zu quantifizieren.
- Kosten werden zu einer Steuererhöhung führen
- Auf Gemeindestrassen betreffen die Massnahmen nur die Anwohner. Oft fahren die Anwohner selbst zu schnell.
- Die Trottoirüberfahrten führen zu einer Verkehrskanalisation und damit zu höheren Geschwindigkeiten.
- Die einzige Massnahme, die der Gemeinderat unterstützt ist die Entfernung der Mittellinie. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuglenke vermehrt auf den Verkehrsablauf (Gegenverkehr) achten müssen. Daraus resultiert im allgemeinen auch eine geringere Geschwindigkeit. Diese Massnahme wurde bereits auf vergleichbaren Ortsdurchfahrten mit Erfolg durchgeführt.

Kosten: 600m Ortsdurchfahrt x Fr. 4./m1 (Fr. 10./m1 Leitlinie) = ca. Fr. 2'400.- + Einrichten/Anfahrt = **Total ca. Fr. 3'000.-**.

Vorstellung des Umsetzungsprojektes durch den Gemeindepräsidenten

Der Gemeindepräsident stellt fest, dass die Akten zur Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzeptes zwei Wochen vor der Versammlung während den ordentlichen Öffnungszeiten bei der Gemeindeverwaltung zur Einsicht auflagen.

Erfasst das Ergebnis der Abklärungen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprojektes zusammen.

Er erklärt der Versammlung, dass die Möglichkeit besteht, dass ein Viertel der Stimmberechtigten eine geheime Abstimmung und nach der Schlussabstimmung ein Drittel eine Urnenabstimmung verlangen können.

Informationen des Initianten zum vorliegenden Umsetzungsprojekt

Martin Breitenstein begrüsst die Versammlungsteilnehmer und freut sich über das grosse Interesse.

Er erklärt, dass es ihn befremde, dass der Gemeinderat in der Weisung die Vorlage abweise, jedoch bei den Zielsetzungen «Energierstadt» und im Leitbild Verkehrsberuhigende Massnahmen befürworte.

Dass wegen der Umsetzung eine Steuererhöhung gemacht werden müsse, sei nicht richtig. So könne die Gemeinde an der Langenmooser- und Schulhausstrasse Sanierungsarbeiten in weit grösserem Umfang finanzieren, ohne dass dazu eine Steuererhöhung notwendig geworden sei.

Er weist die Versammlung darauf hin, dass die Aussagen «die Geschwindigkeiten werden grundsätzlich gut eingehalten» und «die Geschwindigkeiten werden meistens eingehalten» sich widersprechen. Wenn die Geschwindigkeit V85 im limitierten Bereich sei, seien trotzdem 15% der Autofahrer zu schnell unterwegs. Er zeigt auf Grund der gemachten Geschwindigkeitskontrollen, dass es Fahrzeuge gab, die Innerorts mit mehr als 60 km/h unterwegs gewesen sind. Deshalb würde die alleinige Entfernung der Mittellinie nicht genügen, um die Verkehrssicherheit im Dorf zu erhöhen.

Er beantrage, dass die vorliegenden Massnahmen des Verkehrssicherheitskonzeptes umgesetzt werden.

Diskussion:

Maurizio Solazzo will wissen, weshalb die die Investitionen an der Langenmooser- und Schulhausstrasse zu keiner Steuererhöhung geführt haben. Der Präsident erklärt, dass für Sanierungsaufgaben ein Investitionsplan vorliegt, der die nächsten 25 Jahre berücksichtigt. Diese Investitionen bestünden nicht nur aus Kosten, die über den Steuerhaushalt beglichen werden, sondern zu einem wesentlichen Teil aus Gebühren finanziert.

Ein weiterer Fragesteller will wissen, ob Truttikon eine «reiche» Gemeinde sei. Der Präsident erklärt, dass die Gemeinde einen sehr tiefen Steuerertrag pro Kopf jedoch keine Nettoschuld ausweise.

Vorstellung des Antrages der Rechnungsprüfungskommission RPK

Der RPK-Präsident Thomas Schär erklärt, dass sie den Antrag an die Gemeindeversammlung geprüft haben. Er betont, dass sie nur das prüfen konnten, was ihnen vorgelegt worden sei. Dabei hätten sie sich mit den zu Fragen befassen, ob die Massnahmen dringlich, notwendig und wirtschaftlich und ob die Ausgaben zweckdienlich seien.

