

Egerkingen, Tempo 30 in Quartieren - Informationsanlass

Einführung von Tempo-30-Zonen

Ausgangslage und Vorgehen

In der Gemeinde Egerkingen ist eines der Legislaturziele des Gemeinderates die flächendecke Einführung von Tempo-30-Zonen auf dem Gemeindegebiet.

Eine erste Grobanalyse mit Massnahmen mit Zonenabgrenzung wurde bereits 2004 erstellt. Das Projekt wurde jedoch nicht weiterverfolgt.Nun wurde die Umsetzung der Tempo-30-Zonen wieder in Angriff genommen.

Aufgrund der langen Zeitspanne seit der Erstellung der Grobanalyse wurde dieses aktualisiert und mit begleitenden Geschwindigkeitsmessungen und einer Auswertung von aktuellen Unfalldaten ergänzt. Vor allem hinsichtlich der Bewertung von allfällig notwendigen Begleitmassnahmen ist eine aktualisierte Bewertung spezifischer Konfliktpunkte/-situationen und insbesondere der neuralgischen Punkte sinnvoll.

Zur Beantwortung der daraus entstandenen Fragenkomplexe wurde ein etappiertes Vorgehen gewählt: Eine Analyse der bestehenden Nutzungs- und Verkehrsmerkmale der Gemeinde Egerkingen (Strassentypen, Strassenquerschnitte, Temporegime, Knoten, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, ÖV-Haltestellen,Fussgängerstreifen, Einkauf, öffentliche Gebäude) dient der sinnvollen Abgrenzung der T-30-Zonen. Eine Auswertung von Unfällen und Verkehrsmessungen (Unfallkarte, Geschwindigkeitsmessungen) zeigt bestehende Sicherheitsdefizite auf. Daraus wurde dann der Handlungsbedarf abgeleitet. Als nächsten Schritt wurde dann ein generelles Massnahmenkonzept erarbeitet, welches die empfohlenen Stossrichtungen aufzeigt.

Im allgemeinen Planungsablauf wurden folgende Thematiken angegangen:

