



***Tempo-30-Zone Schwäbisquartier***  
*Kurzgutachten*

***Gemeinde Steffisburg, Stadt Thun***  
*30. November 2010*

<b>Tempo-30-Zone Schwäbisquartier</b>		<b>KURZGUTACHTEN</b> ①
Gemeinde	Steffisburg / Thun	
Ausgangslage	<p>Mit dem Bypass Thun Nord erhält die Agglomeration Thun im Norden eine zusätzliche Aarequerung. Dadurch werden die wichtigsten Engpässe im Thuner Strassennetz entschärft.</p> <p>Die Neuorganisation des A6-Zubringers mit einem Anschluss in der Glättlimüli und die Verlängerung des Zubringers bis zur Stockhornstrasse hat erhebliche Auswirkungen auf das Strassennetz der Gemeinde Steffisburg. Um einen optimalen Nutzen des Projektes anzustreben, wurden verkehrliche flankierende Massnahmen (vfM) ausgearbeitet. Diese gehören als Begleitprojekte zum Bypass Thun Nord. Eines dieser vfM ist die Tempo-30-Zone Schwäbisquartier.</p> <p>Die Tempo-30-Zone Schwäbisquartier soll der Durchfahrtswiderstand auf der Schwäbisstrasse verstärken und damit den Verlagerungseffekt des Bypasses Thun Nord erhöhen. Erwartet wird eine Verkehrsreduktion von 30 % auf der Schwäbisstrasse. Die Schwäbisstrasse wird aus dem Hauptstrassennetz zur Sammelstrasse zurückklassiert.</p> <p>Realisiert wird die Tempo-30-Zone Schwäbisquartier erst nach der Fertigstellung des Bypasses Thun Nord.</p>	
Abgrenzung	<p>Durch die neue Tempo-30-Zone werden die beiden bestehenden Zonen Sonnenfeld – Kirchenfeldstrasse und Schwäbis – Schlossstrasse zu einer grossen Zone zusammen geschlossen.</p> <p>Die zusammengeschlossene Zone wird wie folgt abgegrenzt: Kyburgstrasse, Bernstrasse, Zubringer, Bahnlinie, Gelände ArmaSuisse, Aare</p>	
Strassen innerhalb der neuen Zone	<p>Steffisburg: Schwäbisstrasse, Mittelstrasse, Tulpenweg, Eschenweg, Maierstrasse, Fohlenweg, Alleestrasse</p> <p>Thun: Grabenstrasse</p>	



<b>Bestehende Situation</b>		<b>KURZGUTACHTEN</b> ②
Siedlungsstruktur	lockere Überbauung, mehrheitlich Wohnnutzung	
Strassenhierarchie	Zur Zeit ist die Schwäbisstrasse Bestandteil des Hauptstrassennetzes. Zum Zeitpunkt der Realisierung der Tempo-30-Zone (nach Fertigstellung des Bypasses Thun Nord) befinden sich alle Strassen im Quartierstrassennetz.	
Temporegime	Generell Tempo 50	
Vortrittsregelung	Schwäbis- / Mittel- und Gerberstrasse sind vortrittsberechtigende Strassen, Kreisell beim Knoten Schwäbis-, Mittelstrasse	
Verkehrsaufkommen	Heute: DTV 8'600, ASP ca. 1'000 Nach Realisierung des Bypasses Thun Nord angestrebt: DTV 6'000	
Geschwindigkeitsmessungen	Werden vor der Umsetzung durchgeführt	
Ausbau Fahrbahn	Fahrbahnbreite: 8.0 m (Schwäbis-/ Mittel- / Gerberstrasse) Belag: gut	
Fussgängerschutz	Schwäbis- und Mittelstrasse: beidseitiges Trottoir Gerberstrasse: getrennter, paralleler Fussweg (einseitig)	
ÖV	Bus-Linienverkehr auf der Schwäbisstrasse – Mittelstrasse – Gerberstrasse	
Unfälle vgl. Beilage	Polizeilich registrierte Unfälle in den letzten 5 Jahren: 40, davon 31 mit Verletzten  Unfallschwerpunkte: Kreisell Schwäbis-/ Mittelstrasse (7 Unfälle in den letzten 2 Jahren, davon 6 mit Verletzten (siehe Beilage))	