Ihre Schlussfolgerung aus dem Studium der Akten habe ergeben, dass das Projekt nicht zwingend notwendig sei, dass sich die Bevölkerung aber mehr Verkehrssicherheit wünsche.

Das Projekt in seiner Gesamtheit erachte die RPK als zu teuer, die Wirtschaftlichkeit liege nicht vor. Deshalb habe man die Massnahmen einzeln betrachtet und sie seien zu folgendem Urteil gekommen:

1. Die RPK erachtet eine Verkehrsberuhigung an der Schulhausstrasse anstelle von flächendeckendem Tempo 30 als sinnvoll. Begründung: Die geschätzten Kosten von Fr. 30'000.- im Bereich des Schulhauses dienen der Sicherheit der Kinder.
2. Fussgängerübergang auf Höhe Langenmooserstrasse: Die Umsetzung dieser Massnahme kostet die Gemeinde ca. Fr. 53'500.-, Hier dient die Massnahme dem Schutz von Schüler und Fussgänger beim sicheren Überqueren der Hauptstrasse.
3. Trottoirüberfahrten an der Hauptstrasse: Der Nutzen bei baulichen Trottoirüberfahrten erachtet die RPK als fraglich, solche Überfahrten schaffen womöglich eine Scheinsicherheit für Fussgänger.
4. Einfahrtstor Ortseingang Südost: Zwar zeigen die Messwerte (V85: 53km/h) dass hier, teilweise leicht schneller gefahren wird als erlaubt. Die Realisierung dieser Massnahme kostet Fr. 150'000.- Die RPK ist der Ansicht, dass hier das Kosten/Nutzen-Verhältnis nicht gegeben ist.

Die RPK beantragt den Kreditantrag auf folgende 2 Massnahmen zu beschränken:

- | | |
|---|---|
| 1. Verkehrsberuhigung an Schulhausstrasse | Fr. 30'000.- |
| 2. Fussgängerübergang Hauptstrasse | Fr. 106'900.- (Anteil Kanton: 50%) |
| Total Baukosten: | Fr. 136'900.- (Anteil Truttikon: Fr. 83'450.-) |

Diese Massnahmen können ohne Steuererhöhung realisiert werden.

Diskussion:

Fredi Reutemann ist der Meinung, dass die projektierten betonierten Berliner Kissen oder auch Schwellen nichts nützen. Sie würden nur für mehr Lärm sorgen, besonders, wenn LKW darüberfahren. Zudem werde das Schneeräumen erschwert.

Willi Bai bezieht sich auf das Eingangstor Südost. Mit dieser baulichen Massnahme würde seine Hofein- und -ausfahrt gefährlicher, weil das Eingangstor die Sicht einschränke. Er ist der Meinung, dass man eine permanente Radaranlage installieren soll. Zudem ärgert er sich, dass man ausgerechnet dort, wo man heute wieder einen Fussgängerstreifen plane, diesen vor etwa 25 Jahren entfernt habe. Er ist der Meinung, dass ein Fussgängerstreifen ohne Insel auch seinen Zweck erfüllen würde.

Adrian Wyler weist darauf hin, dass jede bauliche Massnahme zu mehr Lärm führen werde.

Thomas Merki ist davon überzeugt, dass die geplanten Massnahmen Gesetzesübertretung nicht verhindern werden. Trotzdem sind schwache Verkehrsteilnehmer zu schützen.

Beate Gavillet moniert, dass bereits vor 10 Jahren ein Fussgängerstreifen an der jetzt projektierten Stelle geprüft worden sei. Damals hätte man diesen mit der Begründung abgelehnt, dass die Stelle zu wenig einsehbar sei. Weiter findet sie, dass Tempo 30 an der Schulhausstrasse nicht nötig sei, da ja jetzt schon langsam gefahren werde.

Niklaus Zahner will wissen, ob das alte Spritzenhaus wegen dem Fussgängerübergang abgerissen werden müsse. Der Präsident erklärt, dass mit der projektierten Position darauf verzichtet werden könne. Das Trottoir bleibe an dieser Stelle jedoch weiterhin recht schmal.

Heidi Steinemann will wissen, ob der Gemeinderat dafür garantieren könne, dass mit der Umsetzung der Massnahmen im Dorf unter 50 km/h gefahren werde. Zudem erachte sie den projektierten Standort des Fussgängerstreifens als falsch.

Bea Winter ist davon überzeugt, dass am projektierten Standort der Fussgängerübergang von den Kindern nicht benutzt wird.

Franz Waser findet, dass man mit dem Antrag der RPK drei Sachen vermische und damit sei er nicht einverstanden. Die Hauptstrasse habe schon immer Menschen verbunden und das solle man nicht durch bauliche Massnahmen erschweren. Ausserdem sei der flüssige Verkehr der ruhigste und der sicherste.

Klaus Geiger findet, der RPK-Antrag sei ein Kompromiss. So ein Projekt könne es nie allen recht machen. Er fragt, ob man die Massnahmen nicht etappieren könne. Einen Blitzkasten fände er auch gut.

Alvio Ranalli findet es schlimm, dass wir Geld ausgeben müssen, um uns vor uns selber zu schützen. Es seien die Quartierbewohner, die zu schnell fahren und das nicht nur an der Schulhausstrasse. Weiter glaubt er, dass es beim bestehenden Fussgängerstreifen nötig sei, dass eine Schutzinsel gebaut werde.

Ilona Anderwert und Uli Stucki ist es vor allem wichtig, dass an der Hauptstrasse etwas zur Verkehrsberuhigung getan wird.

Martin Renggli weist darauf hin, dass es immer mehr Autos geben wird, die mit Elektromotor fahren. Und diese höre man nicht kommen. Deshalb sei es wichtig, dass es Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung gebe.

Jörg Denzler weist darauf hin, dass es heute bereits sieben Kurven an der Hauptstrasse gebe. Wenn man mit der Fussgängerinsel zwei zusätzliche baue, werde sich die Situation dadurch nicht verbessern.

Katharina Maag ist sicher, dass ein Fussgängerübergang mit Insel eine positive Auswirkung hat, sie solle gebaut werden.

Richard Flieg findet, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h eingangs Dorf eine günstigere und sinnvollere Massnahme sei.

Brigitte Solazzo schliesst sich ihrem Vorredner an und befürwortet die Einführung von Tempo 40 auf der Hauptstrasse. Sie will dazu einen Antrag stellen.

Ingenieur Daniel Steinlin erklärt, dass die Hauptstrasse dem Kanton gehöre und dieser vorab bestimmt, was auf seiner Strasse gelte. Vorgesehen sei auf Hauptstrassen Tempo 40 nicht, jedoch auch nicht ganz ausgeschlossen. Für die Einführung brauche es ein Gestaltungs- und Betriebskonzept. Die flächendeckende Tempo 30-Zone auf den Quartierstrassen brauche es vor allem, weil es unlogisch wäre, wenn auf der Hauptstrasse 40 und auf den Quartierstrassen 50 gefahren werden könne.

Aus der Versammlung stellt sich die Frage, wieviel diese Konzepte kosten würde. Mit Erstaunen und Unmut wird zur Kenntnis genommen, dass solche Planungsarbeiten weitere Fr. 30'000 kosten würden.

Armin Schweigler erzählt, dass er manchmal wegen der vielen und zu schnellen Autos kaum aus seinem Hofplatz fahren könne. Da werde eine Tafel alleine keine Wirkung haben.

Daniel Hangartner findet, dass besonders viele Fussgänger beim Restaurant Rössli die Strasse überqueren müssen. Dort werde auch zu schnell gefahren und es brauche dort einen Fussgängerstreifen.

Martin Breitenstein macht darauf aufmerksam, dass verkehrsberuhigende Massnahmen immer komplex seien. Er sei jedoch dafür, dass man den Antrag der RPK so bewilligen solle.

Fritz Reutemann erinnert daran: wenn sich die Autofahrer an die Regel «Rad steht, Kind geht» halten würden, brauche es keine Schutzinsel.

ABSTIMMUNG

Da nach Beginn der Verhandlung noch einige Stimmbürger in den Verhandlungsraum gekommen sind, werden die Stimmberechtigten Personen noch einmal gezählt. Die beiden Stimmzähler stellen fest, dass jetzt 142 Stimmberechtigte anwesend sind.

Der Präsident zeigt noch einmal die Folie mit dem Änderungsantrag der RPK und stellt die Frage:

Der Kreditantrag soll auf folgende zwei Massnahmen beschränkt werden:

1. Verkehrsberuhigung an Schulhausstrasse:	Fr. 30'000
2. Fussgängerübergang Hauptstrasse	Fr. 106'900 (Anteil Kanton: 50%)
Total Baukosten	Fr. 136'900 (Anteil Truttikon Fr. 83'450)

Die Stimmberechtigten nehmen den Antrag mit 74 zu 59 Stimmen an.

Weitere Wortmeldungen nach der Abstimmung:

Brigitte Solazzo will den Antrag stellen, dass der Gemeinderat Tempo 40 auf der Hauptstrasse prüfen muss. Der Präsident erklärt ihr, dass damit ein Element in die Versammlung gebracht werde, dass die Umsetzung der genehmigten Massnahme zurücksetze. Sie verzichtet deshalb auf eine Antragstellung.

Franz Waser ärgert sich darüber, dass die gezählten Ja, Nein und Enthaltungsstimmen nicht die Summe der anwesenden Stimmbürgern ergeben hat. Zudem sei für ein falsches Projekt eine unmöglich hohe Kostengutsprache geleistet worden. Zudem beantrage er eine Urnenabstimmung.

Thomas Winteler will, dass im ganzen Dorf Tempo 40 gelten solle. Der Ingenieur erklärt, dass diese Variante im Gesetz nicht vorgesehen sei. Sergio Rämi erklärt noch einmal, dass dieser Antrag einem Rückweisungsantrag für das ganze Geschäft gleichkomme. Thomas Winteler verlangt trotzdem die Abstimmung.

ABSTIMMUNG

Die Abstimmungsfrage lautet: wollen sie, dass der Gemeinderat prüft, ob eine Tempo 40-Zone auf dem gesamten Gemeindegebiet möglich ist.

Der Antrag wird mit nur 12 Ja-Stimmen gegenüber einem grossen Mehr an Nein Stimmen abgelehnt.

RÜCKKOMMENSANTRAG

Brigitte Kobert Koller stellt einen Rückkommensantrag. Sie will, dass bei der Tempo 30-Zone an der Schulhausstrasse auf die Berliner Kissen verzichtet werden soll.

Willi Bai und Fritz Reutemann unterstützen diesen Antrag.

Der Ingenieur, Daniel Steinlin, erklärt, dass der Verzicht möglich sei. Nach einem Jahr werde jedoch geprüft, ob die Maximalgeschwindigkeit 30 eingehalten werde. Wenn das nicht der Fall sei müsse dann mit geeigneten baulichen Massnahmen nachgerüstet werden.

Judith Treubig findet, dass man, sofern überhaupt nötig, nach der Kontrolle mit den Anwohnern zusammen nach einer guten Lösung suchen könne.

ABSTIMMUNG

Der Präsident fragt die Stimmbürger: «Wollen Sie den Rückkommensantrag unterstützen, dass an der Schulhausstrasse die Tempo 30-Zone ohne die Berliner Kissen eingeführt wird.»

Die Stimmberechtigten nehmen den Antrag mit 71 zu 40 Stimmen an.

Weitere Wortmeldungen nach der Abstimmung:

Arnold Trachsler will wissen, ob man das gesparte Geld für die Berliner Kissen anderswo einsetzen werde. Ihm wird erklärt, dass man am heutigen Abend nicht feststellen könne, wie hoch die Einsparung sein werde. Deshalb werde der Kredit nicht gekürzt. Die Mittel werden jedoch nicht für andere Massnahmen eingesetzt.

GEGENÜBERSTELLUNG DER ANGENOMMENEN ANTRÄGEN

Schnell macht sich der Ausdruck «Antrag RPK light» für die Variante ohne Berliner Kissen beliebt. Die zwei Varianten werden einander gegenübergestellt.

Der Antrag der RPK mit Berliner Kissen erhält 49 Stimmen.

Der Antrag RPK light (ohne Berliner Kissen) erhält 67 Stimmen.

Angenommen ist damit der Antrag RPK light.

URNENABSTIMMUNG

Der Präsident kommt auf den Antrag von Franz Waser zurück. Er informiert darüber, dass ein Drittel der Versammlungsteilnehmer eine Urnenabstimmung verlangen könne. Anwesend sind 142 Stimmbürger. Ein Drittel betrage demnach 48 Stimmen.

Martin Breitenstein vergewissert sich, dass nicht mehr als die Hälfte aller Stimmbürger an der Versammlung anwesend sind.

Der Antrag, eine Urnenabstimmung durchzuführen wird mit 19 Ja-Stimmen abgelehnt.

Ruth Frei verlangt, dass über den ursprünglichen Hauptantrag abgestimmt wird.

ABSTIMMUNG

Der Präsident informiert darüber, dass die Kostenzusammenstellung der Weisung einen Fehler aufgewiesen hat. Die Massnahme Hauptstrasse Fussgängerübergang kostet Fr. 106'900 und nicht wie in der Weisung angegeben 104'000.

fragt die Versammlung, ob sie den Hauptantrag aus der Weisung

Kreditgenehmigung für die Umsetzung der Initiative zur Verkehrssicherheit

Massnahme Tempo 30 flächendeckend	Fr.	113'000	
Massnahme Hauptstrasse Fussgängerübergang	Fr.	106'900	(50% zu Lasten Kanton)
Massnahme Hauptstrasse, Trottoirüberfahrten	Fr.	66'000	(50% zu Lasten Kanton)
Massnahme Eingangstor Südost	Fr.	150'000	(pauschal)
Gesamttotal	Fr.	435'900	

annehmen wollen.

Der Antrag wird mit 7 Stimmen ja gegenüber einem grossen Mehr abgelehnt.

SCHLUSSABSTIMMUNG

Nachdem die Details geklärt wurden und niemand mehr das Wort verlangt, wird über den Antrag RPK light die Schlussabstimmung gehalten.

Der Präsident fragt die Versammlung:

«Wollen Sie den Antrag RPK light, Fussgängerübergang an der Hauptstrasse und Tempo 30-Zone auf der Schulhausstrasse ohne bauliche Massnahmen (Berliner Kissen) im Gesamttotal von Fr. 136'900.- (Anteil Truttikon: Fr. 83'450.-) annehmen».

Das Abstimmungsresultat lautet:

Der Antrag wird mit 86 Ja-Stimmen angenommen.

2. Anfragen der Stimmberechtigten gemäss § 51 Gemeindegesetz

92

Der Präsident stellt fest, dass in der zur Verfügung stehenden Frist keine Anfrage von Stimmberechtigten an den Gemeinderat eingegangen sind.

3. Informationen

3.1 Abwasserordnung SEVO

Der Präsident informiert:

Weil die Baudirektion die SEVO im Dezember 2016 bereits genehmigt hatte, ist sie rechtskräftig geworden. Vorbehalten wurde, dass das Wort «maximal» gestrichen wird. Die von der Juni-Gemeindeversammlung gewünschten Änderungen seien nicht zulässig.

Eine weitere Gemeindeversammlung ist gemäss Mail vom 3. Juli 2017 nicht notwendig.

3.2 Wasserleitung Schulhausstrasse Ost

Ueli Ryter informiert, dass sich während den Bauarbeiten an der Schulhausstrasse herausgestellt hat, dass die Wasserleitungen zwischen Spitzlerweg und Eichstrasse in einem schlechten Zustand sind. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat beschlossen, die Leitung in diesem Teil auch zu ersetzen. Eine Überschreitung des genehmigten Baukredits wird trotz der Mehrarbeiten nicht erwartet.

ABSCHLUSS DER GEMEINDEVERSAMMLUNG

Der Gemeindepräsident fragt die Stimmbürger, ob jemand Einwände gegen die Verhandlungsführung habe. Dazu meldet sich niemand.

Die Stimmbürger werden darauf aufmerksam gemacht, dass sie das Recht zur Protokolleinsicht haben. Dieses liege nach Unterzeichnung durch die Stimmenzähler bei der Gemeindeverwaltung zur Einsichtnahme auf. Zudem wird es auf der Gemeindehomepage veröffentlicht.

Sergio Rämi dankt für aktive Teilnahme am verkehrspolitischen Geschehen in der Gemeinde.

Speziell erwähnt er den Initianten und dankt ihm für sein Engagement.

Auch den Medien und den Stimmenzähler gehört ein grosses Merci.

Für die Richtigkeit des Protokolls:

Verena Siegwart
Gemeindeschreiberin

Protokollgenehmigung

Die Richtigkeit und Vollständigkeit des Protokolls bezeugen:

Sergio Rämi, Gemeindepräsident

(Datum & Unterschrift)

Maurizio Solazzo, Stimmenzähler

(Datum & Unterschrift)

Heinz Günthardt, Stimmenzähler

(Datum & Unterschrift)