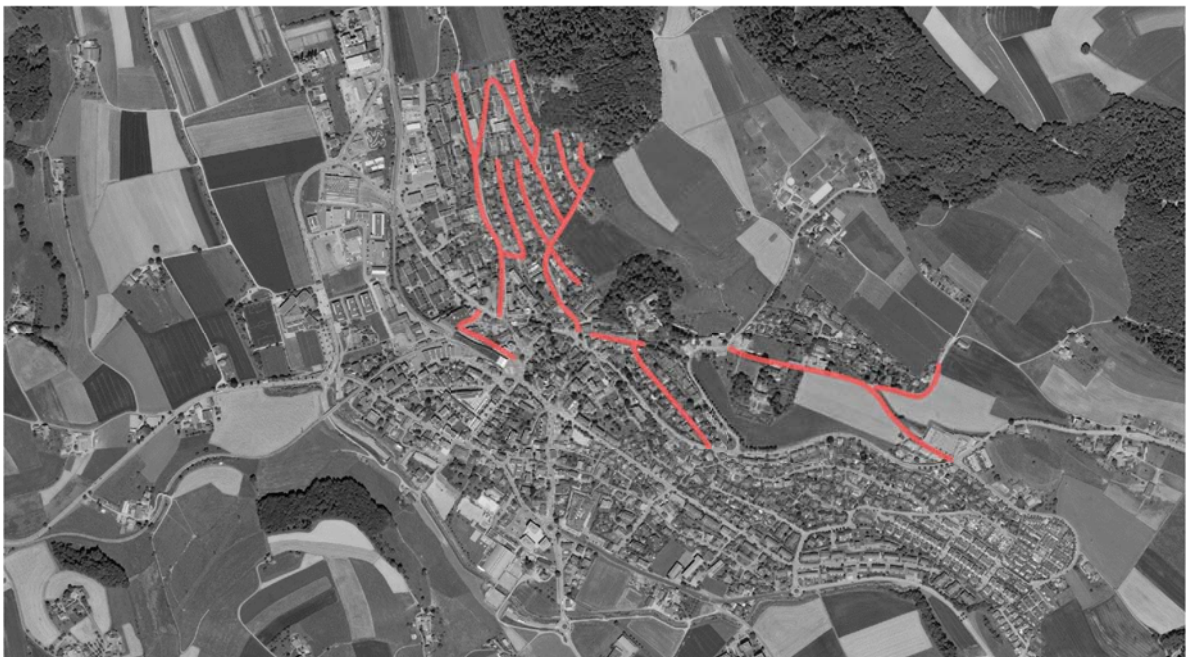




BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Gemeinde Worb

Tempo 30 Zone Worb Nord



Gutachten

Auftraggeber/in

Gemeinde Worb
Nicole Geser
Bärenplatz 1, Postfach, 3076 Worb
Tel 031 838 07 81
E-Mail: nicole.geser@worb.ch

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Andrea Marti
Waldeggstrasse 30, 3097 Liebefeld / Bern
Tel. 031 978 00 78
E-Mail: andrea.marti@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Tempo 30 Zone Worb Nord	90'833	26
Koreferat	Datum	Kürzel
Doris Däpp	06.06.2023	dda
Ablageort K:\RBSB\Tiefbau\Worb\90833 T-30 Zone Worb Nord\07_Berichte\31_Vorprojekt\Bericht T30 Zone Worb Nord_def.docx		
Gedruckt	08.06.2023	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf	ama	23.12.2022
002	Finalisierung	ama	15.05.2023
003	Ergänzungen gemäss Rückmeldung Gemeinde	ama	02.06.2023

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Ziele der Tempo-30-Zonen	4
1.2	Hierarchie des Strassennetzes	4
1.3	Grundlagen	6
2	Abkürzungsverzeichnis	7
3	Analyse Ist-Zustand	8
3.1	Nutzung der Zonen / Zonenplan	8
3.2	Geltendes Verkehrsregime	9
3.3	Regelung der Parkierung	9
3.4	Öffentlicher Verkehr	10
3.4.1	Buslinie	10
3.4.2	Langsamverkehr	10
3.5	Wander- / Veloroute	11
3.6	Verkehrsdaterfassung	11
4	Sicherheitsdefizite / Konfliktbeurteilung	13
4.1	Konfliktpunkte	13
4.2	Unfallstatistik	15
5	Umschreibung der Massnahmen	16
5.1	Zonenbegrenzung	16
5.2	Signalisation in Tempo-30-Zonen	18
5.3	Markierung in Tempo-30-Zonen	18
5.4	Parkplätze	19
5.5	Gestaltungsmassnahmen	19
5.5.1	Tempo-30-Zonen Tore	21
6	Mögliche Auswirkungen aufgrund der Temporeduktion	22
7	Antrag zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit	23
Anhang		
Anhang I	Übersichtspläne	I
Anhang II	Detailpläne	II

1 Ausgangslage

Die Gemeinde Worb möchte künftig die Verkehrssicherheit in der Ortschaft erhöhen. Es wurde eine Onlineumfrage unter den Einwohnerinnen und Einwohnern von Worb durchgeführt, wo verschiedene Themen (u.a. Frage nach Schwachstellen / Gefahrenstellen) abgefragt wurden. Daraus hat sich ergeben, dass die Einführung von Tempo-30-Zonen im nördlichen Teil von Worb denkbar ist und nun geprüft werden soll.

Der Projektperimeter einer vorgesehenen Tempo-30-Zone grenzt bei insgesamt drei Stellen (Vechigenstrasse, Egggasse und Sonneggstrasse) an die Kantonsstrassen Bollstrasse und Enggiststeinstrasse. Auf dem Abschnitt im Bereich des Gasthofs Löwen besteht bereits heute eine Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse. Ziel der Gemeinde ist es, diese bestehende Tempo-30-Zone auszuweiten, damit die beiden Einmündungen Vechigenstrasse und Egggasse eingeschlossen sind. Im nachfolgenden Bericht wird die Einführung der Tempo-30-Zone im nördlichen Teil von Worb sowie die Zweckmässigkeit einer Erweiterung der Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse behandelt. Die Planung und Umsetzung der Erweiterung ist allerdings Aufgabe des Kantons.