*Wirkungsziele*

- Verbesserung des Verlagerungseffekts des Bypass Thun Nord (Verhinderung einer versteckten Umfahrung durch das Quartier)
  - Erhöhung des Durchfahrwiderstands
  - Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der Schwäbisstrasse um ca. 30 %
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Velofahrende
- Verbesserung der Wohnqualität durch geringere Lärm- und Luftbelastung
- Aufwertung des Wohnumfelds
- Hohe Akzeptanz und Wiedererkennbarkeit der Gestaltungselemente

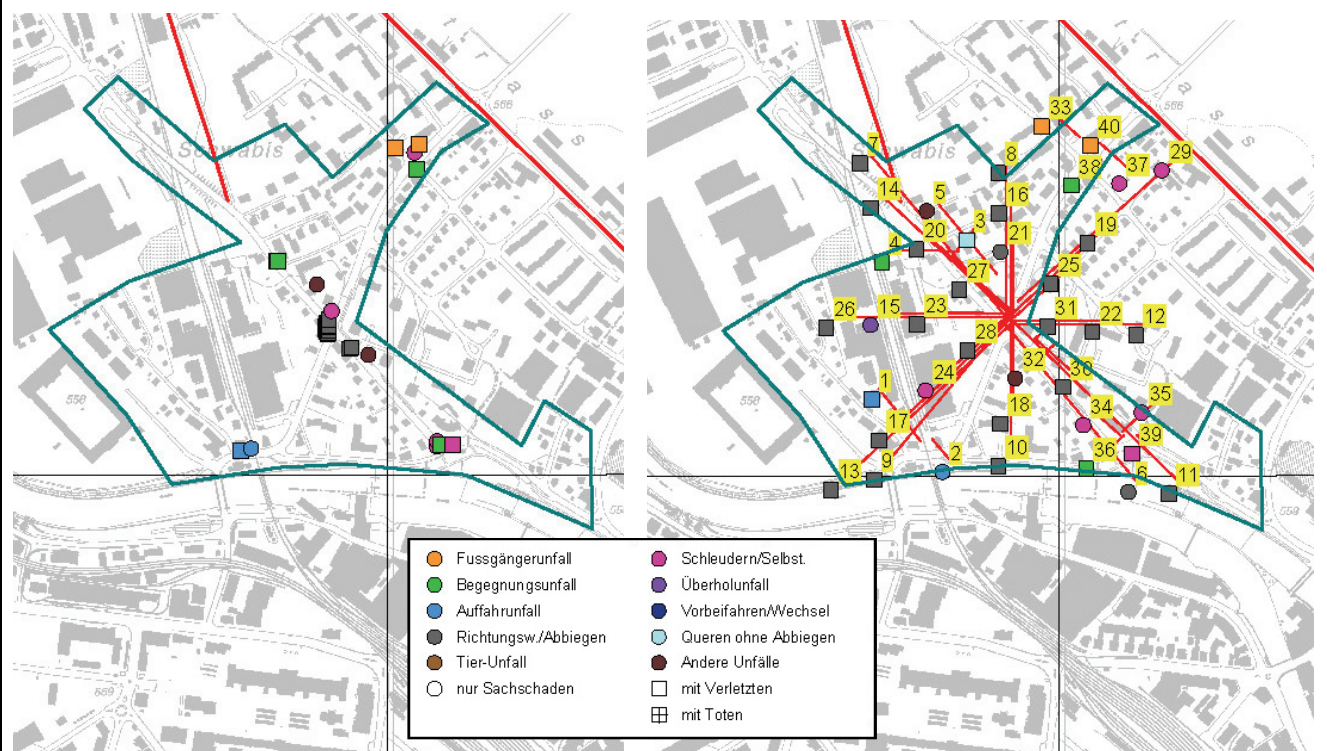
*Umsetzungsziele*

- Ausgestaltung der Strassen entsprechen ihrer neuen Funktion (Erschliessung und lokale Verbindungsstrassen)
- Verstärkung des siedlungsorientierten Charakters
- Augenfällige Torsituationen
- Ablesbarkeit des Geschwindigkeitsregimes am Strassenraum

