

Riggisberg Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung

Bericht

Gemeinde Riggisberg

24. März 2026



Bearbeitung

Michelle Marbach

MSc Umweltgeowissenschaften

Stefan Manser

dipl. Ing. FH Raumplanung

Leonie Töngi

MSc Ost in Engineering in Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Walter Landtwing

Gemeinde Riggisberg

Auftraggeber

Gemeinde Riggisberg

Bau und technische Dienste

Vordere Gasse 2

3132 Riggisberg

Titelbild: Foto Metron Bern AG, Werner Abeggstrasse, Riggisberg

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Rahmenbedingungen	4
1.3	Auftrag	5
1.4	Grundlagen	5
2	Thematische Einordnung Tempo 30	6
2.1	Temporegime innerorts	6
2.2	Rechtslage	6
3	Lokale Analyse	7
3.1	Verkehrorientierte Strassen in Riggisberg	7
3.2	Bestehendes Geschwindigkeitsregime	8
4	Konzept Geschwindigkeitsregime Riggisberg	9
4.1	Allgemeine Einschätzung	9
4.2	Grundsätze	10
4.3	Abgrenzung	10
4.4	Konzeptionelles Zielbild Geschwindigkeitsregime	10
4.5	Einzelbetrachtung von Strassenabschnitten	11
5	Umsetzung	15
5.1	Massnahmenbedarf	15
5.2	Weitere empfohlene Massnahme	15
	Anhang	16
	A: Artikel 108 SSV	16
	B: Checkliste Gemeindestrassen Riggisberg	17
	C: Checkliste Rümligen (Gemeinde- und Kantonsstrassen)	35
	D: Checkliste Rüti (Kantonsstrasse)	40
	E: Checkliste Kantonsstrassen im Dorf Riggisberg	46

1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Riggisberg befasst sich seit mehreren Jahren mit dem Thema Verkehrsberuhigung. Grundlage dafür bildet eine Konfliktanalyse aus dem Jahr 2009 (Kurzbericht Konfliktanalyse, Kontextplan AG, März 2009), auf deren Basis in verschiedenen Quartieren Tempo-30-Zonen geplant und vielerorts umgesetzt wurden.



Abbildung 1: Richtplankarte MIV aus dem Richtplan Verkehr, genehmigt 2013: Die Karte zeigt den Ortsteil Riggisberg und die bestehenden Tempo-30-Zonen (grün umrandet)

Diese Stossrichtung wurde im Richtplan Verkehr der Gemeinde Riggisberg (genehmigt 2013) unter der Massnahme V5 «Verkehrsberuhigung Quartiere» festgehalten. Als Zielzustand wurde darin formuliert, dass in den Wohnquartieren flächendeckend Tempo-30-Zonen geplant und weitgehend umgesetzt worden sind.

Zu beachten ist, dass der Ortsteil Rümligen erst seit dem 1. Januar 2020 zur Gemeinde Riggisberg gehört. Entsprechend wurde Rümligen weder im Verkehrsrichtplan noch in der damaligen Konflikt- bzw. Risikoanalyse berücksichtigt. Für diesen Ortsteil fehlen somit strategische Grundlagen zur Verkehrsberuhigung. Es sind aber auch in diesem Ortsteil Abschnitte mit Tempo 30 vorhanden.

In den letzten Jahren ist das Anliegen nach einer weiteren Verkehrsberuhigung verstärkt aus der Bevölkerung an die Gemeinde herangetragen worden. Im Jahr 2023 wurde dem Gemeinderat eine Petition mit insgesamt 153 Unterschriften überreicht, welche die Einführung von Tempo 30 im Ortskern fordert, was überwiegend die Kantonsstrassen betrifft. Zusätzlich erhält die Gemeinde Riggisberg regelmässig Anfragen aus der Bevölkerung im Zusammenhang der Einführung von Tempo-30-Zonen.

1.2 Rahmenbedingungen

Die Gemeinde verfolgt das Ziel, zukünftige Entscheide zur Einführung von Tempo-30-Zonen nicht mehr als Einzelentscheide, sondern auf Basis einer konsistenten und nachvollziehbaren Gesamtsicht zu treffen. Aktuell fehlen jedoch ein übergeordnetes

Vorgehenskonzept sowie ein fachlich begründetes Argumentarium, welches aufzeigt, an welchen Standorten Tempo-30-Zonen zweckmässig und umsetzbar sind und wo nicht.

Der Fokus des Gesamtkonzepts Verkehrsberuhigung liegt auf den bebauten Gebieten, wobei alle Ortschaften der Gemeinde – Riggisberg, Rüti und Rümli – betrachtet werden. Im Gebiet Rüti wird das Geschwindigkeitsregime auf der ganzen Kantonsstrasse von Rüti bis Plötsch untersucht. Die bestehenden Tempo-30-Zonen sind nicht Gegenstand der Untersuchung und werden nicht erneut beurteilt, soweit keine besonderen Anfragen dazu vorliegen.