An der Enggiststeinstrasse läuft derzeit ein Sanierungsprojekt mit kleineren Umgestaltungen zur Verbesserung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs. Dieses Projekt wird voraussichtlich ab 2025 realisiert. Die geplanten Massnahmen wurden für das vorliegende Gutachten berücksichtigt.

1.1 Ziele der Tempo-30-Zonen

Folgende wichtige Punkte werden mit der Einführung der Tempo-30-Zonen erreicht:

- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität
- Reduktion des Lärms in den Wohnquartieren

1.2 Hierarchie des Strassennetzes

Im Rahmen der Planung wurden die Strassen in der betroffenen Zone in eine Strassenkategorie eingeordnet. Die Hierarchie des Strassennetzes wurde aufgrund unserer Erfahrungen und fachlichen Erkenntnisse eingeteilt.

Gemäss SN 40 040b wurden im Projektperimeter vier Strassentypen unterschieden:

- Hauptverkehrsstrasse (HVS); «Durchleiten von Verkehrsanteilen ohne Bezug zu einer Siedlung durch Anbieten von Umfahrungsmöglichkeiten»
- Verbindungsstrasse (VS); «Verbinden einzelner Siedlungen, Ortsteile und anderer verkehrzeugender Anlagen»
- Sammelstrasse (SS); «Zusammenfassen einzelner Transportwünsche in besiedelten Gebieten»
- Erschliessungsstrasse (ES); «Gewährleisten der Zugänglichkeit einzelner Grundstücke und Gebäude»

Folgende Verbindungsstrassen im Projektperimeter sind vorzufinden:

- Farbstrasse

Als Sammelstrassen sind folgende Strasse definiert:

- Eggasse
- Schlosstalden
- Vechigenstrasse

Die Erschliessungsstrassen im Projektperimeter sind:

- Buchenweg
- Eggasse 24, 28, 30, 32+34, 38-42c
- Egghaldenstrasse
- Eggwaldstrasse
- Eggweidli
- Eichenweg
- Güterstrasse
- Höhenweg
- Industriestrasse
- Schützenhausstrasse
- Sonneggstrasse
- Sonnhaldenweg



Abb. 2: Hierarchie des Strassennetzes, Nördlicher Teil



Abb. 1: Hierarchie des Strassennetzes, Östlicher Teil

1.3 Grundlagen

Bei der Planung standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- AV Grundlage
- Alle gültigen Richtlinien und Schweizer Normen
- BFU Fachdokumentation «Tempo-30-Zonen», 2019
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 1. Januar 2021)
- Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (Stand am 1. Januar 2021)
- Verkehrsmessungen Worb von 2015 bis 2022
- Unfallkarte & Unfallskizzen Worb vom September 2017 bis August 2022
- Anwohnerbefragung Worb, gefährliche Stellen
- Drittprojekt «Umgestaltung Kantonsstrasse» vom März 2020

2 **Abkürzungsverzeichnis**

FGS Fussgängerstreifen

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr

MIV Motorisierter Individualverkehr

Fz Fahrzeug

V85 Referenzgeschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge eingehalten wird

FGSO Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (farbliche Markierungen, welche keine restliche Bedeutung haben)

3.2 Geltendes Verkehrsregime

Die meisten Knoten / Einmündungen im Bereich der Wohnquartiere sind als Rechtsvortritt geregelt, jedoch nur bei den Knoten Eggwaldstrasse / Eggwaldstrasse und Vechigenstrasse / Egghaldenstrasse als solche markiert. Die Knoten Vechigenstrasse / Sonnhaldenweg, Eggasse / Schlosstalden und Farbstrasse sind aktuell mit «Stop» oder «Kein Vortritt» geregelt. Beim Knoten Eggasse / Eggasse ist der Vortrittsentzug der Erschliessungsstrasse mit einem durchgehenden Bundstein gekennzeichnet. Aktuell gilt auf den untersuchten Strassen die Höchstgeschwindigkeit von 40km/h.

Auf der Eggasse sowie deren angrenzenden Strassen, der Schlosstalden und die Sonneggstrasse gilt ein Verbot für Motorwagen und Motorräder mit Zubringerdienst gestattet.

Beim Sonnhaldenweg gibt es zur Verkehrsberuhigung zwei Vertikalversätze (vgl. Abb. 4).



Abb. 4: Vertikalversatz Sonnhaldenweg

3.3 Regelung der Parkierung

Die meisten Anwohnenden der Quartiere parkieren auf ihren privaten Parzellen (Vorplätzen). In der Eggwaldstrasse 14-70, dem Schlosstalden und im unteren Teil der Eggasse ist das Parkieren verboten. In der Vechigenstrasse, Sonnhaldenstrasse, Egghaldenstrasse und der Eggwaldstrasse bis Gebäude-Nr. 15 gibt es einige öffentliche Parkfelder (blaue Zone). Auf diesen Strassen ist das Parkieren ausserhalb der Parkfelder verboten. Parkkarten dürfen nur unter bestimmten Voraussetzungen bezogen werden (vgl. Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, Worb, 2002). Im Eichenweg befinden sich zehn weiss markierte Parkfelder. Diese werden derzeit von der Gemeinde nicht bewirtschaftet. Neu werden sie in die blaue Zone integriert.

3.4 Öffentlicher Verkehr

3.4.1 Buslinie

Im Projektperimeter der geplanten Tempo-30-Zone gibt es nur die Bushaltestelle «Bleiche». Sie befindet sich an der Farbstrasse und wird von der Buslinie 791 bedient. Die Linie verkehrt in die / aus der Enggisteinstrasse und tangiert daher den Betrachtungsperimeter nicht weiter.

