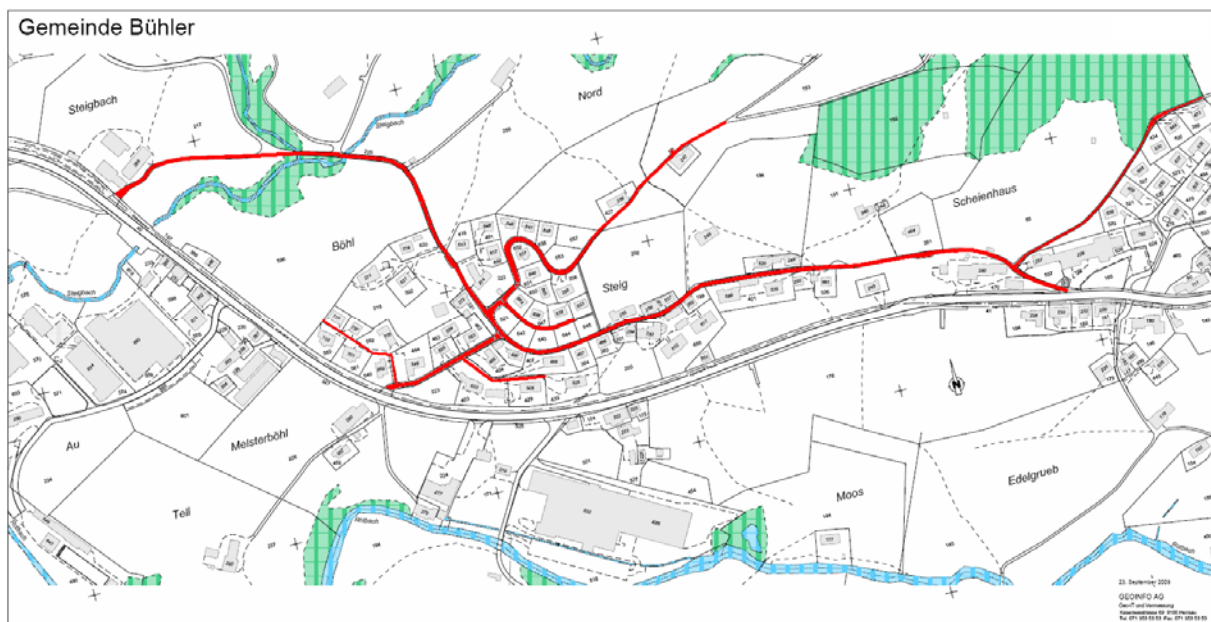


Flurgenossenschaft Steig – Steigbach und Gemeinde Bühler

Gutachten und Antrag zur Einführung Tempo 30 Zone



Abschnitte: Scheienhaus – Bahnübergang Steigbach

Bahnübergang Melsterböhl – Steigstrasse

**Steigwaldstrasse ab Einlenker – Abzweiger
Nassschwendistrasse**

1. Ausgangslage / Ist-Zustand

1.1 Strassenhierarchie

1.2 Signalisation auf der Steigstrasse

1.3 Sicherheitsdefizite

1.3.1 Nicht angepasste Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

1.3.2 Nicht angepasste Geschwindigkeit des Zweiradverkehrs

1.3.3 Quartierfremder Verkehr

1.3.4 Missachtung Rechtsvortritt

1.3.5 Fussgängersicherheit

1.3.6 Als gefährlich empfundene Abschnitte

1.3.7 Beleuchtung

1.4 Unfallgeschehen

1.5 Vorhandenes Geschwindigkeitsniveau

1.6 Nutzungsansprüche an den Strassenraum

1.7 Uebersichtsplan 1:2000

2. Umschreibung der Ziele und Randbedingungen

2.1 Ziele

2.2 Randbedingungen

3. Massnahmen und Auswirkungen

3.1 Planausschnitt 1:500

3.2 Umsetzung Tempo 30 Zone

3.3 Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit

3.3.1 Signalisation

3.3.2 Torsituation

- 3.3.3 Vortrittsregelung
- 3.3.4 Bauliche Massnahmen
- 3.3.5 Fussgängerschutz
- 3.3.6 Engpässe
- 3.3.7 Parkplätze
- 3.3.8 Zweiradverkehr
- 3.3.9 Beleuchtung
- 3.3.10 Horizontale Versätze, Einengungen
- 3.3.11 Vertikale Versätze
- 3.3.12 Markierungen
- 3.3.13 Öffentlichkeitsarbeit
- 3.3.14 Erfolgskontrolle