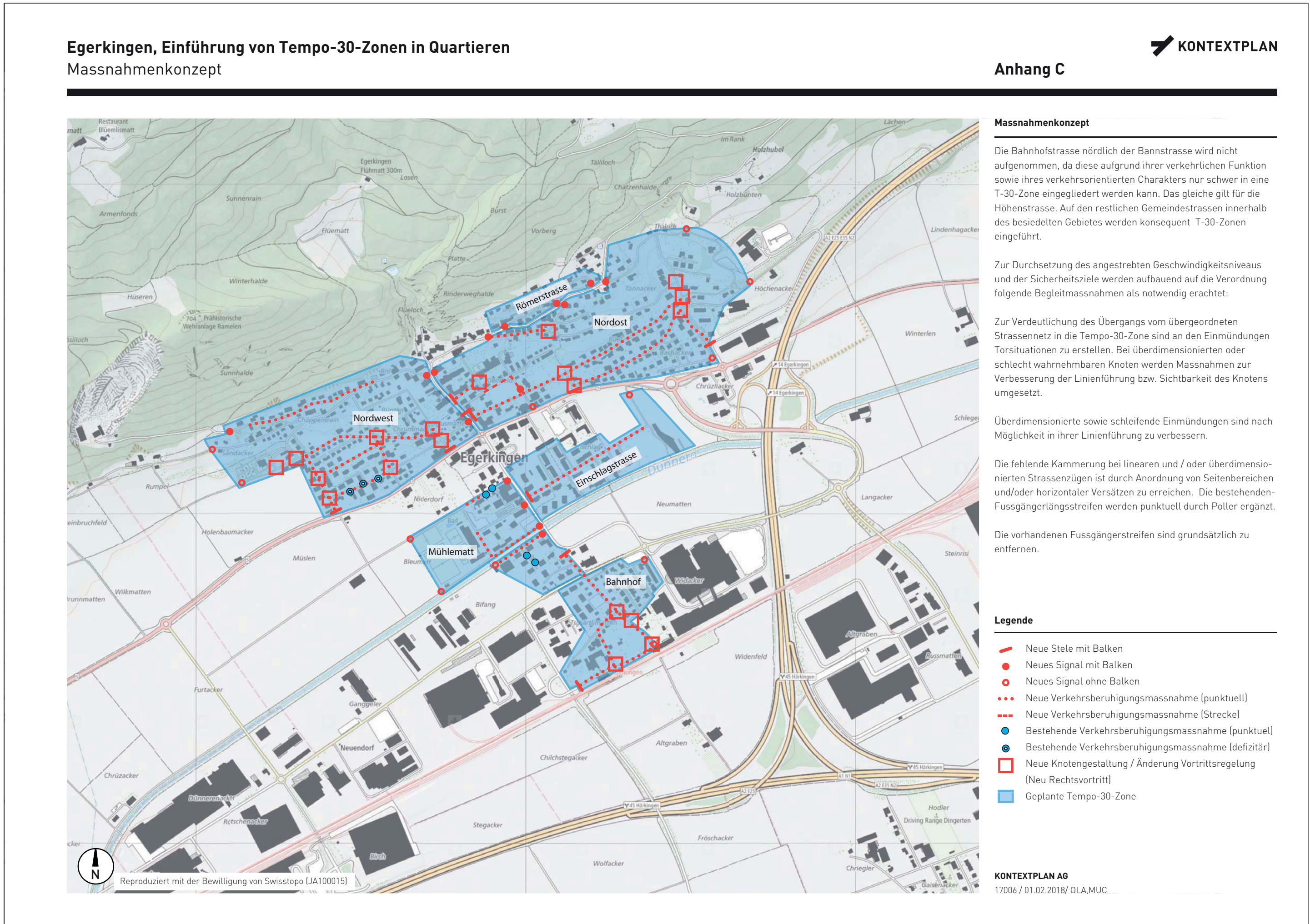
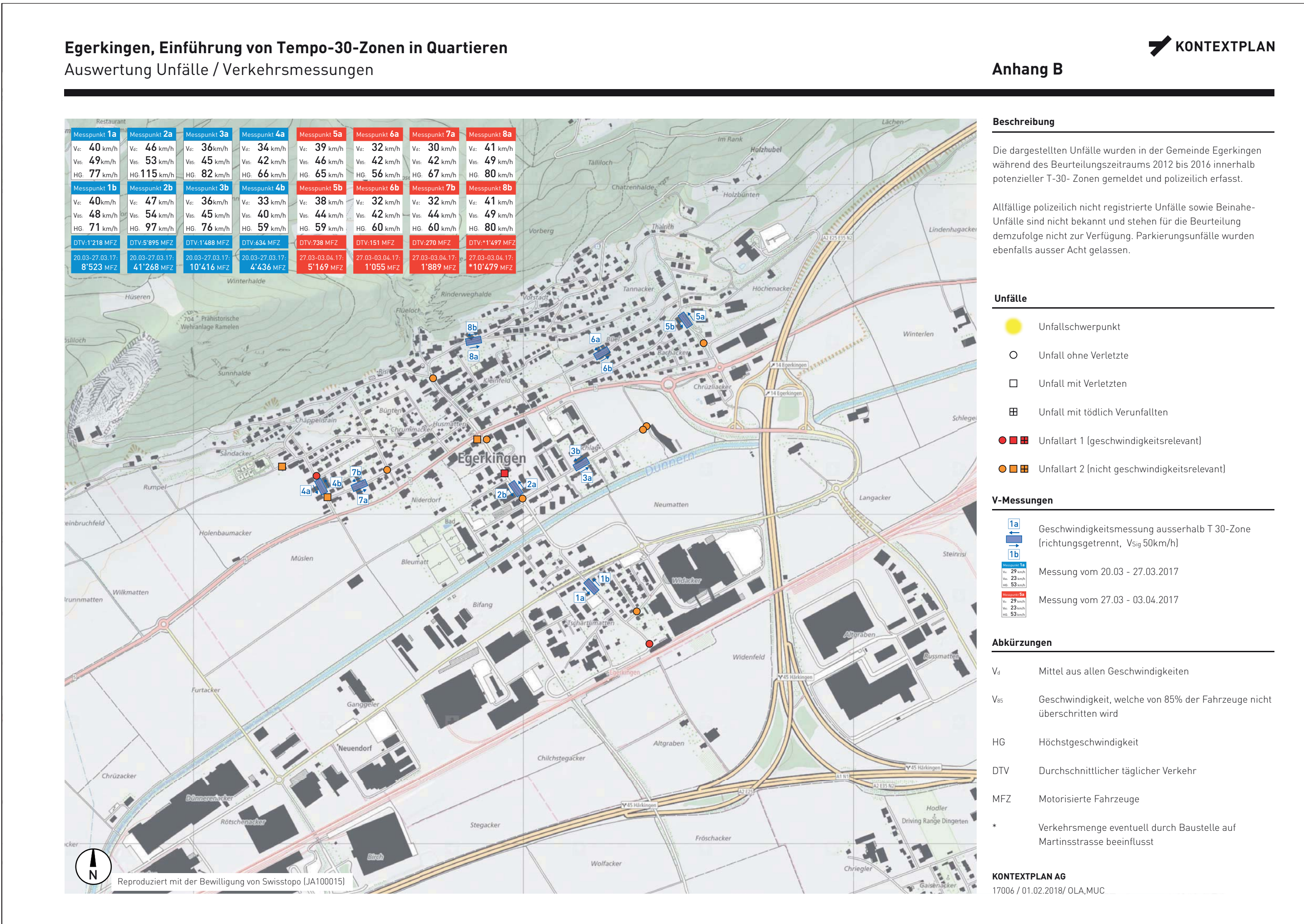
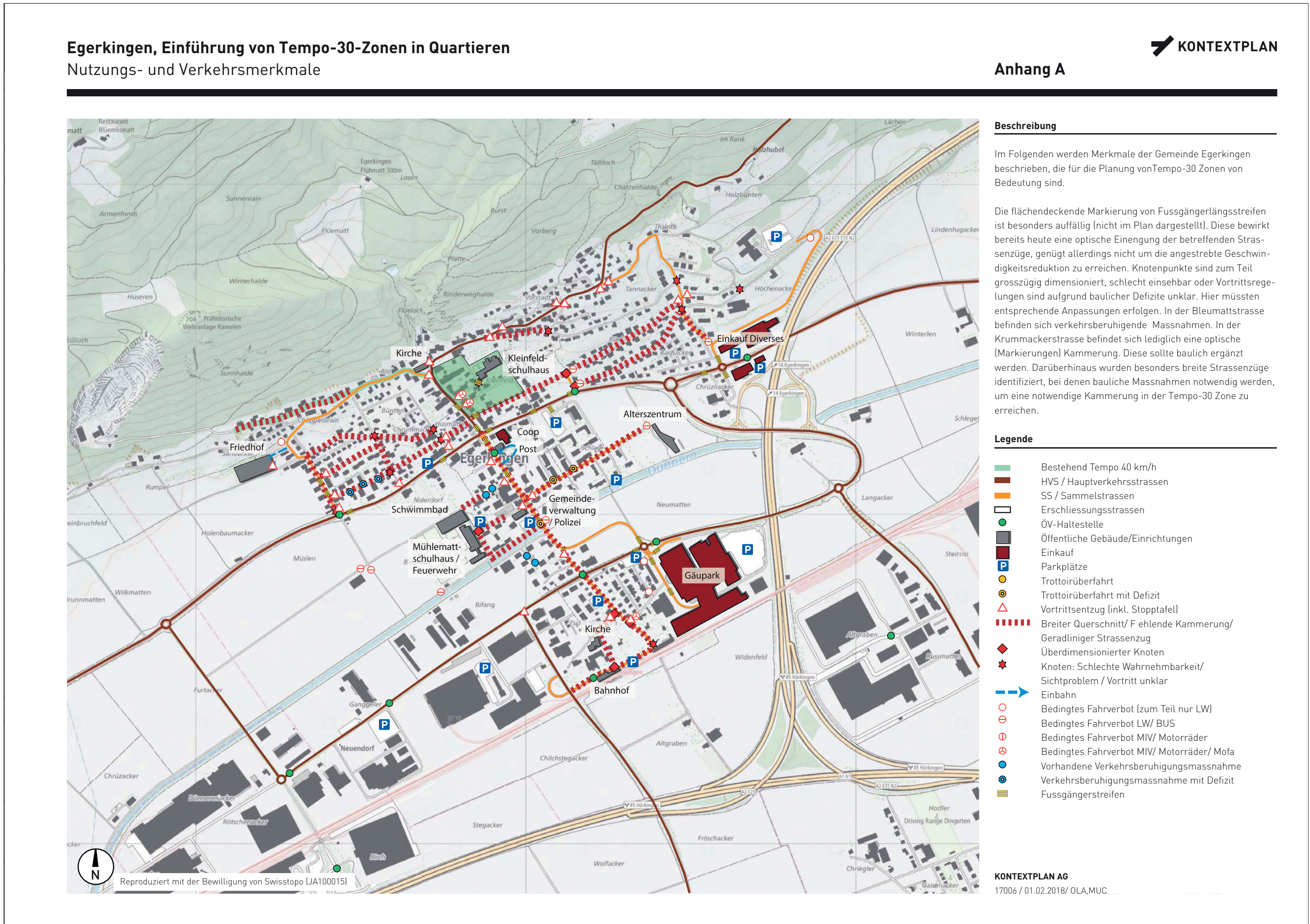
- Konfliktstellen
- Zonenabgrenzung
- bestehenden Signalisationen (z.B. Teilfahrverbote)
- Ausführungsstandard
- Kosten