3.4.2 Langsamverkehr

Auf den meisten Strassen innerhalb der Zonen werden die Zufussgehenden separat auf einem Gehweg geführt, grösstenteils nur einseitig und lediglich auf der Vechigenstrasse beidseitig vorhanden ist. Bei ländlicheren Strassen wie der Farb- und Schützenhausstrasse sowie bei kleineren Erschliessungsstrassen bewegen sich die Zufussgehenden mit dem MIV zusammen auf Mischflächen. Fussgängerstreifen befinden sich in der Nähe des Schulhauses, bei wichtigen Kreuzungen und in der Vechigenstrasse.

Die Standorte der bestehenden Fussgängerstreifen sind in Abb. 5 ersichtlich.



Abb. 5: Lage der bestehenden Fussgängerstreifen in Worb Nord

3.5 Wander- / Veloroute

Gemäss Schweiz Mobil führen neben der Etappe 11 (Worb – Lützelflüh) des Trans Swiss Trails (grün) noch weitere kleinere Wanderwege (gelb) durch den Projektperimeter. Bis auf den kurzen Abschnitt in der Eggwaldstrasse ist auf den betroffenen Gemeindestrassen mindestens einseitig ein Gehweg vorhanden. Die Velorouten (blau) tangieren den Projektperimeter nicht.

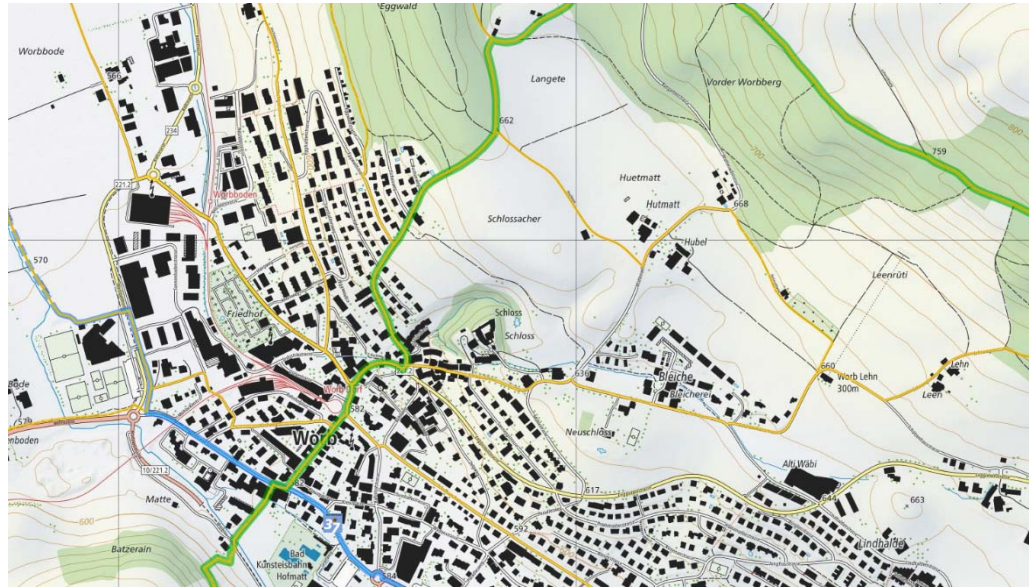


Abb. 6: Wanderwege (grün und gelb) und Velorouten (blau) im Quartier Worb Nord

3.6 Verkehrsdatenerfassung

Die Gemeinde Worb hat in den letzten sieben Jahren in den geplanten Zonen auf einigen Strassen bereits Verkehrsmessungen durchgeführt. Die genauen Standorte von diesen Verkehrsmessungen sind nicht bekannt. Die ungefähren Standorte der Verkehrszählung sind in der Abb. 7 rot eingezeichnet.

Ergänzend zu den bestehenden Verkehrsmessungen hat die Gemeinde Worb im 2022 / 2023 auf den restlichen betroffenen Strassen Verkehrszählungen durchgeführt. Die genauen Standorte sind in der Abb. 7 blau dargestellt.

Zum Zeitpunkt der Verkehrsmessungen galt auf den Gemeindestrassen die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.