<b>Massnahmen im Einzelnen</b>		<b>KURZGUTACHTEN ④</b>
<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>	
Zonentore		
Zonensignal 2.59.1 (Vorderseite) / Ende Zonensignal 2.59.2 (Rückseite)	Art. 2a SSV	
Aufhebung Zonensignal 2.59.1 / Ende Zonensignal 2.59.2	Die Zonensignale der Zonen „Sonnenfeld – Kirchenfeldstrasse“ und „Schwäbis – Schlosstrasse“ entlang der Schwäbisstrasse werden überflüssig, da mit der neuen Zone „Schwäbisquartier“ eine grosse Tempo-30-Zone entsteht.	
Belagswechsel bei den Zoneneingängen	Augenfällige Ausgestaltung des Temporegime- wechsels	
Belagswechsel an sensiblen Stellen	Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden auf mögliche Konflikte, Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtsnahme	
Bodenmarkierung „Zone 30“ bei den Zonen- eingängen	Verdeutlichung des Regimewechsels	
Bodenmarkierung „30“	Wiederholendes Element zur Erinnerung des Temporegimes	
Seitliche Bänder längs der Schwäbis-, Mittel-, und Gerberstrasse	optische Einengung des Strassenraums mit Ge- schwindigkeitsmindernder Wirkung	
Markierter Rechtsvortritt	Erhöhung der gegenseitigen Rücksichtsnahme, Geschwindigkeitshemmendes Element	
Aufhebung Fussgängerstreifen (Standorte siehe Plan)	Fussgängerstreifen widersprechen dem Grundsatz der Tempo-30-Zonen, wonach das Queren der Fahrbahn überall zulässig ist.	

<b>Bemerkungen</b>	
Änderung Vortrittsrecht	Generell gilt Rechtsvortritt. Bestehende Trottoirüberfahrten werden jedoch belassen. Der Kreisel Schwäbisstrasse-Mittelstrasse dient als verkehrsberu- higendes Element und bleibt bestehen.
Sperre Mittelstrasse	Um Durchgangsverkehr durchs Quartier zu verhindern, wird die Mittelstrasse beim nördlichen Brückenkopf des Bahnübergangs mittels Barriere gesperrt. Die Anlieferung zur Crema AG soll hingegen direkt ab dem Bypass erfolgen. Berechtigte Fahrzeuge der Crema AG haben deshalb die Möglichkeit, die Barriere mittels Anmeldefunktion zu öffnen.

Ort und Datum:  30. November 2010	Unterschrift:  _____
---	----------------------------



Unfälle 2005 - 2009 (Symbole überlagert dargestellt)

Unfälle 2005 - 2009 (entzerte Darstellung)

*Atypische Ausgangslage für eine Tempo-30-Zone*

Mit dem bestehenden, breiten Strassenquerschnitt, der auch in Zukunft immer noch relativ hohen Verkehrsbelastung sowie dem Kreisel Schwäbis-, Mittelstrasse sind auf der Schwäbisstrasse für eine Tempo-30-Zone eher atypische Verhältnisse vorzufinden. Zusätzlich verkehrt eine Buslinie auf der Schwäbisstrasse, deren betriebliche Anforderungen eine Einschränkung von möglichen Tempo-30-Massnahmen darstellen.

Aus Sicht des Planungsbüros bestehen somit zwei zentrale Herausforderungen bei der Umsetzung der Tempo-30-Zone Schwäbisstrasse:

- Kann durch eine verhältnismässige, finanzierbare Strassenraumgestaltung das V85 auf das erforderliche Mass gesenkt werden?
- Kann die erwünschte Verkehrsverlagerung auf den Bypass durch die vorgeschlagenen Massnahmen erreicht werden?

*Stossrichtung der Massnahmen*

Bei den vorgeschlagenen Massnahmen wird aus Kostengründen auf eine bauliche Einengung des Strassenquerschnittes verzichtet. Auch punktuelle bauliche Hindernisse werden aus Rücksichtnahme auf den Busbetrieb nicht vorgeschlagen.

Die Massnahmen zielen darauf ab, mit verhältnismässigen Eingriffen den siedlungsorientierten Charakter zu stärken und das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Dazu wird der Strassenquerschnitt durch markierte Bänder am Rand optisch eingengt, die Eingangssituationen durch vollflächige Markierungen verdeutlicht, sowie Tempo-30-konforme Rechtsvortrittregelungen eingeführt. Durch den Kreisel besteht in der Mitte des Perimeters ein zusätzliches geschwindigkeitsdämpfendes Element.

*Wirksamkeit*

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass zusätzliche Massnahmen ergriffen werden müssen, um das Geschwindigkeitsniveau und damit auch den Durchfahrtswiderstand in ausreichendem Masse zu reduzieren. Die Wirksamkeitsüberprüfung ein Jahr nach Realisierung der Zone wird dies zeigen.

Werden bis zur Umsetzung der Massnahmen die Werkleitungen saniert, sollte dies unbedingt zur Gelegenheit genommen werden, weiterreichende Gestaltungsmassnahmen zu realisieren. Zentrales Element wäre eine generelle bauliche Einengung des Strassenquerschnittes.