3.4 Massnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität

- 3.4.1 Baulich- gestalterische und betriebliche Massnahmen
- 3.4.2 Soziokulturelle Massnahmen

3.5 Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes

- 3.5.1 Rollender Verkehr
- 3.5.2 Ruhender Verkehr

3.6 Auswirkungen

- 3.6.1 Auf die benachbarten Strassen
- 3.6.2 Auf die Staatsstrasse
- 3.6.3 Auf den ruhenden Verkehr

4. Schlussfolgerungen

1. Ausgangslage / Ist-Zustand

Das in diesem Gutachten betrachtete Gebiet beinhaltet das am Südhang gelegene Wohnquartier vor dem eigentlichen Ortseingang von Bühler. Es erstreckt sich vom Steigbach nördlich der Staatsstrasse bis zum Scheienhaus.

1.1 Strassenhierarchie

Die Steig- und die Steigwaldstrasse sind als Erschliessungsstrassen / Sammelstrassen klassiert. Sie sind im Besitze der Flurgenossenschaft Steig – Steigbach, resp. der Gemeinde Bühler.

1.2 Signalisation auf der Steigstrasse

Die Steigstrasse ist mit einer Signalisation „Tempo 40“ versehen. Wobei diese Signalisation nicht allerorts den üblichen Normen entspricht.

1.3 Sicherheitsdefizite

1.3.1 Nicht angepasste Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

Die heute erlaubte Geschwindigkeit von 40 km/h ist für das betrachtete Gebiet auf Grund der örtlichen Verhältnisse zu hoch. Man bedenke, dass die Strasse als Schulweg benutzt wird, von seiner Lage her gerne als Spazierweg begangen wird und mitten durchs Wohngebiet führt.

1.3.2 Nicht angepasste Geschwindigkeit des Zweiradverkehrs

Die Geschwindigkeit der Zweiradfahrer wurde nicht speziell erhoben, dürfte aber den örtlichen Verhältnissen kaum angepasst sein, da gewisse Teilstücke ein mittelmässiges zum Teil sogar starkes Gefälle aufweisen. Bei Beobachtungen fällt vor allem an unübersichtlichen Stellen die überhöhte Geschwindigkeit dieser Verkehrsteilnehmer auf.

1.3.3 Quartierfremder Verkehr

Quartierfremder Verkehr wird auf der Steigstrasse wenig festgestellt, da diese Strasse kaum als Abkürzung in Frage kommt. Bei geschlossenem Bahnübergang an der Staatsstrasse gibt es vereinzelt Fahrzeuge, die eine Abkürzung über die Quartierstrasse suchen.

1.3.4 Missachtung Rechtsvortritt

Für die Strassenverzweigungen zum Steigwald, zur Hauptstrasse im Melsterböhl, Richtung Rothalden und Richtung Schlatterlehn gilt Rechtsvortritt. Da auf allen Strassen ein relativ kleines Verkehrsaufkommen herrscht sind auch keine Probleme bekannt.

1.3.5 Fussgängersicherheit

Für die Fussgänger ist kein Angebot vorhanden. Es sind nur sehr wenige Möglichkeiten vorhanden, wo für den Fussgänger die Möglichkeit besteht, auf best. Vorplätze auszuweichen.