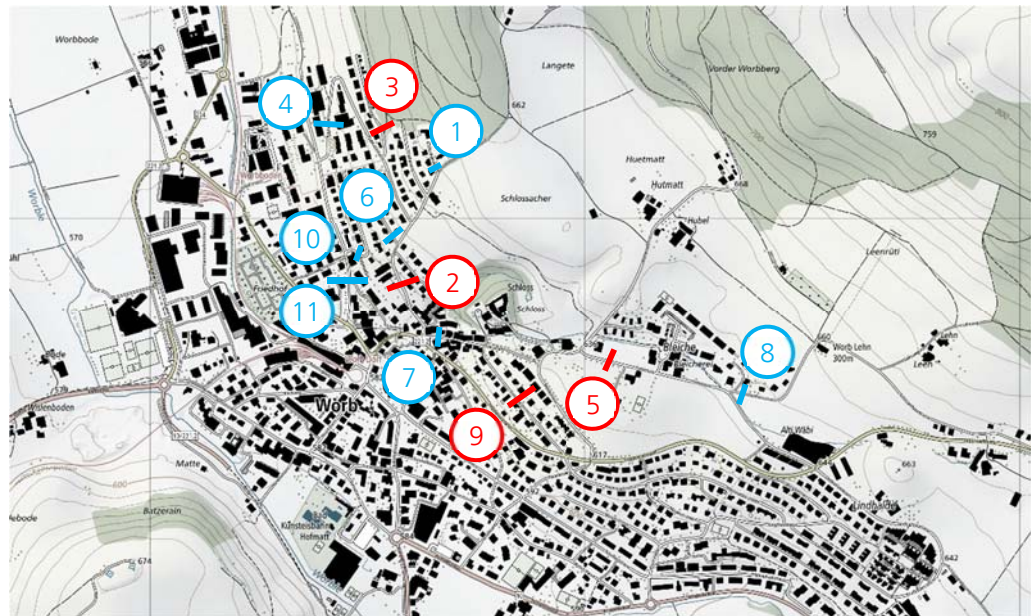


Abb. 7: Standorte Verkehrszählungen

Verkehrszählungen				
Nr.	Strasse	V85 Richtung + / -	DTV [Fz/Tag]	Messzeitraum
1	Buchenweg	V85 = 24 / 24 km/h	32	28.11.22 – 05.12.22
2	Egggasse	V85 = 35 / 33 km/h	206	06.09.17 – 13.09.17
3	Eggwaldstrasse	V85 = 24 / 26 km/h	102	13.09.17 – 21.09.17
4	Egghaldenstrasse	V85 = 38 / 41 km/h	341	07.11.22 – 14.11.22
5	Farbstrasse	V85 = 38 / 39 km/h	684	18.11.15 – 25.11.15
6	Höheweg	V85 = 17 / 19 km/h	115	21.11.22 – 28.11.22
7	Schlossstalden	V85 = 26 / 27 km/h	186	05.12.22 – 12.12.22
8	Schützenhausstrasse	V85 = 25 / 31 km/h	60	12.12.22 – 19.12.22
9	Sonneggstrasse	V85 = 27 / 31 km/h	55	22.09.17 – 29.09.17*
10	Sonnhaldenweg	V85 = 22 / 23 km/h	284	14.11.22 – 21.11.22
11	Vechigenstrasse	V85 = 39 / 41 km/h	1635	31.10.22 – 07.11.22

* Messzeitraum während Schulferien

4 Sicherheitsdefizite / Konfliktbeurteilung

Folgende Mängel konnten aktuell aufgrund der Erkenntnisse vor Ort und aufgrund der Umfragen festgestellt werden:

- Ungenügende Sichtverhältnisse von mehreren Ein- / Ausfahrten auf die Fahrbahn
- Ungenügende Sichtverhältnisse bei mehreren Ein- / Ausfahrten auf den Gehweg
- Unübersichtliche Strassenabschnitte aufgrund der Linienführung der Strasse (z.B. Kurve)
- Für siedlungsorientierte Strassen zu breite Strassenquerschnitte (z.B. im Bereich des Knotens)
- Erhöhte Geschwindigkeiten infolge starkem Gefälle oder gerader Linienführung, insbesondere auch von Radverkehr
- Suboptimale Anordnung von Parkfeldern auf der Fahrbahn
- Unübersichtliche Situationen durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn
- Heikle Situationen für den Langsamverkehr durch nicht durchgängige Längsverbindungen und enge Platzverhältnisse

4.1 Konfliktpunkte

Das Gefahrenpotenzial besteht grundsätzlich an unübersichtlichen Stellen, in Kurven oder Knotenbereichen und Erschliessungen von angrenzenden Nutzungen. Dazu kommt, dass an diesen Stellen oft keine geschützten Geh- bzw. Wartebereiche bestehen und das Zusammentreffen von motorisiertem Individualverkehr, Radfahrenden und dem Fussverkehr abrupt erfolgt. In Anbetracht der beschriebenen Strassensituation, mit den Engpässen und den Unterschreitungen der Sichtdistanzen, kann es zu gefährlichen Situationen unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommen. Konkret wurden vor allem folgende Stellen erkannt (vgl. Abb. 8 und Abb. 9):

- Kurve Eggwaldstrasse
- Knoten Egghaldenstrasse / Vechigenstrasse
- Knoten Sonnhaldenweg / Vechigenstrasse
- Knoten Eggasse / Schlossstalden / Enggisteinstrasse
- Knoten Farbstrasse / Schützenhausstrasse
- Fehlender Gehweg bei Vechigenstrasse Nr. 12
- Eggasse im Allgemeinen
- Schlossstalden im Allgemeinen

