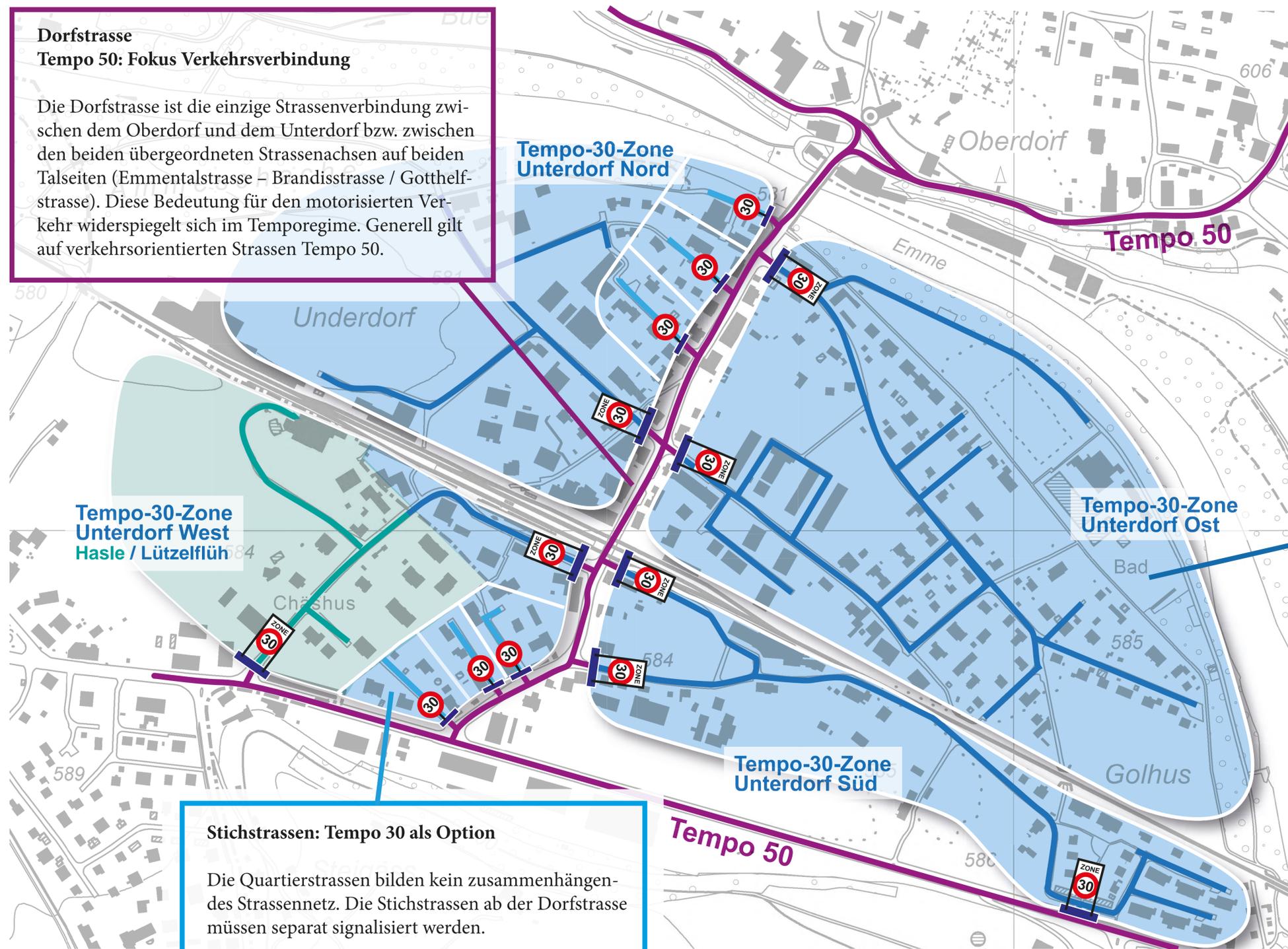


Variante 1a - Tempo-30-Zone Quartiere

Dorfstrasse: generell Tempo 50

Quartiere: Tempo-30-Zone

- Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse
- Relativ hohe Geschwindigkeit auf der Dorfstrasse bei schmalen Trottoirs
- Zerstückelung in viele «Kleinzo­nen», mit vielen Regime-Übergängen
- Hoher Signalisationsaufwand
- Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)



**Dorfstrasse
Tempo 50: Fokus Verkehrsverbindung**

Die Dorfstrasse ist die einzige Strassenverbindung zwischen dem Oberdorf und dem Unterdorf bzw. zwischen den beiden übergeordneten Strassenachsen auf beiden Talseiten (Emmentalstrasse – Brandisstrasse / Gotthelfstrasse). Diese Bedeutung für den motorisierten Verkehr widerspiegelt sich im Temporegime. Generell gilt auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50.

Stichstrassen: Tempo 30 als Option

Die Quartierstrassen bilden kein zusammenhängendes Strassennetz. Die Stichstrassen ab der Dorfstrasse müssen separat signalisiert werden.

Quartierstrassen Tempo-30-Zone

Die Quartierstrassen sind schmal und mehrheitlich ohne Trottoir. Zufussgehende sind auf der Fahrbahn unterwegs. Niedrige Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist für die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Die Strassen haben keine Verbindungsfunktion. Bereits heute wird in der Regel langsam gefahren. Geschwindigkeiten über 30 km/h sind der Situation nicht angemessen. Mit Einführung von Tempo 30 wird die verkehrsrechtliche Situation den effektiven Gegebenheiten angepasst. Es entstehen mehrere von einander getrennte Tempo-30-Zonen, welche durch die Dorfstrasse bzw. die Bahnlinie voneinander getrennt sind.

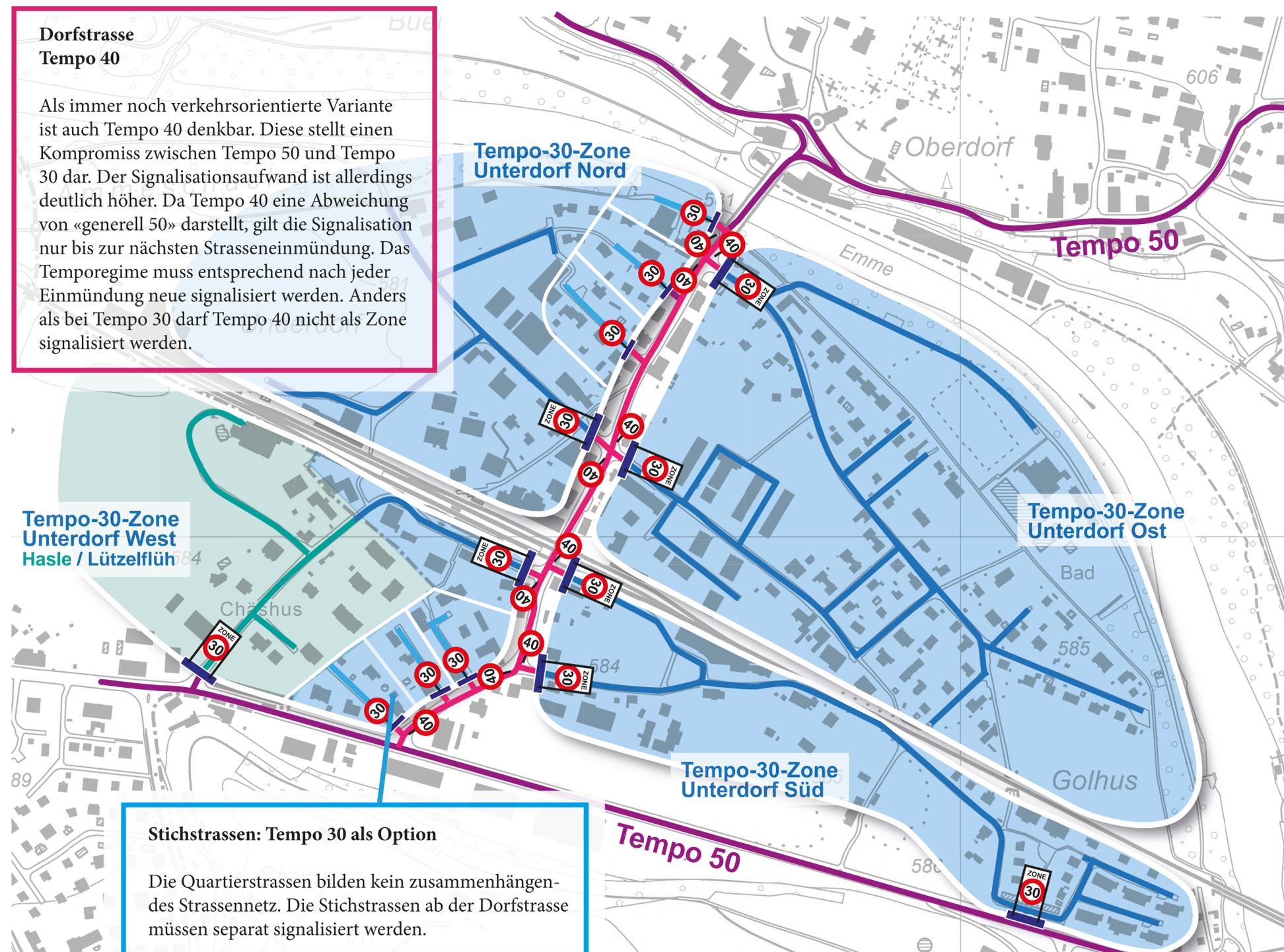


Variante 1b - Tempo 40 Dorfstrasse

Dorfstrasse: Tempo 40 (Streckensignalisation)

Quartiere: Tempo-30-Zone

- Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse
- Zerstückelung in viele «Kleinzonen», mit vielen Regime-Übergängen (wie Var. 1a)
- Wiederholung der Streckensignalisation erforderlich
- Sehr hoher Signalisationsaufwand
- Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)



Quartierstrassen Tempo-30-Zone

Die Quartierstrassen sind schmal und mehrheitlich ohne Trottoir. Zufussgehende sind auf der Fahrbahn unterwegs. Niedrige Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist für die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Die Strassen haben keine Verbindungsfunktion.

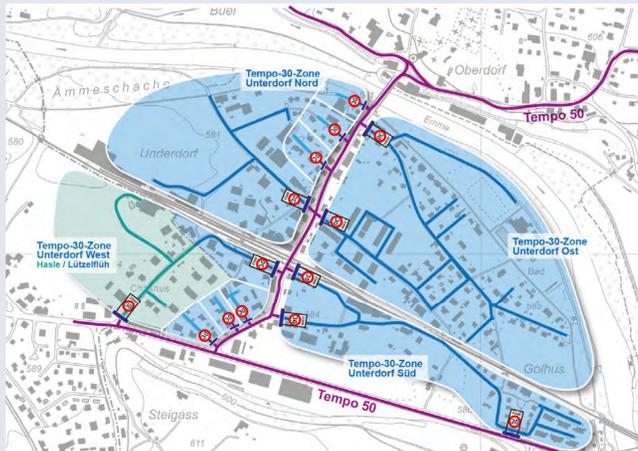
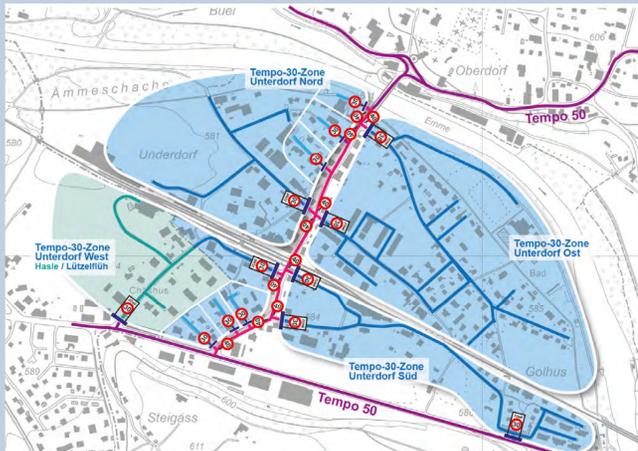
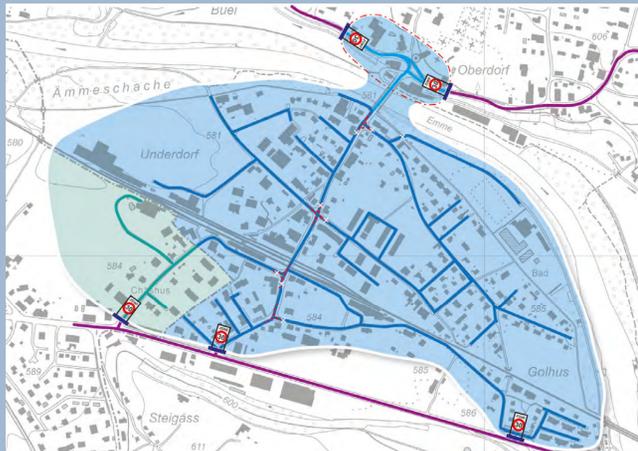
Bereits heute wird in der Regel langsam gefahren. Geschwindigkeiten über 30 km/h sind der Situation nicht angemessen. Mit Einführung von Tempo 30 wird die verkehrrechtliche Situation den effektiven Gegebenheiten angepasst.

Es entstehen mehrere von einander getrennte Tempo-30-Zonen, welche durch die Dorfstrasse bzw. die Bahnlinie voneinander getrennt sind.



Referenzbild Torsituation Tempo-30-Zone

Gegenüberstellung Varianten Temporegime

	Variante 1a T-30-Zone Quartiere	Variante 1b Tempo 40 / T-30- Zone	Variante 2 T-30-Zone flächendeckend
			
Prinzip	– Verkehrsberuhigung auf reinen Erschliessungsstrassen	– Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse	– Einheitliches, siedlungsorientiertes Temporegime – Klare und intuitive Kammerung
Dorfstrasse	– Generell Tempo 50 – Fokus: Verkehrsverbindung / Durchfahrt	– Tempo 40 (Streckensignalisation)	– Eine grosse, zusammenhängende Tempo-30-Zone – Fokus Dorfstrasse: Dorfzentrum als Zielort
Quartiere	– Vier Tempo-30-Zonen – T30 optional auf alleinstehenden Stichstrassen – Fokus: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld	– Vier Tempo-30-Zonen – T30 optional auf alleinstehenden Stichstrassen – Fokus: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld	– Fokus Quartiere: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld
Temporegime Kirchplatz / Umfeld Schule (Projekt Kanton)	– Tempo 50	– Tempo 50	– Einbezug in die Tempo-30-Zone
Verkehrssicherheit	– Erhöhung Sicherheit in Quartieren – Schulwegsicherheit wird an kritischen Stellen nicht verbessert – Relativ hohe Geschwindigkeiten auf der Dorfstrasse bei schmalen Trottoirs	– Erhöhung Sicherheit in Quartieren – Leichte Verbesserung Schulwegsicherheit dank T40	– Hohe Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit dank flächendeckend niedriger Geschwindigkeit – Strasse kann überall sicher gequert werden (nicht nur auf Fussgängerstreifen) – Einhaltung Tempo 30 im nördlichen Abschnitt der Dorfstrasse ist herausfordernd (→ Massnahmen)
Signalisation	– Zerstückelung in viele «Kleinzoen», mit vielen Regime-Übergängen – Alleinstehende Stichstrassen müssen separat signalisiert werden → hoher Signalisationsaufwand – Tempo 50 (Dorfstrasse) gilt innerorts generell und muss nicht separat signalisiert werden	– Zerstückelung in viele «Kleinzoen», mit vielen Regime-Übergängen – Alleinstehende Stichstrassen müssen separat signalisiert werden – Streckensignalisation Dorfstrasse (Tempo 40) muss nach jeder Einmündung wiederholt werden → sehr hoher Signalisationsaufwand	– Wenig Regimeübergänge (nur 5 Zonentore) → geringer Signalisationsaufwand
Massnahmen	– Signalisation Zonentore (8 – 14 Standorte) – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen	– Signalisation Zonentore (8 – 14 Standorte) – Streckensignalisation (T40 Dorfstrasse) – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen	– Signalisation Zonentore (3 x auf Gemeindestrassen, 2x auf Kantonsstrasse) – Einführung Rechtsvortritt bei grösseren Seitenstrassen (4x) – Aufhebung Fussgängerstreifen an Dorfstrasse (sind in Tempo-30-Zonen nur im Ausnahmefall zulässig, z.B. bei Schule). – Verkehrsberuhigung auf Dorfstrasse (z.B. «Siedlungstor» nach Emmebrücke – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen
Weitere Erwägungen	– Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)	– Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)	– Spielräume: - Schmalerer Strassenquerschnitt, breitere Trottoirs (langfristige Perspektive, wenn Sanierung der Strasse ansteht) - Kürzere Sichtweiten (mehr PP auf Strasse)

Optionen - Begegnungszonen

In Begegnungszonen gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt.
Unter bestimmten Voraussetzungen sind Begegnungszonen auf verschiedenen Abschnitten als Option denkbar.
Die Optionen sind mit allen drei Varianten kombinierbar.

Option 1: Begegnungszone Zentrum

Wo die Zentrumsfunktion der Dorfstrasse besonders ausgeprägt ist, ist auch eine Begegnungszone (Tempo 20 / Fussgängervortritt) denkbar. Dieses Regime kann insbesondere dann eine Option werden, wenn durch eine Entwicklung des Kantaur-Areals das Ortszentrum durch neue Nutzungen gestärkt wird.



Referenzbild

Option 2: Begegnungszone Bahnhofplatz

Auf Bahnhofplätzen kommen unterschiedliche Verkehrsteilnehmende zusammen. Hier wird vom Auto, vom Bus und vom Velo auf den Zug umgestiegen. Bahnreisende verteilen sich zu Fuss in alle Richtungen. Bei dieser Vielfalt an Verkehrsbeziehungen und Wunschlinien ist ein hohes Mass an gegenseitiger Rücksichtnahme unerlässlich. Begegnungszonen auf Bahnhofplätzen sind daher ein bewährtes Mittel (z.B. Burgdorf, Fraubrunnen, Langnau), haben in der Regel jedoch eine grössere Bedeutung als Mobilitätsdrehscheibe als der Bahnhof Lützelflüh-Goldbach.



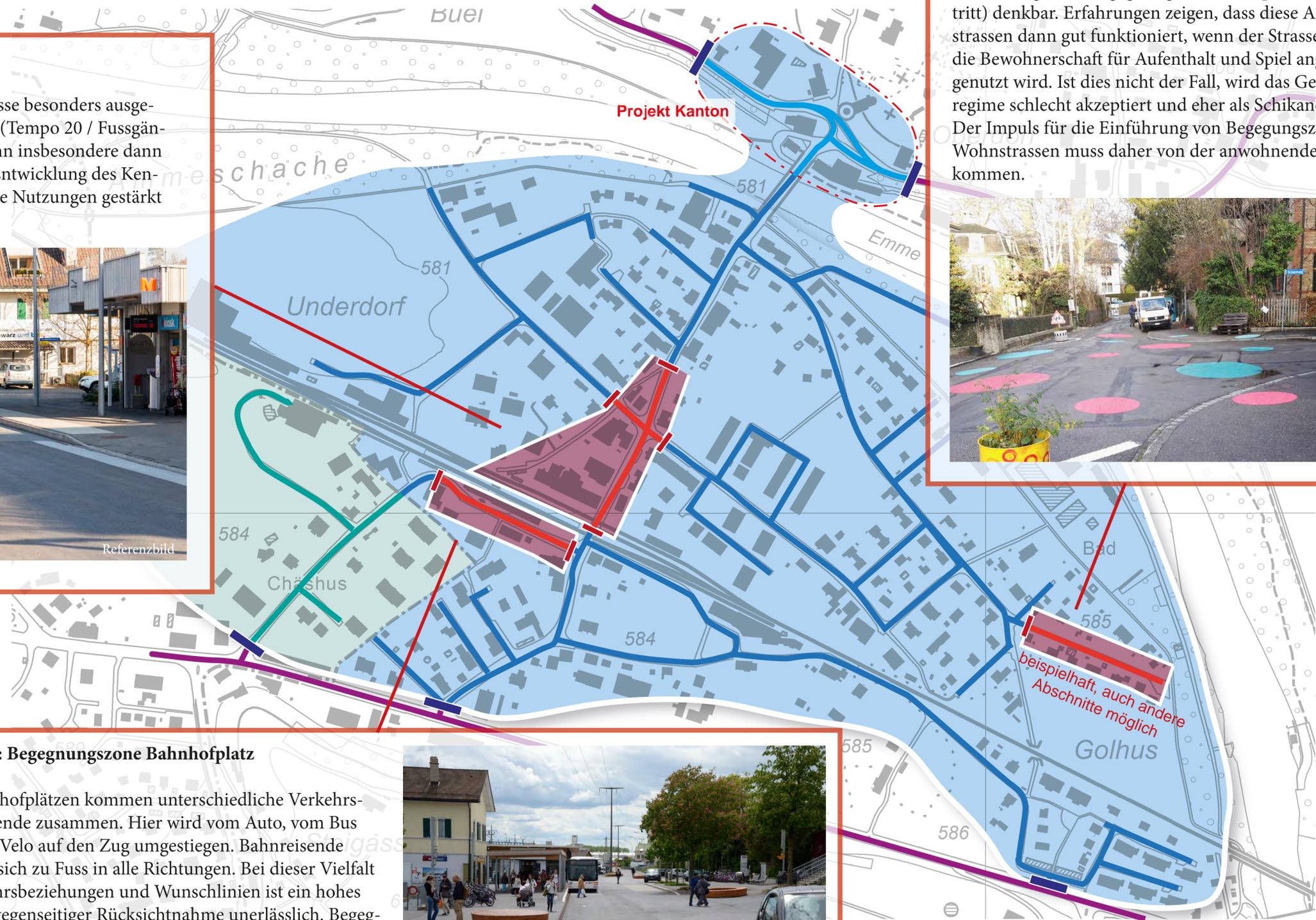
Referenzbild

Option 3 «Wohnstrasse»

Auf einzelnen, wenig befahrenen Quartierstrassen ist auch die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20 / Fussgängervortritt) denkbar. Erfahrungen zeigen, dass diese Art von Wohnstrassen dann gut funktioniert, wenn der Strassenraum durch die Bewohnerschaft für Aufenthalt und Spiel angeeignet und genutzt wird. Ist dies nicht der Fall, wird das Geschwindigkeitsregime schlecht akzeptiert und eher als Schikane empfunden. Der Impuls für die Einführung von Begegnungszonen auf den Wohnstrassen muss daher von der anwohnenden Bevölkerung kommen.



Referenzbild



Umfeld Dorfstrasse

Ausgangslage

Im Unterdorf gibt es an verschiedenen Stellen öffentliche Parkplätze in der blauen Zone. Fahrzeuge dürfen an Werktagen (Mo bis Sa) zwischen 8:00 und 11:30 Uhr sowie zwischen 13:30 und 18:00 Uhr eine Stunde parkiert werden. An Sonn- und Feiertagen sowie über Mittag und in der Nacht gilt diese Zeitbeschränkung nicht. Mittags darf entsprechend von 11:30 bis 14:30 Uhr und nachts von 18:00 bis 9:00 Uhr morgens parkiert werden.

Die Blaue Zone ist national geregelt und entsprechend nicht explizit auf die Bedürfnisse im Unterdorf abgestimmt.

Zielsetzung

Die öffentlichen Parkplätze an der Dorfstrasse sollen in erster Linie der Kundschaft der Geschäfte zur Verfügung stehen. Nach dem Einkauf soll der Parkplatz wieder frei gegeben werden, damit er von anderen Kunden genutzt werden kann. Ziel ist ein hoher Umschlag. Insbesondere das länger Parkieren mittags (bis 14:30 Uhr und) morgens (bis 9:00 Uhr) ist damit nicht kompatibel.

Änderungen

→ Die Parkplätze an der Dorfstrasse, auf dem Plätzchen beim Gässli sowie an der Gewerbestrasse beim Coop sollen in Kurzzeitparkplätze (max. 1/2 Stunde) umgewandelt werden.

→ Das Restaurant Emmenbrücke hat an der Alpenstrasse eigene Parkplätze. Als Ergänzung sollen die öffentlichen Parkplätze am Heckenweg so ausgelegt werden, dass sie für einen Besuch im Restaurant geeignet sind: Maximale Parkzeit 3 Stunden.

Umfeld Bahnhof

Ausgangslage

An der Bahnhofstrasse gibt es einige Kurzzeitparkplätze. Für den raschen Einkauf im Kiosk sind diese jedoch zu weit entfernt, so dass das Fahrzeug in der Regel «wild» direkt vor dem Laden abgestellt wird.

Änderungen

Um der «wilden» Parkierung entgegenzuwirken, sollen neue, näher gelegene Parkplätze eingerichtet werden: Umwandlung reservierte BLS-Parkplätze in öffentliche Kurzzeit-Parkplätze.