1.3.6 Als gefährlich empfundene Abschnitte

Die Abschnitte die als gefährlich empfunden werden sind sicher in erster Linie die beiden Bahnübergänge im Steigbach und im Melsterböhl, an den Anfangs- resp. Endpunkten der geplanten Zone. Ebenfalls sind die unübersichtlichen Stellen und die Teilstücke mit längs parkierten Autos mit einer gewissen Gefahr verbunden, da der Fussgänger keine Ausweichmöglichkeit hat.

1.3.7 Beleuchtung

An der Steigstrasse ist heute eine durchgehende Strassenbeleuchtung vorhanden, die jedoch punktuell noch verbessert werden könnte.

1.4 Unfallgeschehen

Von der Polizei wurde folgender Unfall registriert:

2000: 0
2001: 0
2002: 0
2003: 0

2004: 0
2005: 1 mit Personenschaden. (Fussgänger / Auto)
2006: 0
2007: 0
2008: 0

Das Unfallgeschehen kann daher als unterdurchschnittlich bezeichnet werden.

1.5 Vorhandenes Geschwindigkeitsniveau

Im September 1999 wurden an der Steigstrasse Geschwindigkeitsmessungen gemacht und vom TCS ausgewertet. An der Strasse wurden in der Zwischenzeit weder baulich noch betrieblich Änderungen vorgenommen und es sollte darum auch am Verhalten der Verkehrsteilnehmer nichts geändert haben. Es wurden während ca. 22 Stunden Messungen gemacht und das Verkehrsaufkommen ermittelt.

Gemessene Fahrzeuge:	153	
Fahrzeuge unter 40 km/h :	149	davon 121 <30 km/h
Fahrzeuge 40 km/h – 45 km/h:	1	
Fahrzeuge 45 km/h – 50 km/h:	2	
Fahrzeuge 50 km/h – 55 km/h:	1	

Durchschnittliche Geschwindigkeit:	27 km/h
Geschwindigkeitsgrösse V85:	32 km/h 85 th Percentile

Die Ergebnisse sind auch erfreulich, da keine extreme Tempoüberschreitung erfolgte. Es fuhren lediglich 2.6 % der erfassten Fahrzeuge über der Toleranzgrenze von 40 km/h. (Bei Annahme einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h)

Es ist jedoch anzunehmen, dass in den Abschnitten mit grösseren Sichtweiten und weniger Gefahrenpotenzial auch die Geschwindigkeit höher liegt.

1.6 Nutzungsansprüche an den Strassenraum

Das Quartier um und an der Steigstrasse wird vielseitig genutzt. Es ist dies eine typische Mischnutzung. Anwohnerverkehr und Gewerbe / Landwirtschaft stehen im Vordergrund.

1.7 Uebersichtsplan 1:2000

Im Anhang

2. Umschreibung der Ziele und Randbedingungen

2.1 Ziele

- Sichere Schulwegverbindung
- Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs (Fuss- und Zweiradverkehr)
- Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und des Zweiradverkehrs
- Unterbinden des quartierfremden Verkehrs
- Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität

2.2 Randbedingungen

- Erhaltung der Wohn- und Lebensqualität
- Nur minimale Einschränkungen für die gewerblichen und landwirtschaftlichen Betriebe
- Gewährleistung des Unterhaltsdienstes, insbesondere des Winterdienstes

3. Massnahmen und Auswirkungen

3.1 Planausschnitt 1:500

Im Anhang

Darin sind alle Massnahmen zur Neusignalisation und die wenigen baulichen Massnahmen aufgeführt.

3.2 Umsetzung Tempo 30 Zone

Die Einführung der Tempo 30 Zone muss öffentlich aufgelegt werden. Die Tempo 30 Zone wird nach Genehmigung in 2 Phasen umgesetzt. In Phase 1 wird die Tempo 30 Zone signalisiert und allfällige Markierungen und Signalisationen angebracht. In Phase 2 werden allfällig notwendige bauliche Massnahmen realisiert.

3.3 Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit

3.3.1 Signalisation

Die Signalisation Zone 30 wird an allen Zoneneingängen (Scheienhaus, Melsterböhl, Nassschwendistrasse und Steigbach) sowie bei den Strassenverzweigungen zum Schlatterlehn und zur Rothalde gestellt.