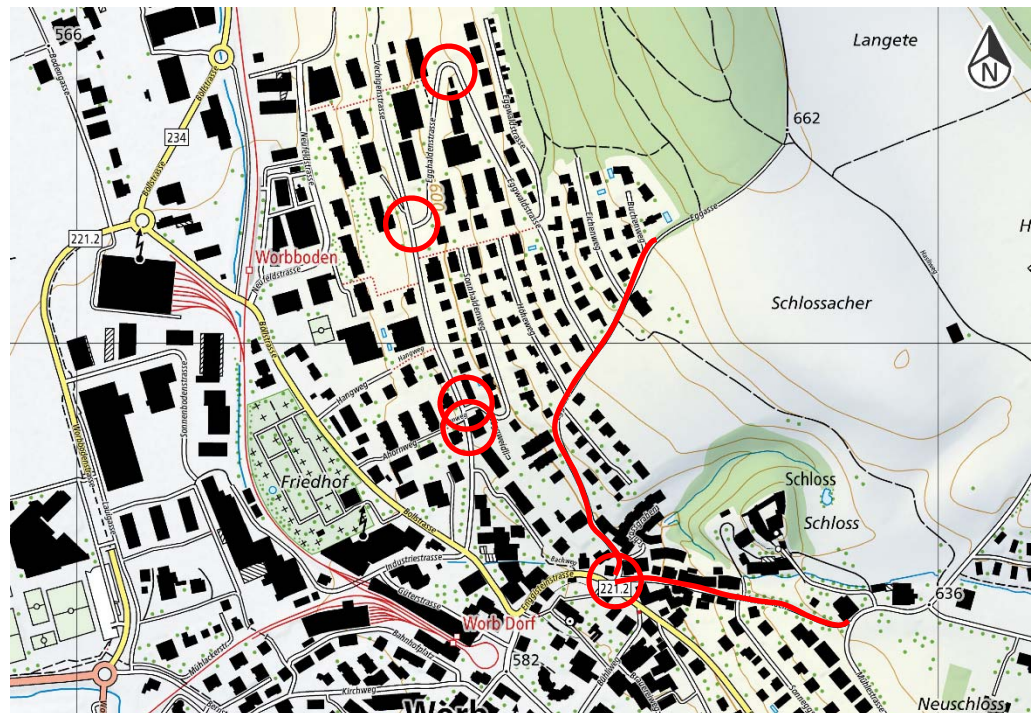


Abb. 8: Konfliktpunkte, Nördlicher Teil

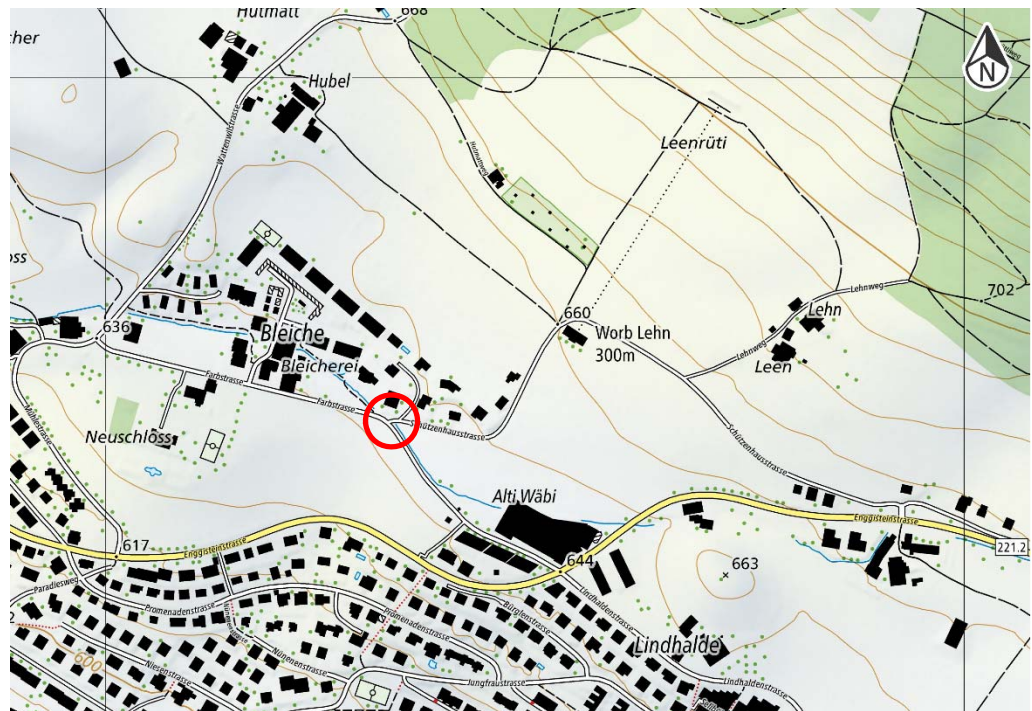


Abb. 9: Konfliktpunkte, Östlicher Teil

4.2 Unfallstatistik

Im Zeitraum vom 01. September 2017 bis 31. August 2022 wurde innerhalb des Projektperimeters ein Unfall registriert.

Dabei handelt es sich um einen Selbstunfall auf der Schützenhausstrasse. Mangels Trottoir befanden sich drei Zufussgehende auf der rechten Strassenseite und querten die Strasse. Beim Ausweichmanöver infolge des querenden Fussverkehrs stürzte ein E-Bike-Fahrer aus unerklärlichen Gründen. Der Unfall ist nicht auf Mängel an der Strassenanlage zurückzuführen.

Angrenzend an den Projektperimeter sind insbesondere die Unfälle bei den Einmündungen in die Kantonsstrasse (Vechigenstrasse und Eggasse) auffällig. An beiden Orten kam es zu Auffahrunfällen im Bereich des Fussgängerstreifens.

Gemäss Auskunft der Gemeinde fand bei der Engstelle / fehlendem Gehweg Vechigenstrasse vor längerer Zeit ein tödlicher Unfall statt. Aus diesem Grund wurde dort die Spezial-Signalisation 'Durchgang verboten Trottoir gegenüber benutzen' angebracht.

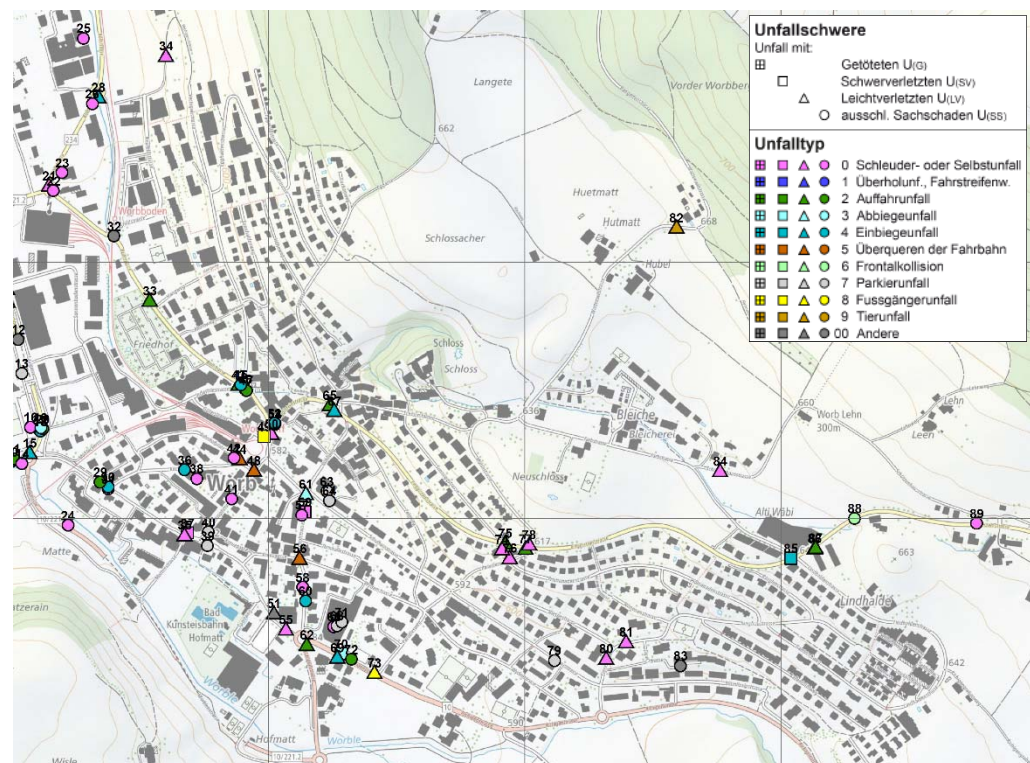


Abb. 10: Unfallkarte

5 Umschreibung der Massnahmen

Folgende Grundsätze gelten gemäss Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 1. Januar 2021):

2. Abschnitt: Verkehrsrechtliche Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums

Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

¹ Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn:

- a. die Verkehrssicherheit es erfordert; oder
- b. die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.⁵

² Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Art. 5 Gestaltung des Strassenraumes

¹ Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Zone müssen deutlich erkennbar sein. Die Ein- und Ausfahrten der Zone sind durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht.