Während des ganzen Prozesses der Ausarbeitung der Massnahmen ist die Einbindung der Bevölkerung sehr wichtig, da die getroffenen Massnahmen schlussendlich von ihr getragen und akzeptiert werden müssen. Durch eine Mitwirkung wird die Meinung der Bevölkerung eingeholt und allfällige Verbesserungsvorschläge aufgenommen.

Grundsätze und Stossrichtungen

In der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen werden in Abschnitt 2 Grundsätze zu verkehrsrechtlichen Massnahmen und zur Gestaltung des Strassenraums festgelegt. Zur Durchsetzung des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus und der Sicherheitsziele werden aufbauend auf die Verordnung folgende Begleitmassnahmen als notwendig erachtet:

- Zur Verdeutlichung des Übergangs vom übergeordneten Strassennetz in die Tempo-30-Zone sind an den Einmündungen Torsituationen zu erstellen. Bei Zufahrten von untergeordneter Bedeutung (z. B. von ausserhalb des Baugebietes) in die Tempo-30-Zone sind Zonensignale ausreichend.
- Bei den Knoten ist die Wahrnehmbarkeit der Knotenbereiche und der Vortrittsregelung (Rechtsvortritt) sicherzustellen. Überdimensionierte sowie schleifende Einmündungen sind nach Möglichkeit in ihrer Linienführung zu verbessern (evtl. baulich). Die daraus resultierenden „Restflächen“ können dem Fussverkehr als nützliche und sichere Bereiche mit verbesserten Sichtbeziehungen dienen.
- Die fehlende Kammerung bei linearen und / oder überdimensionierten Strassenzügen ist durch Anordnung horizontaler Versätze zu erreichen. Damit wird eine räumliche Strukturierung / Kammerung des Verkehrs erzielt. Die Problematik der direkt an die Fahrbahn grenzenden privaten Grundstückerschliessungen lässt sich mit neu zu schaffenden Übergangsbereichen entschärfen.
- Die vorhandenen Fussgängerstreifen sind grundsätzlich zu entfernen. Die Aufhebungen sind im konkreten Fall (z.B. bei Schulen, Krippen, Heime, etc.) detailliert zu prüfen und allfällige Ersatz- bzw. Unterstützungsmassnahmen zu evaluieren. Bestehende Leitlinien sind zu entfernen.
- Die geplanten Massnahmen in der Nähe von Schulen und auf den Schulwegen müssen auf die Bedürfnisse der Kinder angepasst sein (Körpergrösse, Wahrnehmungs- und Beurteilungsvermögen, Aufmerksamkeit). Die Autofahrenden müssen auf die Präsenz von Schulkindern aufmerksam gemacht werden. Eine einheitliche Gestaltung der schulnahen Strassen ermöglicht einen Wiedererkennungseffekt für alle Verkehrsteilnehmenden



Auswirkungen der Tempo-30-Zone

Es gibt sowohl positive wie auch negative mögliche Auswirkungen.

Positive Aspekte:

- + Mit der Einführung der Tempo-30-Zone wird ein den Quartiersituationen angepasstes Geschwindigkeitsregime geschaffen.
- + Die Verkehrssicherheit wird durch die tieferen Geschwindigkeiten und die Begleitmassnahmen verbessert.
- + Durch eine gleichmässiger Fahrweise auf tieferem Geschwindigkeitsniveau kann eine Abnahme der Lärmimmissionen erwartet werden.
- + Die Verkehrsfunktionen des gesamten Quartierstrassennetzes werden nicht beeinträchtigt.

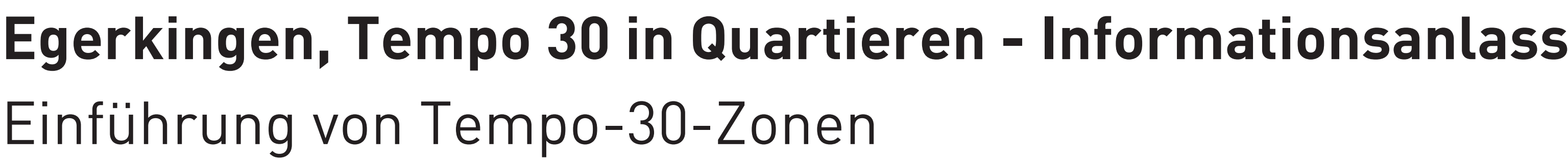
Neutrale Aspekte:

- o Durch die Geschwindigkeitsreduktion ergibt sich ein minimaler Zeitverlust für den motorisierten Individualverkehr. Aufgrund der relativ kurzen Distanzen, welche bis zum übergeordneten Strassennetz gefahren werden müssen, ist dieser Zeitverlust jedoch minim. Zudem ist der Zeitverlust auf Quartierstrassen auch meistens gewollt, damit diese nicht als Fluchtverkehrsrouten bei Verkehrsbehinderungen auf dem übergeordneten Strassennetz oder Abkürzung missbraucht werden (Quartierschutz).

Negative Aspekte:

- Für die Umsetzung der Begleitmassnahmen und Aufhebung bestehender – im Widerspruch zur Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen stehender – Markierungen / Regelungen sind finanzielle Aufwendungen notwendig.

Insgesamt fällt die Bilanz zur Einführung einer Tempo-30-Zone aber positiv aus.



Zusätzlich zur rechtlichen Geschwindigkeitsreduktion bei Tempo-30-Zonen müssen gestalterische Massnahmen umgesetzt werden. Diese können in verschiedenen Standards ausgeführt werden. Bestehende wie auch neue Massnahmen müssen den räumlichen Verhältnissen entsprechen und aufeinander abgestimmt werden.

Die in der Gemeinde Egrkingen, in grosser Anzahl vorhandenen Längsstreifen für Fussgänger („Fussgängerlängsstreifen“) sind grundsätzlich mit dem Regime Tempo-30-Zone kompatibel, bieten jedoch keinen physischen Schutz und unterstützen, als verkehrsrechtliche Massnahme das Prinzip der Koexistenz nur in geringem Masse. Alle Fussgängerlängsstreifen innerhalb der geplanten Tempo-30-Zonen zu demarkieren und durch andere Massnahmen zu ersetzen, wird aus fachlicher Sicht jedoch als Unverhältnismässig beurteilt. Die, in grosser Anzahl vorhandenen Fussgängerlängsstreifen wären durch die notwendigen Fräsarbeiten auch nach der Demarkierung zu sehen. Vielmehr wird empfohlen die Fussgängerlängsstreifen, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Pollern zu ergänzen und bei zukünftigen Belagssanierungen alternative Streckenmassnahmen zu prüfen.

Verkehrsberuhigungsmassnahmen
Knotenpunkte

KONTEXT

Standard Typ I

Knoten mit Rechtsverkehr 1

Bei Knoten mit Rechtsverkehr wird die geltende Vorrangregelung mittels der besonderen Markierung verdeutlicht. Dadurch wird der Knotenbereich für die Fahrzeuglenkenden erkennbarer und es können sich auf die Verkehrssituation besser einstellen. Es sind keine baulichen Eingriffe nötig, weshalb die Massnahme kostengünstig ist.

Standard Typ II

Knoten mit flächige Markierung 1

Der Knoten wird durch flächige Markierung besser strukturiert. Den Verkehrsteilnehmenden werden spezifische Verkehrsräume zugewiesen. Werden die Schrägkurven gewählt, können mittels Polzen geschützte Platzbereiche für den Fussverkehr geschaffen werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer zusätzlich erhöht. Bestehen die Platzverhältnisse keine seitlichen Einengungen, kann mit Flächenmarkierung ohne Poller die Knotengeschwindigkeit gesenkt werden.

Knoten mit Rechtsverkehr 2

Knoten mit flächige Markierung 2

Übersicht, Situation

Beschrieb

In Quartieren sind Knotenbereiche oft schwer erkennbar, unübersichtlich oder überdimensioniert. Es sind verschiedene Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – auch abhängig von den örtlichen Verhältnissen – möglich. Einerseits können durch Herabdimensionierung bei den Knoten Fussgängerbeziehungen bzw. Schwächen verbessert werden. Durch die seitliche Einengung wird der Verkehr abgegrenzt. Andererseits können vertikale Elemente eingesetzt werden, die die Knotengeschwindigkeit herabsetzen und die Wahrnehmbarkeit steigern.

Normen und gesetzliche Grundlagen

- VSS SN 440 850 Markierungen, Ausgestaltung und Anwendungsbereiche
- VSS SN 440 851 Besondere Markierungen
- VSS SN 440 213 Verkehrsberuhigungsplanerische
- VSS SN 440 214 Entwurf des Strassenraums, Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen
- VSS SN 440 273 Knoten und die Baulinien
- VSS SN 440 274 Knoten, Sicherheitsmassnahmen
- SVA Art. 40, 70f

Verkehrseruhigungsmaßnahmen Punktuell Massnahmen

Standard Typ I

Ruhigen Fussgängerlangsstreifen

Standard Typ II

Herzogenlaache Fussgängerlangsstreifen

Standard Typ III

St. Niklaus Einengung Poller

Übersicht, Situation

Beschrieb

Bei linearen Strassenzügen, die zum Teil nur bereichsweise über ein einseitig Trottoir verfügen, nur einseitige Bebauung aufweisen oder einen einseitigen Strassenquerschnitt vorweisen, ist das Geschwindigkeitsniveau oft nicht der Verkehrssituation entsprechend angepasst. Mit Herzensbreitern wird eine Kammierung des Strassenrumes angestrebt. Damit wird die Dynamik langgezogener Strassenfluchten gebrochen und die Aufmerksamkeitskanäle in die Nahe gelenkt.

Normen und gesetzliche Grundlagen

- VSS SN 640 800 Massnahmen, Ausgestaltung und Anwendungsbereiche
- VSS SN 640 213 Einseitig des Strassenrumes, Verkehrseruhigungselemente
- VSS SN 640 214 Entwurf des Strassenrumes, Farbliche Gestaltung von Strassenmarkierungen
- VSS SN 640 212 Entwurf des Strassenrumes, Gestaltungselemente
- VSS SN 640 201 Geometrisches Normalprofil, Grundabmessungen

Mit einfachen Markierungen wie Fussgängerlangsstreifen, wird ein Bereich für den Fussverkehr ausgewiesen, der mit Pollern zusätzlich gesichert werden kann. Da nur geringe bauliche Eingriffe nötig sind (Pollerlängsmarkierung, ist die Massnahme relativ kostengünstig. Solche Massnahmen bieten sich in Egeringen aufgrund der grossen Anzahl an bereits vorhandener Fussgängerlangsstreifen an.

Mit einfachen Markierungen wie Fussgängerlangsstreifen, wird ein Bereich für den Fussverkehr ausgeschieden, der mit Pollern zusätzlich gesichert werden kann. Da nur geringe bauliche Eingriffe nötig sind (Pollerlängsmarkierung, ist die Massnahme relativ kostengünstig. Solche Massnahmen bieten sich in Egeringen aufgrund der grossen Anzahl an bereits vorhandener Fussgängerlangsstreifen an. Die zusätzliche Abseilung wird an Stellen notwendig, bei denen der vorhandene Fussgängerlangsstreifen eine Breite von 1.00 m unterschreitet.

Mit einfachen Elementen wie z.B. Poller mit Abseilung, wird eine Kammierung der Fahrbahnfläche erzeugt, die die Linearität des Strassenrumes bricht und so die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden auf den Nahebereich fokussiert. Dadurch wird das Geschwindigkeitsniveau herabgesetzt und die Verkehrssicherheit erhöht. Mobile Elemente können bei Bedarf relativ einfach kurzzeitig entfernt umplatziert werden. In Bereichen mit bereits vorhandenen seitlichen Trottoir kommen diese Massnahmen zum Einsatz.

Tempo-30-Zone Bahnhof		Tempo-30-Zone Mühlematt		Tempo-30-Zone Einschlagstr.		Temp-30-Zone Nordwest		Temp-30-Zone Nordost		Temp-30-Zone Römerstrasse	
Signalisation	5'700.00	Signalisation	3'000.00	Signalisation	2'100.00	Signalisation	6'700.00	Signalisation	12'000.00	Signalisation	1'800.00
Markierung	7'100.00	Markierung	6'200.00	Markierung	2'100.00	Markierung	10'100.00	Markierung	27'100.00	Markierung	2'100.00
Bauliche Massnahmen	5'500.00	Bauliche Massnahmen	3'000.00	Bauliche Massnahmen	3'500.00	Bauliche Massnahmen	12'000.00	Bauliche Massnahmen	10'500.00	Bauliche Massnahmen	0.00
Zwischensumme	18'300.00	Zwischensumme	12'200.00	Zwischensumme	7'700.00	Zwischensumme	28'800.00	Zwischensumme	49'600.00	Zwischensumme	3'900.00
Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	21'045.00	Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	14'030.00	Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	8'885.00	Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	33'120.00	Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	57'040.00	Total exkl. MWST (inkl. 5% Installation, 10% Unvorhergesehenes)	4'485.00
Total inkl. MWST 8%	22'729.00	Total inkl. MWST 8%	15'152.00	Total inkl. MWST 8%	9'563.00	Total inkl. MWST 8%	35'770.00	Total inkl. MWST 8%	61'603.00	Total inkl. MWST 8%	4'844.00

Total inkl. MWST 8%	181'468.00
---------------------	------------