Ein grosser Teil der Bearbeitung beinhaltet die Einschätzung des Bestandes. Dabei werden insbesondere die aktuelle Verkehrssituation, wahrgenommene Nutzungskonflikte sowie die bestehenden Anliegen, Beschwerden und die eingereichte Petition aus der Bevölkerung zu berücksichtigen.

1.3 Auftrag

Mit dem Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung Riggisberg ist eine umfassende und systematische Gesamtschau zur Verkehrsberuhigung im Gemeindegebiet zu erarbeiten. Ziel des Projekts ist es, die Potenziale und die Zweckmässigkeit von Tempo-30-Zonen sowie, wo sinnvoll, von Begegnungszonen auf Gemeindestrassen innerhalb des bebauten Gebiets zu prüfen.

Das Gesamtkonzept soll eine nachvollziehbare fachliche Grundlage liefern, welche dem Gemeinderat als Entscheidungs- und Argumentationshilfe dient. Es soll aufzeigen, unter welchen Voraussetzungen Tempo-30-Zonen umgesetzt werden können und wo aus fachlicher Sicht davon abzusehen ist. Damit schafft das Konzept Transparenz gegenüber Politik, Verwaltung und Bevölkerung und ermöglicht ein einheitliches, konsistentes Vorgehen bei zukünftigen Anträgen und Anliegen zur Verkehrsberuhigung.

1.4 Grundlagen

Übergeordnete Grundlagen

- Eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz (SVG)
- Eidgenössische Signalisationsverordnung (SSV)
- Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- Strassengesetz des Kantons Bern
- Juristisches Gutachten «Tempo 30 auf verkehrorientierten Strassen – Voraussetzungen und ausgewählte prozessuale Fragen», Kanzlei Konstruktiv im Auftrag des Kantons Luzern, 2023
- Arbeitshilfe Tempo-30-Zone und Begegnungszone des Kantons Bern, 2024
- Positionspapier der BFU «Haupt- und verkehrorientierte Nebenstrassen in Tempo-30-Zonen»
- Unfalldaten (map.geo.admin.ch)
- Leitfaden Begegnungszonen Stadt Thun

Lokale Grundlagen

- Richtplan Verkehr
- Zonenplan Siedlung und Landschaft
- Kartierung Schulwege (Fuss und Velo) innerorts; Riggisberg und Rümli
- Schulstandorte
- Velorouten und Wanderwege
- Lärmemissionskarte Tag
- Massnahmenplan Verkehrsberuhigungsmassnahmen
- Petition T30 im Dorfkern und weitere Bürger:innenbegehren
- Bericht Road Safety Inspection Ortszentrum Riggisberg vom 2. Februar 2026

2 Thematische Einordnung Tempo 30

2.1 Temporegime innerorts

In der Schweiz gilt innerorts generell die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. An Orten, wo dies nötig, zweck- und verhältnismässig ist, kann diese Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden. Das Gesetz gibt vor, Abstufungen von 10 km/h einzuhalten. Gelegentlich wird daher eine Höchstgeschwindigkeit 40 km/h eingerichtet. Wesentlich verbreiteter ist jedoch die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, welche auch als Zonensignalisation vorgesehen ist. Im Sinne einer einprägsamen und einfachen Regelung, wird in der Regel empfohlen nur die Regime 50, 30 oder 20 (Begegnungszone) einzusetzen.

Nutzen von Tempo 30:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr; Die Hauptgründe dafür sind kürzere Reaktions- und Bremswege, welche zu einer wesentlich geringeren Unfallwahrscheinlichkeit beitragen, sowie die deutlich geringere zu erwartende Unfallschwere im Fall einer Kollision.
- Reduktion der Lärmbelastung
- Aufwertung der Strassenräume und Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie der Nutzbarkeit von schwach belasteten Strassenräumen als Spiel- und Aufenthaltsräume
- Reduktion der Trennwirkung von stark belasteten Strassen; Unterstützung der Querbarkeit; ggf. Ermöglichung des flächigen Querens
- Beitrag zur Luftreinhaltung

2.2 Rechtslage

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist in Artikel 108, Signalisationsverordnung (SSV) geregelt (vgl. Anhang A).

Ausgelöst durch die Motion Schilliger (21.4516) hat der Bundesrat 2025 einen Umsetzungsvorschlag in die Vernehmlassung geschickt, mit dem Tempo 30 auch auf verkehrsorientierten Strassen weiterhin möglich bleibt. Gemäss dem Vorschlag sollen jedoch die Anforderungen an die Gutachten etwas erhöht werden. Im Dezember lief die Frist der Vernehmlassung ab. Eine Auswertung oder ein Bundesratsbeschluss ist noch ausstehend.

Bei der Anordnung von Tempo 30 wird zwischen «verkehrsorientierten» und «nicht verkehrsorientierten Strassen» unterschieden, wobei die Anordnung auf verkehrsorientierten Strassen möglich, aber mit höheren Anforderungen verbunden ist. Seit 1. Januar 2023 ist für die Anordnung von Tempo 30 auf nicht verkehrsorientierten Strassen kein Gutachten mehr erforderlich. Als verkehrsorientiert gelten nach Art. 1, Abs. 9 Signalisationsverordnung «alle Strassen innerorts, die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind».

Der Bundesrat hat den Begriff der verkehrsorientierten Strassen aus dem Vokabular der VSS-Normen übernommen, wo eine Unterscheidung in verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen definiert wird (VSS 40 040b). Dort werden Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen sowie Hauptsammelstrassen pauschal als verkehrsorientiert eingestuft.

3 Lokale Analyse

3.1 Verkehrsorientierte Strassen in Riggisberg

In enger Anlehnung an VSS 40 040b erachten wir für die Ortschaft Riggisberg die folgenden Strassenabschnitte als verkehrsorientiert:

- Kantonsstrassen (Hauptverkehrsstrassen)
- Muristrasse, Thanbodenstrasse, Gsteigstrasse, Vordere Gasse (Verbindungsstrassen)

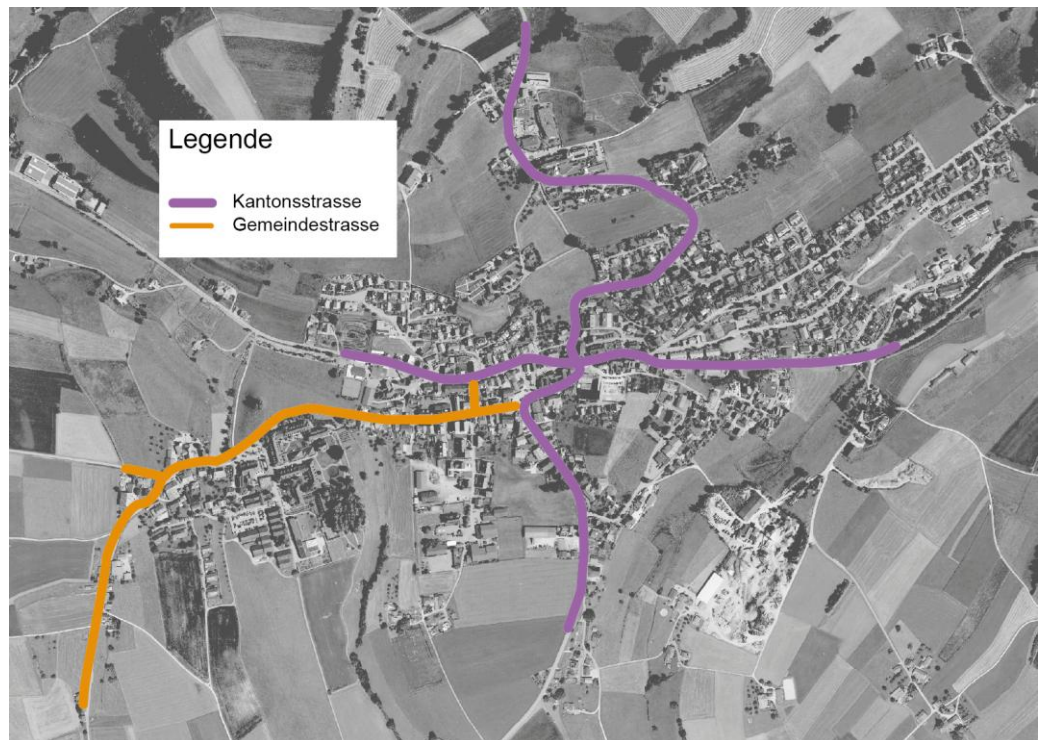


Abbildung 2: Verkehrsorientierte Strassenabschnitte in Riggisberg (nur innerorts)