² Der Zonencharakter kann mit besonderen Markierungen gemäss den einschlägigen technischen Normen verdeutlicht werden.

³ Zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit sind nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen.

Abb. 11: Ausschnitt aus der Departementsverordnung (UVEK) für die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen

5.1 Zonenbegrenzung

Die Zone «Worb Nord» umfasst das ganze Quartier nördlich des Bahnhofes. Die Vechigenstrasse und die Eggasse bilden westlich und östlich die Grenze des Projektperimeters. Nördlich wird die Zone durch Landwirtschaftsfläche und südlich von der Kantonsstrasse eingegrenzt. Zusätzlich zählen die Strassen Schlossstalden, Sonneggstrasse, Güterstrasse, ein Teil der Industrie, Farb- und Schützenhausstrasse zur Zone.

Aktuell liegt die Zone noch ausserhalb der Tempo-30-Zone der Kantonsstrasse und müsste separat ausgewiesen werden. Durch die Verlängerung dieser Zone, kann die Tempo-30-Zone Worb Nord integriert werden und die Eingangstore entsprechend entfernt / zusammengefasst werden. Nach aktuellem Wissensstand ist im Rahmen des Projektes an der Enggistestrasse bereits eine Verlängerung in Richtung Enggiststein vorgesehen. Vorabklärungen mit dem Kanton haben ergeben, dass auch die Verlängerung in die andere Richtung (Bollstrasse) möglich ist. Eine Übersicht der Zonen / Verlängerung ist in Abb. 12 ersichtlich. Die Umsetzung soll zeitgleich erfolgen.

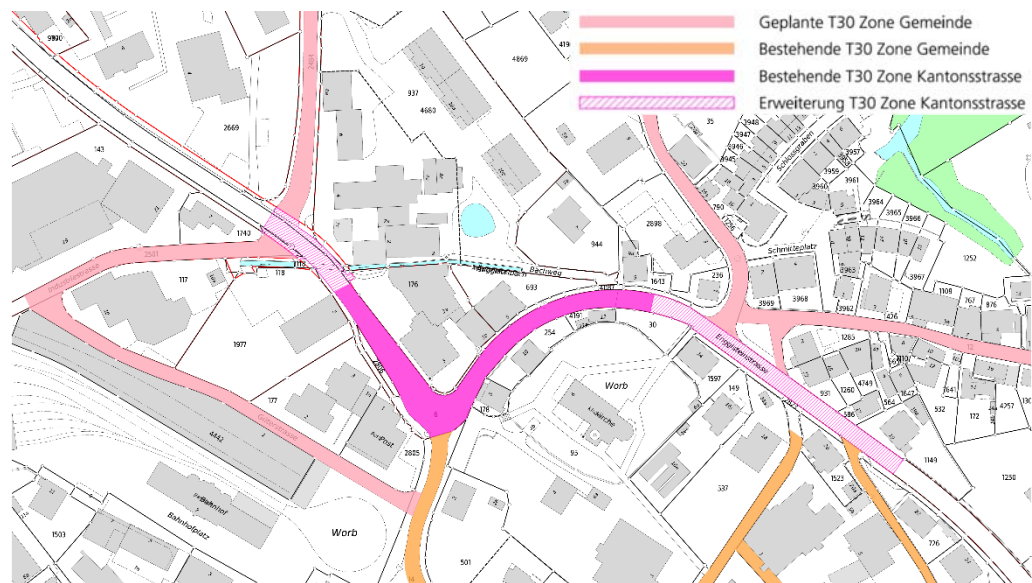


Abb. 12: Übersicht der Zonen / Verlängerung T30 Kantonsstrasse

Der Abschnitt Mühlestrasse – Schlosstalden ist ein nicht asphaltierter Erschliessungsweg, welcher mit einem Fahrverbot (Fahrräder gestattet) versehen ist. Der Weg erschliesst nicht direkt eine Liegenschaft, sondern ist eher als «Abkürzung» / Verbindung zu verstehen. Da dieser auch räumlich deutlich anders wahrgenommen wird und auf dem Abschnitt keine besonderen Gefahren zu erkennen sind, ist es aus unserer Sicht nicht zweckmässig diesen Abschnitt bereits in die Zone zu integrieren.

Ebenso weist der Abschnitt Schützenhausstrasse – Enggisteinstrasse einen deutlich anderen (räumlichen) Charakter auf; beidseitig sind keine Bauten mehr vorhanden ausser dem Schützenhaus. Auch hier können keine ausserordentlichen Sicherheitsmängel oder Wunschbeziehungen von Personen mit ausserordentlichen Schutzbedürfnissen ermittelt werden, weshalb wir vorschlagen, diesen Abschnitt unter dem geltenden Regime zu belassen. Die Ausdehnung der Zone sollte nämlich für eine durchgehend gute Wirkung in ihrer Länge entsprechend eingeschränkt und hauptsächlich auf dicht bebauten Gebiet reduziert werden.

Insbesondere der Abschnitt zwischen «Bleiche» und «alte Wäbi» entspricht aus fachlicher Sicht nicht dem typischen Charakter zur Einführung einer Tempo-30-Zone, die gesamte Farbstrasse ist keine typische Quartierstrasse und die Einführung von T30 ist diskutierbar. Ein Regimewechsel innerhalb des Strassenzuges macht wenig Sinn. Die Umfrage bei den Anwohnenden hat gezeigt, dass T30 an der Farbstrasse durchaus erwünscht ist. Aus gesellschaftlichen Gründen und aufgrund der Wohndichte wird daher die gesamte Farbstrasse in die Tempo-30-Zone aufgenommen.

5.2 Signalisation in Tempo-30-Zonen

Die Signalisation der Zonen – Eingänge wird einheitlich gestaltet und erfolgt bei allen Einfahrten in die Zone. Basis ist die Signalisationsverordnung mit den Änderungen vom 28. September 2001. Folgende Signale werden verwendet:

- 2.59.1Z30 «Zonensignal»
- 2.59.2Z30 «Ende Zonensignal»

Folgende Signale werden aufgehoben

- 2.50 «Parkieren verboten» im Projektperimeter (in Zonensignal enthalten) ausgenommen Schlosstalden
- Spezialsignalisation Vechigenstrasse 12

5.3 Markierung in Tempo-30-Zonen

Bodenmarkierung «Zone 30»

Die Signalisation bei den Eingängen in die Tempo-30-Zone wird mit der Markierung «Zone 30» unterstützt. Bei den wichtigsten Abzweigungen und bei längeren Strassenabschnitten wird eine Wiederholungsmarkierung «30» markiert. Durch die Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse gibt es bei der Eggasse, der Vechigen- und der Industriestrasse keinen Eingang in die Zone, wodurch nur die Wiederholungsmarkierung «30» markiert wird.

Fussgängerstreifen

Die bestehenden Fussgängerstreifen weisen teilweise Mängel auf und müssten verschoben oder aufgehoben werden. Die Zufussgehenden sollen aufgrund der tieferen Geschwindigkeiten die Strassen da queren, wo sie sich am sichersten fühlen und wo die Sichtweiten gewährleistet sind. Aus diesen Gründen verlangt die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen im Art. 4 Abs. 2 das Aufheben der Fussgängerstreifen. Aus diesem Grund ist die Aufhebung der Fussgängerstreifen in der gesamten Zone vorgesehen.

Markierung Rechtsvortritt

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird bei verschiedenen Knoten ein Rechtsvortritt zur Verdeutlichung markiert. Die Leitlinien machen den Verkehrsteilnehmer auf den grundsätzlich geltenden Rechtsvortritt aufmerksam.

Die Eggasse (24, 28, 30, 32+34 und 38-42c) ist eine Privatstrasse welche ca. 11 Liegenschaften erschliesst. Aufgrund der fehlenden Sichtverhältnisse und der stark untergeordneten Strassenausgestaltung wird diese Strasse nicht als Rechtsvortritt ausgebildet.

5.4 Parkplätze

Mit Einführung der Tempo-30-Zone wird gleichzeitig die Parkplatzanordnung und Parkplatzbewirtschaftung bereinigt. Die Prüfung der Sichtweiten von Hauszufahrten sowie Prüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven hat ergeben, dass einige Parkplätze nicht ideal liegen und daher aufgehoben werden müssen. Die Bilanz ist in Abb. 13 ersichtlich.

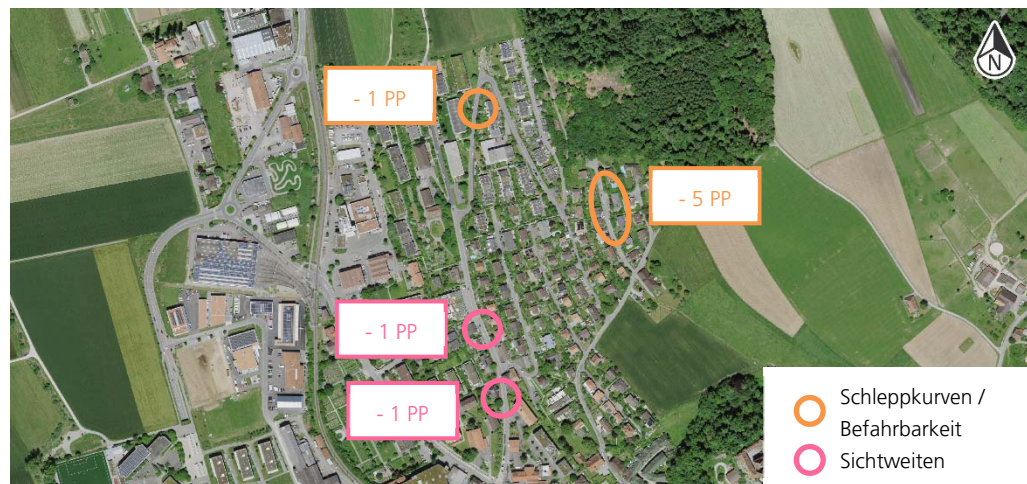


Abb. 13: Parkplatzbilanz

Zusätzlich wurden neu auch die Eggasse und angrenzende Strassen in die Blaue Zone aufgenommen. Die weissen Parkfelder des Eichenwegs werden somit ummarkiert und neu von der Gemeinde bewirtschaftet. In der blauen Zone ist das Parkieren ausserhalb der Parkfelder verboten. Heute werden im Bereich der Eggwaldstrasse Nr. 10 regelmässig Fahrzeuge auf der Strasse abgestellt. Damit dies auch in Zukunft möglich ist, werden in diesem Bereich drei blaue Parkplätze markiert. Gleiches gilt für den Platz vor den Schrebergärten und den oberen Abschnitt der Eggasse. Bei den Schrebergärten und an der Eggasse sind jeweils zwei blaue Parkfelder geplant. Sie können so angeordnet werden, dass die Sichtbermen gewährleistet sind, weshalb die Offizialisierung dieser Parkfelder möglich ist.

5.5 Gestaltungsmassnahmen

- Verbesserung der Sichtverhältnisse durch Zurückschneiden der Hecken / Bepflanzungen
- Anpassung Knoten durch Verkleinerung Einmündungstrichter
- Anpassung Knoten zu Rechtsvortritt
- Abweisblenden bei Parkplätzen

Das Zurückschneiden der zahlreichen Hecken und Sträuchern zur Einhaltung der Sichtverhältnisse ist grundsätzlich ausserhalb dieses Auftrages sicherzustellen.

Durch die Verkleinerung der Einmündungstrichter bei den Knoten wird der Verkehr kanalisiert und so die Konfliktpunkte auf ein Minimum verringert. Zudem muss die Geschwindigkeit im Knotenbereich deutlicher gesenkt werden und die Wahrnehmbarkeit der Tempo-30-Zone wird erhöht.