Die Signalisationen vor den beiden Bahnübergängen bleiben bestehen. Alle übrigen nicht benötigten Signalisationen werden entfernt.

3.3.2 Torsituation

Die Torsituationen werden durch das Stellen von hochformatigen Signalisationstafeln zu Beginn und am Ende der Zone 30 erreicht.

3.3.3 Vortrittsregelung

Es gilt - wie im Gesetz vorgeschrieben – in der ganzen Zone der Rechtsvortritt.

3.3.4 Bauliche Massnahmen

Sind keine vorgesehen.

3.3.5 Fussgängerschutz

Der Fussgängerschutz wird vor allem durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit gewährleistet.

3.3.6 Engpässe

Solche sind bereits genügend vorhanden, könnten allenfalls durch markierte Längsparkplätze noch geschaffen werden. Jedoch nur an Teilstücken mit genügender Strassenbreite.

3.3.7 Parkplätze

Wo möglich, könnten Längsparkplätze markiert werden.

3.3.8 Zweiradverkehr

Es sind keine speziellen Massnahmen geplant.

3.3.9 Beleuchtung

Eine punktuelle Verbesserung der Strassenbeleuchtung sollte noch geprüft werden.

3.3.10 Horizontale Versätze, Einengungen

Es sind keine baulichen Massnahmen geplant.

3.3.11 Vertikale Versätze

Es sind keine baulichen Massnahmen geplant.

3.3.12 Markierungen

Wie bereits erwähnt könnten an geeigneten Stellen Längsparkfelder markiert werden. Ebenfalls sollte mit einer Bodenmarkierung auf die Zone „Tempo 30“ aufmerksam gemacht werden. Ansonsten auf eine Markierung verzichtet werden soll.

3.3.13 Öffentlichkeitsarbeit

3.3.14 Erfolgskontrolle

3.4 Massnahmen zu Gunsten der Wohn- und Lebensqualität

3.4.1 Baulich- gestalterische und betriebliche Massnahmen

Die beschriebenen Massnahmen zielen darauf ab, den Verkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau zu halten. Auch soll die Verkehrsmenge eher geringer werden. Daraus resultiert eine Reduktion von Lärm und Luftbelastung und erhöht gleichzeitig die Lebensqualität der Anwohner.

3.4.2 Soziokulturelle Massnahmen

Das Projekt enthält keine Massnahmen zur Belebung des Quartiers.

3.5 Massnahmen zu Gunsten des lokalen Gewerbes

3.5.1 Rollender Verkehr

Bei allen Massnahmen wird darauf geachtet, dass der Anlieferungs- und Kundenverkehr nicht erschwert oder behindert wird. Die Zufahrt für LKW und Sattelzüge ist weiterhin möglich; die Einschränkungen für den Schwerverkehr sind gering.

3.5.2 Ruhender Verkehr

Die vorhandenen Parkiermöglichkeiten und Warenumsschlagplätze auf den Privatgrundstücken werden durch die Massnahmen nicht verändert. In Bereichen mit genügend Breite kann das Parkplatzangebot sogar erweitert werden.

3.6 Auswirkungen

3.6.1 Auf die benachbarten Strassen

keine

3.6.2 Auf die Staatsstrasse

keine

3.6.3 Auf den ruhenden Verkehr

keine

4. Schlussfolgerungen

Die Tempo 30 Zone wirkt sich auf die Steigstrasse sicherlich positiv aus, ohne dass die ansässigen Gewerbebetriebe und der landwirtschaftliche Verkehr von den baulichen und betrieblichen Massnahmen Nachteile erleiden. Vor allem für den Fussgängerverkehr wird ein grösserer Schutz geboten und damit eine grössere Sicherheit erwartet.

Die Fahrgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge wird reduziert und die Strasse für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht.

Die Wohn- und Lebensqualität für die Anwohner wird erhöht.

Anhang:

Uebersichtsplan 1:2000

4 x Situation 1:500 (Planausschnitte)

Beilagen: