

## KGV Möhlin - Mitwirkungsbericht

Absender	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Empfehlung Metron	Entscheid GR
<b>Grüne Möhlin</b>				
Allgemein	Grundsätzlich stimmen wir den übergeordneten Zielen zu. Vor allem die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs ist dringend angezeigt.	Kenntnisnahme	-	<b>Keine Anpassung</b>
Allgemein	Innovative Ideen wie die Förderung von Home Office oder Fahrgemeinschaften Steuerung durch Gemeinde z.B. mittels rundem Tisch mit den lokalen Arbeitgebern und dem GMU als Anfang für solche Projekte	Kenntnisnahme, relevant im Rahmen der Umsetzung auf Gemeindeebene	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Allgemein	Verkehr, der sich nicht vermeiden lässt, sollte konsequent in Richtung Öffentlicher bzw. Fuss- und Radverkehr umgelenkt werden. Hier hoffen wir, dass die im Konzept angedachten Massnahmen nicht in einer Schublade verstauben sondern rasch umgesetzt werden.	Kenntnisnahme	-	<b>Keine Anpassung</b>
ÖV	Für den geplanten Schulbesuch der Oberstufen-SuS aus dem Wegenstettertal im Steinli sollte unbedingt eine auf den Stundenplan abgestimmte direkte Busverbindung eingerichtet werden.	Die Fahrplanausgestaltung hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem die Gewährleistung wichtiger Anschlüsse an die Bahn. Die Anliegen können durch die Gemeinde eingebracht werden, es sind aber möglicherweise Kompromisse zu finden.	Allenfalls Ergänzung Kapitel ÖV mit dem Hinweis, dass die Bedürfnisse der Schulen bei der Fahrplangestaltung möglichst berücksichtigt werden sollten.	<b>Aufnahme in KGV</b>
ÖV - C2: Ausbau Haltestellen	Der Umbau der Haltestellen hat fristgerecht bis 2023 (resp. 2024) zu erfolgen.	Der Gesetzesauftrag diesbezüglich ist klar formuliert, die Haltestellen sind bis Ende 2023 behindertengerecht auszubauen. Im Einzelfall zu prüfen ist allerdings die Verhältnismässigkeit. Daher kann es sein, dass in begründeten Fällen einzelne Haltestellen nicht fristgerecht umgebaut werden.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
D1-Parkierung	Parkgebühren ab der 1. Minute, spätestens aber nach 15 Minuten. Innovativ wären z.B. GMU-Gutscheine für Leute, die nicht mit dem Auto einkaufen gehen.	Die Gebührengestaltung wurde im Zusammenhang mit dem Parkplatzreglement bereits diskutiert, die heute gültigen Regelungen werden als zweckmässig erachtet. Eine Anpassung der Bewirtschaftung ist zu einem späteren Zeitpunkt und bei Änderung der Rahmenbedingungen denkbar.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
D1 - Parkierung	Die Anzahl der öffentlichen Parkplätze ist laufend zu überprüfen und ggf. zu reduzieren.	sinnvolle Ergänzung, die in der Praxis ohnehin erfolgt.	Ergänzung des Massnahmenblatts mit dem Hinweis, dass die Anzahl der öffentlichen Parkplätze periodisch resp. im Zuge von konkreten Projekten überprüft wird.	<b>Aufnahme in KGV, aus Sicht der Arbeitsgruppe kann dabei aber auch eine Erhöhung erfolgen.</b>
D2 - Mobilitätsmanagement	Volle Zustimmung, Hinweise zu möglichen konkreten Massnahmen: Einschränkung des Parkplatzanspruches auf Leute, die mind. 20 km Arbeitsweg haben; Belohnung für Mitarbeitende, die nicht oder gemeinsam mit dem Auto zur Arbeit fahren; gedeckte Fahrradabstellplätze und Dusch- resp. Umkleidemöglichkeiten usw.	Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen liegt in der Kompetenz der Unternehmen. Die Gemeinde kann Unternehmen diesbezüglich beraten und im Rahmen von Bewilligungsverfahren Einfluss nehmen, aber selber in der Regel keine Massnahmen durchsetzen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Controlling	Die Grünen würden sich sehr wünschen, wenn die Berichterstattung über den Stand der Umsetzung nicht nur von der Verwaltung an den Gemeinderat erfolgt, sondern auch in geeigneter Form an die breite Öffentlichkeit.	Die regelmässige Kommunikation über den Stand der Umsetzung und den Bezug zum KGV macht Sinn.	Ergänzung des Kapitels Controlling mit dem Hinweis, dass die Öffentlichkeit in geeigneter Form regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert wird.	<b>Aufnahme im KGV, Wort «regelmässig» aber streichen</b>
<b>Grünliberale</b>				
Allgemein	Grundsätzlich begrüssen wir es, dass im KGV wesentliche Elemente für ein modernes Verkehrs-Managements als übergeordnete Ziele anerkannt und gesetzt sind.	Kenntnisnahme	-	<b>Keine Anpassung</b>
Allgemein	Bei der weiteren Prüfung des Berichts sind wir allerdings zur Auffassung gelangt, dass die daraus abgeleiteten Massnahmen oftmals unvollständig und ungenügend sind und daher nur eine halbherzige Umsetzung der oben genannten Ziele befürchten lassen	Kenntnisnahme	-	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
A.3 Aufwertung Hauptstrasse, Riburgerstrasse, Salinenstrasse	Die Attraktivitätssteigerung für den Fuss- und den Radverkehr auf dieser Hauptsammelstrasse (HSS) ist in der Tat zwingend. Dabei ist einer sicheren Ausgestaltung des Raumes für Radfahrerinnen und Radfahrer wie auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger hohes Gewicht zuzumessen. Wir denken da insbesondere an genügend breite, markierte Fahrstreifen für Fahrräder.	Kenntnisnahme, die genaue Ausgestaltung wird im Rahmen von konkreten Projekten geprüft und umgesetzt.		<b>Keine Anpassung</b>
A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen	Hier sieht der KGV in erster Linie bauliche Massnahmen vor. Wir sind jedoch dezidiert der Ansicht, dass mit der systematischen Einführung von Tempo 30 in diesen Gebieten die im Bericht genannten Ziele besser und schlussendlich auch kostengünstiger erreicht werden können. Insbesondere das als weiteres Ziel genannte "Quartierverträgliche Geschwindigkeitsniveau von ca. 40 km/h" ist diesbezüglich als ungenügend zu taxieren. Es muss stattdessen eine Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h angestrebt werden.	Zu diskutieren: Tempo 30 unseres Wissens bereits vom Stimmvolk verworfen. Angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Lärm-, Klima und Umweltdiskussionen sollte das Thema unseres Erachtens aber weiterbearbeitet werden. Tempo 30 ist eine adäquate und kostengünstige Option, um sowohl rasch mit einfachen Massnahmen auf Umweltanliegen im Siedlungsgebiet zu reagieren, indem Spielräume für mehr Begrünung entstehen, mehr Sicherheit entsteht und mehr Ruhe zu erwarten wäre.	Gesamtkonzept erarbeiten, schrittweise dort umsetzen, wo kein / wenig Widerstand ist.	<b>Kein Gesamtkonzept oder Teilkonzept Tempo 30.</b>  <b>Das quartierverbindliche Geschwindigkeitsniveau soll auf ca. 30km/h angepasst werden. Damit wird der KGV auch wieder stimmig und passt mit dem Dokument «Dimensionierung kommunale Strassen» auf Seite 39 überein. Dieses sieht für Quartierserschliessungstrassen eine Ausbaugrösse und Fahrgeschwindigkeit von 30km/h vor.</b>
A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen	Die für bauliche Massnahmen als ungeeignet eingestuften Strassen müssen durch eine entsprechende optische Gestaltung auf eine Reduktion der Geschwindigkeit und damit der Gefahren ausgerichtet und optimiert werden.	Die notwendigen und Zweckmässigen Massnahmen werden im Einzelfall geprüft.		<b>Keine Anpassung</b>
A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen	Bei Kreuzungen mit Rechtsvortritt ist die Vorfahrtsregelung durch entsprechende Bodenmarkierungen ("Schwalbenschwanz") zu verdeutlichen. Wir sehen solche Markierungen insbesondere an den Kreuzungen Bahnhofstrasse/Föhrenstrasse, Bahnhofstrasse/Kirchstrasse/ Kanzleistrasse und Bahnhofstrasse/Ulmenstrasse, da wir dort - begünstigt durch die unklare Gestaltung des Strassenraums mit geraden Fahrbahnen und optischen Fluchten besonders häufig Missachtungen der Vortrittsregelung beobachten.	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegengenommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>  <b>«Schwalbenschwanz» ist ein Element, kommend aus der Gestaltung von Tempo 30 Zonen.</b> <b>Bei Markierung müssten sämtliche Kreuzungen markiert werden.</b> <b>Unklare Situationen führen zu mehr Vorsicht bei den Lenkern und gemäss Unfallstatistik der Regionalpolizei zu viel weniger Unfällen.</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
A.6 Erschliessung ESP/WSP	Das ESP/WSP Bahnhof Möhlin eignet sich exemplarisch für eine Reduktion des MIV und eine moderne Gestaltung des Verkehrsregimes, inkl. Mobilitätsmanagement, Carsharing/Mobility, etc. Wir fordern den Gemeinderat daher auf, entsprechenden Planungsvorschlägen und Inputs der Bevölkerung hohe Priorität einzuräumen.	Kenntnisnahme, die Stossrichtung ist auch im Sinne des Gemeinderats und des Kantons.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
D.2 Mobilitätsmanagement	Wir fordern den Gemeinderat auf, diese nachhaltige Mobilität bei der Umsetzung des KGV gesamtheitlich zu beachten. Deshalb soll als erste Massnahme "Nachhaltige Mobilität zum Leitprinzip für alle Massnahmen des KGV gemacht werden".	In den formulierten Zielsetzungen ist dieses Anliegen zwar nicht explizit formuliert, aber enthalten.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
D.2 Mobilitätsmanagement	Gemeinde soll auf ihren eigenen Parkplätzen Ladestationen erstellen und damit ein positives Zeichen setzen. Diese Ladestationen müssen jedoch für alle Elektro-Fahrzeuge nutzbar sein, nicht nur für E-Bikes. Ausserdem sollen solche Ladestationen flächendeckend eingeführt werden. Der Gemeinderat soll auch bei privaten Parkplatzbesitzern auf die Erstellung entsprechender Anlagen hinwirken.	Die Gemeinde könnte da tatsächlich aktiv werden → zu prüfen	Allenfalls entsprechende Ergänzung Massnahmenblatt	<b>Keine Anpassung</b>
<b>SP</b>				
Allgemein	Kommunales Strassenreglement fehlt. Anstösser in Sackgassen wie Bäumlimattstrasse sollen gerade bei dieser hohen Beanspruchung zum Unterhalt beitragen.	Was fehlt genau? Der Bezug zum Strassenreglement? Das Strassenreglement regelt die Beiträge von Privaten. Der KGV macht keine Festlegungen zur Finanzierung von Bau und Unterhalt. Die Kategorisierung der Strassen im KGV und im Entwurf Strassenreglement wurde soweit sinnvoll aufeinander abgestimmt, die beiden Kategorisierungen verfolgen aber nicht denselben Zweck und sind daher im Einzelfall separat zu betrachten.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Allgemein	Weniger Salz-Einsatz beim Winterdienst gäbe Einsparungen durch geringere Schäden an Brücken, Strassen, Fahrzeugen, Gewässer, Kulturland und Vegetation.	Kenntnisnahme, nicht Stufe KGV		<b>Keine Anpassung</b>
Allgemein	Strassenbeleuchtungen nachts reduzieren ergäbe Einsparungen und Vorteile für die Natur.	Kenntnisnahme, nicht Stufe KGV		<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen	Wieso sind Ausnahmen bez. Verkehrsberuhigungsmassnahmen für diese Strassen aufgelistet? Vorschlag: entfernen, Nutzen nicht nachvollziehbar, kontraproduktiv.	Die erwähnten Strassen sollen aufgrund von Nutzungsüberlagerungen separat betrachtet werden. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sind aber nicht pauschal ausgeschlossen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
ESP / WSP Möhlin	ESP/WSP: verkehrssames Areal (2000W?) beim Bahnhof Möhlin	Die Stossrichtung ist sinngemäss an verschiedenen Stellen im KGV aufgenommen. Für die Festlegung eines Labels (2000 Watt) ist der KGV nicht geeignet. Die Planungen zum ESP/WESP laufen parallel., solche Fragestellungen / Themen werden dort diskutiert und festgelegt.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Veloverkehr	Die im Plan eingezeichneten Velowege sind auf kommunaler Ebene keine Velowege sondern lediglich Strassenverbindungen ohne spezielle Qualität für Velo. Schlecht entwässerte Strassen zwingen Velofahrer in stehendem Wasser (Pfützen) zu fahren.	Es handelt sich nicht um Velowege sondern um ein Wegnetz, welches hauptsächlich aus bestehenden Strassen besteht. Die Strassen dienen allen Verkehrsteilnehmenden und ihre Bedürfnisse sind entsprechend zu berücksichtigen. Die Massnahmen B1 und B2 sehen vor, das Netz für den Fuss- und Veloverkehr sukzessive zu verbessern resp. die bestehenden Defizite zu beheben.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Veloverkehr	Wenn die Hauptstrasse/Riburgerstrasse als Hauptachse für Veloverkehr dienen soll, muss sie auch entsprechend gestaltet werden (Velo-spur). Als kurzfristige Massnahme Riburgerstrasse könnte eine Verbesserung mit Fahrbahnverschmälerung oder Zentralfahrbahn erreicht werden, mittelfristig neue Strassenraumgestaltung (Bäume?) statt Fussgängerwüste.	als Kenntnisnahme: Die Defizite für den Veloverkehr auf der Hauptstrasse sind bekannt und werden in Abwägung mit anderen Bedürfnissen an den Strassenraum betrachtet (Siehe dazu Massnahmen A3 im KGV).	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Veloverkehr	Velofahrer nehmen gerne die Nebenachsen, welche aber teilweise schlecht geführt sind (im Bereich Bach Konflikte mit Fussgänger) oder behindern den Veloverkehr. Hindernisse auf den Nebenachsen sind für Velo mit Anhänger, Seniorenmobile, etc. nur schwer passierbar. Beispiele: Spielplatzstrasse in Steinligasse, Unterführung Sailstrasse in Rappertshäusernstrasse, Unterführung Eschenmattstrasse in Efeuweg.	Die Schwachstellen wurden systematisch erhoben und in Der Kom-mission besprochen. Die Dokumentation wird bezüglich der erwähnten Beispiele überprüft und allenfalls ergänzt.	Erwähnte Beispiele falls sinnvoll ergänzen.	<b>Ergänzung</b> <i>Hinweis aus Überarbeitung: Keine Anpassung nötig, da bereits im Schwachstellenplan berücksichtigt.</i>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
Veloverkehr	Bessere Veloverbindung zu den Schulhäusern Siehe Massnahme B2 und zum Bahnhof.			<b>Keine Anpassung</b>
Fussverkehr	Abgeschrägte Trottoir-Kanten = Verbesserung Kenntnissnahme - Nicht Stufe KGV der Durchlässigkeit für Velo, Seniorenmobile, Rollstühle, etc.		Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Fussverkehr	Bachweg: Leider besteht keine durchgehende Möglichkeit entlang des Möhlinbachs zu gehen.	Eine durchgehende Verbindung ist sehr schwer umsetzbar. Der Zugang resp. die Verbindung entlang des Baches wird wo möglich gewährleistet.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Velo- und Fussverkehr	Velo und Fussgänger müssen sich streckenweise schmale Wege teilen, was teilweise zu problematischen Situationen führt. Seitlich angebrachte Stege bei Engstellen (z.B. entlang dem Bach, zwischen Schiffplatz und ehem. Tschutt- platz Ryburg, oberhalb Schweli, etc.) würden et- was mehr Platz zum Ausweichen schaffen.	Die Schwachstellen wurden systematisch erhoben und in Der Kommission besprochen. Die Dokumentation wird bezüglich der erwähnten Beispiele überprüft und allenfalls ergänzt.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Veloverkehr	Querung Veloweg bei Saline Industriezubringer zu Waldstrasse nach Rheinfeldern gefährlich.	Die Schwachstellen wurden systematisch erhoben und in Der Kommission besprochen. Die Dokumentation wird bezüglich der erwähnten Beispiele überprüft und allenfalls ergänzt.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung und liegt zudem auf dem Gemeindebann von Rheinfeldern</b>
Verkehrsberuhigung	Sicherheit erhöhen und Lärmschutz durch „natürliche“ Temporeduktionen/Strassengestaltung, als Alternative zu „Tempo 30“.	Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden in einem nächsten Schritt auf Basis des aktuellen Forschungs- und Wissensstand geprüft und konzipiert.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Verkehrsberuhigung	Temporeduktionen vor Zebrastreifen nach Kurven (bei der Chäsi, Mühli, Rest. Schiff)	Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden in einem nächsten Schritt auf Basis des aktuellen Forschungs- und Wissensstand geprüft und konzipiert.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Verkehrsberuhigung	Sicherheit verbessern (Schüler), durch Strassenraumgestaltung. Tempovorschriften wo nötig (z.B. „Chäsi“ und Fridolins-„Chäppeli“)	Siehe dazu Massnahme A5	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
Zufahrt Industrie	Zufahrt zur Industrie für PW's über den Indust- riezubringer (wurde dafür gebaut) / Umlenkung PW-Arbeitsverkehr auf Industriezubringer statt A4. über Steinligasse (u.a. Schulweg). Stichprobe während ca. 30min. am 19.10.2018 von Saline her kommend: Kleinlastwagen der Firmen Sauter Metall, Planzer, Galliker, Streck, etc.; PW-Zulassungsschilder Lö, BL, etc. Lösungsvorschläge: a.) Linksabbiegeverbot in Steinligasse von Saline her (erlaubt Zufahrt zu den Schul-/Sportanlagen von südlich der Steinligasse her); b.) Abbiegeeinspurstrecke auf der Riburgerstrasse in die Steinligasse entfernen oder c.) und/oder Tempo 40 Steinligasse, etc.	Die Problematik ist bekannt und wird bearbeitet. Siehe Massnahmen	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
ESP/WSP	Verbesserung Parkierung beim Bahnhof SBB/Parkkonzept Bahnhof für ESP/WSP.	Das Parkierungskonzept für den ESP/WSP wird im Rahmen der laufenden Planungen konkretisiert.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Parkierung	Wechselparkierfelder sind geeignete Mittel um den Verkehr zu beruhigen, bergen dafür Gefahren für Velofahrer.	Werden bereits dort angewandt wo Verkehrsrechtlich möglich.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Mobilitätsmanagement	Mobility-Parkplatz im Zentrum (Gemeindehaus oder Werkhof)	Neue Mobility-Standorte sind stark von der Potenzialabschätzung des Anbieters abhängig. Eine Mitfinanzierung durch die Gemeinde kann im Rahmen der Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen (Massnahme D2) geprüft werden.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Mobilitätsmanagement	Elektro-Tankstelle bei PV-Anlagen (z.B. Steinli-Turnhalle)	Siehe Massnahme D2 Mobilitätsmanagement	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Strassenraumgestaltung	Haldenstrasse: Zentralfahrbahn mit Markierung als Fortsetzung Velostreifen	gelber Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden in einem nächsten Schritt umgesetzt	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Strassenraumgestaltung	Batastrasse: Platz vor Fridolins- Kapelle verbessern	Massnahmen werden mit aktueller Projektierung geprüft und umgesetzt	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
Strassenraumgestaltung	Bahnhofstrasse verlängern als zukünftige Zufahrt für das neue Quartier WSP Bahnhof?	Zu- Die Erschliessung des ESP/WSP wird im Rahmen der laufenden Planungen konkretisiert. Im KGV werden die Stossrichtungen definiert.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
Verkehrsberuhigung	Tempo 30 in den Quartieren	Tempo 30 unseres Wissens bereits vom Stimmvolk verworfen. Angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Lärm-, Klima und Umweltdiskussionen sollte das Thema unseres Erachtens aber weiterbearbeitet werden. Tempo 30 ist eine adäquate und kostengünstige Option, um sowohl rasch mit einfachen Massnahmen auf Umweltanliegen im Siedlungsgebiet zu reagieren, indem Spielräume für mehr Begrünung entstehen, mehr Sicherheit entsteht und mehr Ruhe zu erwarten wäre.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>  <b>Kein Gesamtkonzept oder Teilkonzept Tempo 30.</b>
Verkehrsberuhigung	Temporeduktion beim Spielplatz Leigrube	Der Spielplatz liegt ausserhalb des Baugebiets. Die Möglichkeit für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind zu prüfen.	Keine Anpassung, Aufnahme und Prüfung des Anliegens bei der Verwaltung	<b>Keine Anpassung</b>
Industrie	Industrie stellt keine Parkplätze für ihre LKW-Zulieferer bereit. Diese warten dann teilweise übers Wochenende auf <b>öffentlichen</b> Strassen, ohne Sanitäranlagen. Industrie verpflichtet.	Die Problematik ist bekannt und wird bearbeitet.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
ÖV	Postauto-Busfahrplan verdichten und koordinieren, Busrouten als „Dorfbus“ optimieren.	Die Überprüfung und der Ausbau des Busnetzes ist als Massnahme im KGV enthalten. Die Ideen / Bedürfnisse werden zu gegebener Zeit in diesem Zusammenhang geprüft. Ein Busangebot im Sinne eines Dorfbusses ist wünschenswert, allerdings muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einem verträglichen Verhältnis stehen. Die Einführung eines Ortsbusses wurde erwogen, für den Moment allerdings verworfen, da die Erschliessung mit den Linienbussen in den meisten Gebieten gegeben ist. Bei steigender Nachfrage und unter Berücksichtigung neuer Technologien kann die Einführung eines solchen Angebots aber zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>



<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
ÖV	Busverkehr Richtung Bata als Ringstrecke (Hinweg via Kraftwerkstrasse, zurück via Ba-tastr.), Verlegung Bushaltestelle in beide Richtungen zum Volg Ryburg.	Kenntnisnahme Die Überprüfung und der Ausbau des Busnetzes ist als Massnahme im KGV enthalten. Die Ideen / Bedürfnisse werden zu gegebener Zeit in diesem Zusammenhang geprüft.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
ÖV	Oberstufenzentrum Steinli: (direkte Busverbindung von Ryburg/Schul- und Sportanlagen Steinli ins Oberdorf Möhlin/ Wegenstetten ohne Umsteigen am Bahnhof.	Kenntnisnahme Die Überprüfung und der Ausbau des Busnetzes ist als Massnahme im KGV enthalten. Die Ideen / Bedürfnisse werden zu gegebener Zeit in diesem Zusammenhang geprüft.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
ÖV	Die Infrastruktur am Bahnhof, sowohl diejenige der SBB- als auch der Gemeinde ist teilweise in schlechtem Zustand (Beleuchtung, Sauberkeit).	Kenntnisnahme, nicht Stufe KGV	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
<b>Erika und Hanspeter Kym-Plüss</b>				
Velo + Fussgänger	Gelbe Fahrradstreifen auf Haupt- und Nebenstrassen	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen-genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
	Grössere Sicherheit bei der Hafnerhöhle (offizielle Fahrradroute) (z. B. Einbahn für Autofahrer, Geschwindigkeitsreduktion etc.)			<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung:	Mehr Sicherheit Maispracher-/Wallstrasse beim Ortseingang	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen-genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung:	Grössere Sicherheit beim „Chäppeli Kreuz“ beim Überqueren der Hauptverkehrsstrasse	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen-genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
MIV und Parkierung:	Markierung von Rechtsvortritten z. B. speziell: Kraftwerkstrasse, Kreuzung: Bahnhofstrasse/ Eschenmattstrasse, Kreuzung: Bachstrasse/Poststrasse, Kirchstrasse/ Bahnhofstrasse	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen- genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>  «Schwalbenschwanz» ist ein Element, kommend aus der Gestaltung von Tempo 30 Zonen. Bei Markierung müssten sämtliche Kreuzungen markiert werden. Unklare Situationen führen zu mehr Vorsicht bei den Lenkern und gemäss Unfallstatistik der Regionalpolizei zu viel weniger Unfällen.
ÖV	Einführung Dorf Bus (Elektro)	Ein Busangebot im Sinne eines Dorfbusses ist wünschenswert, allerdings muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einem verträglichen Verhältnis stehen. Die Einführung eines Ortsbusses wurde erwogen, für den Moment allerdings verworfen, da die Erschliessung mit den Linienbussen in den meisten Gebieten gegeben ist. Bei steigender Nachfrage und unter Berücksichtigung neuer Technologien kann die Einführung eines solchen Angebots aber zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden.		<b>Keine Anpassung</b>
<b>Sammeleingabe, Ansprechperson Erika und Hanspeter Kym-Plüss</b>				
Velo+ Fussgänger	Sicherheit an der Leigrubenstrasse und Brunn- gasse (QSS) für Fussgänger	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen- genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung	Sicherheit an der Beminastrasse Quartierssam- melstrasse (QSS): Zur Vermeidung von unangepassten Fahrge- schwindigkeiten beim Befahren des Hanges und gegen den Schleichverkehr (trotz Verbot für Motorwagen und Motorräder/Zubringerdienst gestattet) ein Trottoir oder andere Verkehrsbe- ruhigungsmassnahmen zu bauen.	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen- genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
MIV und Parkierung	Verkehrsberuhigung in den Quartieren Förderung des Langsamfahrens in den Quartieren und Förderung von Tempo 30 Zonen.	Zu diskutieren: Tempo 30 unseres Wissens bereits vom Stimmvolk verworfen. Angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Lärm-, Klima und Umweltdiskussionen sollte das Thema unseres Erachtens aber weiterbearbeitet werden. Tempo 30 ist eine adäquate und kostengünstige Option, um sowohl rasch mit einfachen Massnahmen auf Umwelthanliegen im Siedlungsgebiet zu reagieren, indem Spielräume für mehr Begrünung entstehen, mehr Sicherheit entsteht und mehr Ruhe zu erwarten wäre.	Gesamtkonzept erarbeiten, schrittweise dort umsetzen, wo kein / wenig Widerstand ist.	<b>Keine Anpassung</b>  <b>Kein Gesamtkonzept oder Teilkonzept Tempo 30.</b>
MIV und Parkierung	Änderung im KGV, S 53 A.5 Verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Strassen: „Quartierverträgliches Geschwindigkeitsniveau von ca. 40 km/h“ auf 30 km/h zu reduzieren.	Zu diskutieren: Tempo 30 unseres Wissens bereits vom Stimmvolk verworfen. Angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Lärm-, Klima und Umweltdiskussionen sollte das Thema unseres Erachtens aber weiterbearbeitet werden. Tempo 30 ist eine adäquate und kostengünstige Option, um sowohl rasch mit einfachen Massnahmen auf Umwelthanliegen im Siedlungsgebiet zu reagieren, indem Spielräume für mehr Begrünung entstehen, mehr Sicherheit entsteht und mehr Ruhe zu erwarten wäre.	Gesamtkonzept erarbeiten, schrittweise dort umsetzen, wo kein / wenig Widerstand ist.	<b>Kein Gesamtkonzept oder Teilkonzept Tempo 30.</b>  <b>Das quartierverbindliche Geschwindigkeitsniveau soll auf ca. 30km/h angepasst werden. Damit wird der KGV auch wieder stimmig und passt mit dem Dokument «Dimensionierung kommunale Strassen» auf Seite 39 überein. Dieses sieht für Quartierschliessungstrassen eine Ausbaugrösse und Fahrgeschwindigkeit von 30km/h vor.</b>
	Geeignete Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion beim Spiel- und Erholungsplatz (beim Melemer Feld/Leigrubenstrasse).	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant und umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegen- genommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

Absender	Mitwirkungseingabe	Erwägungen	Empfehlung Metron	Entscheid GR
<b>Stadt Rheinfelden</b>				
Allgemein	Der kommunale Gesamtplan Verkehr der Stadt Rheinfelden vom 23. April 2012 sieht folgende Radrouten mit Anschluss an die Gemeinde Möhlin vor, welche im vorliegenden KGV der Gemeinde Möhlin nicht fortgesetzt werden: a) Lokale Radroute auf der ehemaligen Kantonsstrasse K495 durch den Wald (Riburgerstrasse). Im „Teil-plan Radverkehr“ ist diese Verbindung lediglich als „historischer Verkehrsweg“ dargestellt. b) Regionale Radroute durch den Wald entlang der Bahnlinie (Bahnhof Möhlin - Friedhof Rheinfelden). c) Lokale Radroute vom Knoten Kohlplatz/Schiffacker (Rheinfelden) auf dem Zeiningerweg zum Gebiet Chilli (Hirschenkehege).	Die Hinweise sind korrekt, die gemeindeübergreifende Abstimmung der beiden Instrumente resp. Netze macht Sinn.	Prüfung der Hinweise, Anpassung des Teilplans Radverkehr	<b>Anpassung</b> <i>Hinweis aus Überarbeitung: Die erwähnten kommunalen Routen befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Rheinfelden. Kommunale Routen können nur innerhalb der Gemeinde Möhlin eingetragen werden. Die Route «c)» wird im Gemeindegebiet von Möhlin ergänzt, ansonsten werden keine Anpassungen vorgenommen.</i>
Allgemein	Alle übrigen Verkehrswege schliessen kongruent an die Verbindungen der Gemeinde Rheinfelden an.	Kenntnisnahme	-	<b>Keine Anpassung</b>
<b>SVP Möhlin</b>				
Allgemein	Die SVP Möhlin begrüsst die Ausarbeitung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr grundsätzlich. Die SVP Möhlin lehnt jedoch insbesondere das vom Gemeinderat festgelegte Ziel Nr. 1 «Verkehr vermeiden und verringern» sowie die Verkehrsreduktion auf Quartierstrassen mit Tempo 30 ab. Die SVP Möhlin kann damit einverstanden erklären, wenn Anreize für den Wechsel des Verkehrsträgers gesetzt werden. Durch die diversen Massnahmen wird oft nur eine Verlagerung des Problems erreicht. Dementsprechend geht das vom Gemeinderat formulierte Ziel Nr. 1 «Verkehr vermeiden und verlagern» definitiv zu weit.	Das Ziel Nr. 1 «Verkehr vermeiden und verringern» entspricht einer nachhaltigen und zukunftsgerichteten Mobilitätsstrategie, wie sie auch vom Kanton vorgegeben wird.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
MIV und Parkierung	Der Gemeinderat lässt dabei wichtige Aspekte ausser Acht und missachtet insbesondere von der Stimmbevölkerung mehrfach geäusserten Willen, kein Tempo 30 auf Quartierstrassen einführen zu wollen. Die SVP Möhlin ist der Meinung, dass die Sicherheit punktuell, z.B. entlang vom Schulwegen, erreicht werden kann	Die Dimensionierungsrichtlinien auf Seite 39 empfehlen auf Quartiererschliessungsstrassen eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 30km/h. Im KGV ist jedoch in keiner konkreten Massnahme die Umsetzung von Tempo 30 formuliert. Das Massnahmenblatt A5 "verkehrsberuhigte Quartiere / kommunale Stassen" zeigt das Vorgehen mit baulichen Massnahmen auf.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung	die Netze des Langsamverkehrs sind bereits gut ausgebaut und gerade auf den Quartierstrassen liegen keine Unfallschwerpunkte	Die Analyse zeigt, dass etliche Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz bestehen. Das Fehlen von Unfallschwerpunkten heisst noch nicht, dass es keine Stellen gibt, welche subjektiv oder objektiv als gefährlich wahrgenommen werden und die Qualität des Fuss- und Velowegnetzes schmälern.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung	Des Weiteren wird durch den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestellen sichergestellt, dass der Verkehr auf natürliche Art und Weise verlangsamt wird, nachdem die Bushaltestellen auf die Strasse verlegt werden.	Diese Massnahme nützt nur punktuell, nämlich dann, wenn der Bus tatsächlich an der Haltestelle steht. In der restlichen Zeit findet der Effekt nicht statt.		<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung	In Bezug auf die Vermeidung und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs ist festzuhalten, dass Möhlin als Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Aargau ausgewiesen ist. Gerade für ländliche Entwicklungsachsen, auf dem Möhlin liegt, sieht Mobilität Aargau keine zwingende Verminderung des motorisierten Individualverkehrs vor.	Bereits heute bestehen punktuell Engpässe auf dem Stassennetz. Mit der Bevölkerungs- und Beschäftigungszunahme verschärfen sich diese Engpässe und die negativen Folgen davon. Neben dem punktuellen Ausbau der Infrastruktur sind auch gemäss Kanton die Umsetzung von Massnahmen zur Verschiebung des Modal Splits angezeigt.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
MIV und Parkierung	Bei der Wahl der entsprechenden Massnahmen ist Vorsicht geboten: Verbote behindern einerseits die Wirtschaft, zu denken ist an Mehrkosten und Produktivitätsverlust. Andererseits können auch potentielle gute Steuerzahler — auf welche die Gemeinde Möhlin dringend angewiesen ist — von einem Zuzug resp. Verbleib in der Gemeinde abgehalten werden.	Chancen und Risiken der einzelnen Massnahmen sind immer im Einzelfall und sorgfältig gegeneinander abzuwägen. Zudem ist der Nutzen auch immer gesamthaft - das heisst verkehrsträgerübergreifend - zu betrachten. Wir sind der Meinung, dass die angedachten Massnahmen auch im Vergleich zu anderen Gemeinden nicht "zu weit" gehen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>

<i>Absender</i>	<i>Mitwirkungseingabe</i>	<i>Erwägungen</i>	<i>Empfehlung Metron</i>	<i>Entscheid GR</i>
MIV und Parkierung	In Bezug auf die erwähnten Handlungsfelder ist anzumerken, dass gerade nicht genügend Parkplätze im öffentlichen Bereich zur Verfügung stehen, was Verkehrsteilnehmer in Stosszeiten regelmässig zu wildparkieren veranlasst und dadurch gefährliche Situationen geschaffen werden.	Der Private Parkplatzbedarf (insbesondere für Dauerparkierer) sollte in der Regel auf privatem Grund abgedeckt werden. Es gibt Ausnahmen (z.B. Ortsbild) wo davon abgewichen wird und ein Angebot auf öffentlichem Grund angezeigt ist. Problemen wie Wildparkieren ist daher wenn möglich mit anderen Massnahmen zu begegnen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>
<b>Hedy Studer (betreffend Steinligasse)</b>				
	Durch unsere Strasse fahren seit Jahrzehnten sehr viele Autos und Lastwagen. Die Industriestrasse hat teilweise dagegen geholfen. Am Morgen viele Leute zur Arbeit und während dem Tag auch kleine und manchmal grosse Lastwagen. Dieser Verkehr müsste grösstenteils auf die Industriestrasse. Am Abend gibt es dann viele Autos zu den Sportanlagen, die teilweise auch sehr schnell fahren. Der Verkehr ist laut und teilweise gefährlich. Die Strasse ist auch ein Schulweg.	Die konkreten Massnahmen werden strassenspezifisch geplant um umgesetzt. Die Hinweise werden für die weitere Bearbeitung entgegengenommen.	Keine Anpassung	<b>Keine Anpassung</b>