Die Anpassung des Knotens Sonnhaldenweg / Vechigenstrasse zu einem Rechtsvortritt ist mit der Einführung der Tempo-30-Zone zwingend. Unerwünschte Bevorzugungen von Strassenzügen und erhöhte Geschwindigkeiten auf der Hauptachse sollen so verhindert werden.

Die Abweisblenden bei einigen Parkplätzen dienen als Verkehrsberuhigungselement, wenn die Parkplätze nicht belegt sind. Die Gestaltung ist beliebig und kann mit verschiedenen Elementen kombiniert werden.



(Quelle: gartenbau-eresing.de)



(Quelle: signal.ch)



(Quelle: signal.ch)

Abb. 14: Diverse Beispielbilder für Abweisblenden



(Quelle: gartenbau-eresing.de)



(Quelle: densipedia.ch)

Abb. 15: Diverse Beispielbilder für Gestaltung Horizontalversatz

5.5.1 Tempo-30-Zonen Tore

Grundsätzlich werden bei den Übergängen von übergeordneten Strassen in die vorgesehene Tempo-30-Zone Torsituationen erstellt.

Auf folgender Strasse ist im Moment ein «Tor Eingang» vorgesehen:

- Farbstrasse

Bei den Zoneneinfahrten, mit niedrigen DTV und / oder tieferen Geschwindigkeiten, ist im Moment nur das Signal «Zone 30» inkl. Bodenmarkierung vorgesehen. Mit der Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse, können die angrenzenden Strassen in diese Zonen integriert werden. Somit handelt es sich bei der Eggasse, Vechigen- und Industriestrasse nicht um Zoneneinfahrten. Die Erstellung der Zonentore wird im Rahmen der Einführung an der Kantonsstrasse (zeitgleich) umgesetzt.



Abb. 16: Beispiel Zonentor



Abb. 17: Beispielsbild Zonensignal (Quelle: bern.ch)

6 Mögliche Auswirkungen aufgrund der Temporeduktion

Vorteile / Positive Aspekte

- Mit der Einführung der Tempo-30-Zonen wird ein der Quartierssituation angepasstes Geschwindigkeitsniveau erreicht.
- Klare Abtrennung zwischen den verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Strassen.
- Die Verkehrssicherheit wird durch die tiefen Geschwindigkeiten und die angeordneten Begleitmassnahmen verbessert. Dies ist vor allem im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung und der Qualität des Wohnumfeldes ein wichtiger Aspekt.
- Durch die gleichmässige Fahrweise auf tiefem Geschwindigkeitsniveau, kann die Lärmimmission Studien zur Folge teilweise gesenkt werden.
- Die Verkehrsfunktionen des gesamten Quartierstrassennetzes werden nicht beeinträchtigt.
- Bei den meisten Knoten gilt schon heute Rechtsvortritt. Somit führen die Massnahmen zu keinen massgebenden Änderungen des Vortrittsregimes.

Nachteile / Negative Aspekte

- Die Umsetzung der notwendigen Massnahmen bedingt einen gewissen finanziellen und teilweise auch politischen Aufwand
- Nachkontrollen nötig, bei Nichteinhaltung zusätzliche Massnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit erforderlich
- Für die motorisierten Verkehrsteilnehmer wird die Fahrzeit minimal verlängert.

7 Antrag zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit

Mit der Errichtung der Tempo-30-Zonen werden hauptsächlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und eine Steigerung der Wohnqualität durch die Reduktion des Lärms erreicht.

An einigen Stellen ist die Steigerung der Sicherheit und Gewährleistung der Sichtverhältnisse durch andere Massnahmen als durch Herabsetzung der Geschwindigkeit nicht zu erreichen.

Die Zufahrten für die Anwohner, die Landwirtschaft und die Unterhaltsdienste (Kehrrichtabfuhr, Schneeräumung etc.), werden durch die geplanten Massnahmen nicht massgeblich eingeschränkt. Aufgrund des Strassennetzes sind keine unerwünschten Verkehrsumlagerungen auf andere Strassenstücke zu erwarten.

Dank der generellen Rechtsvortrittsmarkierung wird das Vortrittsregime an den Knoten im gesamten Perimeter vereinheitlicht.

Die Umsetzung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone in Worb Nord ist im Sinne einer einheitlichen Handhabung innerhalb des gesamten, grossen Wohngebiets wichtig und richtig zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie als Verkehrsberuhigungsmassnahme.

Die Massnahmen in diesem Gutachten sind zweck- und verhältnismässig. Die primär angestrebte Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr und insbesondere die Schulkinder, kann aufgrund der fehlenden Anlagen für den Langsamverkehr durch keine andere Massnahme als die Reduzierung der Geschwindigkeit erreicht werden. Die Argumentation stützt sich weitgehend auf Art. 108 Abs. 2 Signalisationsverordnung (SSV), Buchstabe b.

Die Auffahrunfälle auf den Kantonstrassen Boll- und Enggisteinstrasse im Bereich der Fussgängerstreifen könnten auf eine schlechte Erkennbarkeit hinweisen. Durch eine Ausweitung der Tempo-30-Zone verbessert sich die Erkennbarkeit durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau. Gleichzeitig kann die Tempo-30-Zone Worb Nord integriert werden anstatt mehrere Zoneneingänge auf kleinem Raum zu generieren. Entsprechend wird die Verlängerung der Zone auf der Kantonsstrasse mindestens bis und mit den beiden Einmündungen (Eggasse und Vechigenstrasse) empfohlen. Im Rahmen der Vorabklärungen wurde diese Verlängerung auch bereits mit dem Kanton so abgesprochen. Demensprechend wird im vorliegenden Projekt die Verlängerung der Tempo-30-Zone auf der Kantonsstrasse als Drittprojekt berücksichtigt.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

A. Marti

Andrea Marti



Doris Däpp

Liebefeld, 08.06.2023

Anhang I Übersichtspläne

Anhang II Detailpläne