3.2 Bestehendes Geschwindigkeitsregime

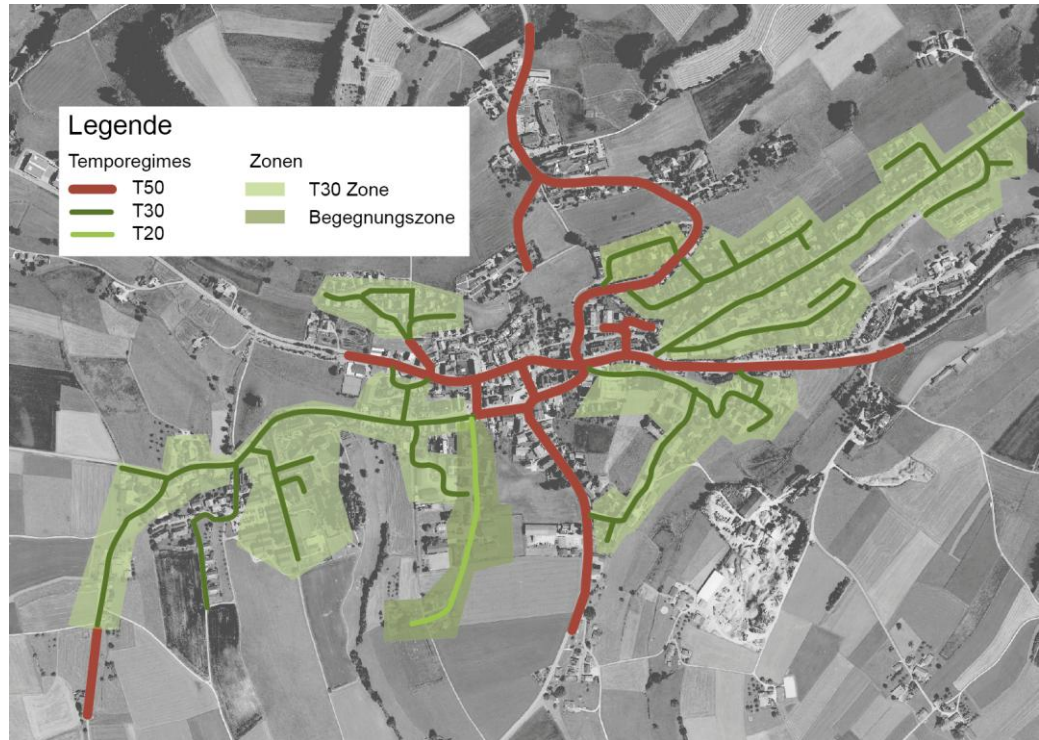


Abbildung 3: Bestehendes Geschwindigkeitsregime in Riggisberg (nur innerorts)

4 Konzept Geschwindigkeitsregime Riggisberg

4.1 Allgemeine Einschätzung

Wie in Abbildung 3 ersichtlich ist, sind die meisten Quartierstrassen bereits verkehrsberuhigt. Sie liegen entweder in Tempo-30-Zonen oder in Begegnungszonen. Handlungsbedarf besteht vor allem auf den Kantonsstrassen. Die Gründe für eine Temporeduktion sind vielfältig:

- **Hohe Verkehrsbelastung:** Der Ortskern von Riggisberg ist durch einen hohen durchschnittlichen Tagesverkehr stark belastet. Gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) ist zudem mit einer weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens zu rechnen, insbesondere auf der Grabenstrasse und der Hinteren Gasse. Der Verkehr setzt sich in Riggisberg nicht nur aus Ziel- und Quellverkehr, sondern auch aus Freizeit- und Transitverkehr zusammen. Die Gemeinde kann somit nur bedingt Einfluss auf die Verkehrserzeugung nehmen, will aber die lokale Verträglichkeit des Verkehrs erhöhen.
- **Zerschneiden des Ortskerns:** Die belasteten Strassen mit Tempo 50 teilen den Dorfkern räumlich und mindern die Aufenthaltsqualität. Eine Verkehrsberuhigung könnte das Dorfzentrum wieder besser verbinden und beleben. Die durch das Dorfzentrum verlaufenden Kantonsstrassen sind gleichzeitig die prägenden öffentlichen Räume.
- **Schulwegsicherheit:** Entlang und über die Kantonsstrassen verlaufen wichtige Schulwege. Eine Reduktion der Geschwindigkeit würde die Sicherheit insbesondere für Kinder aber auch für ältere Personen wesentlich erhöhen.
- **Fehlende Trottoirs und eingeschränkte Sichtweiten:** Aufgrund der baulichen und topografischen Gegebenheiten bestehen stellenweise eingeschränkte Sichtverhältnisse sowie fehlende Gehwege, was die Sicherheit zusätzlich beeinträchtigt.
- **Verhältnismässigkeit:** Eine Temporeduktion auf 30 km/h erscheint im Vergleich zu baulichen Massnahmen als verhältnismässig und effizient. Sie kann zahlreiche Konfliktstellen entschärfen und die Situation nachhaltig verbessern.
- **Lärmschutz:** Eine tiefere Geschwindigkeit würde die Lärmbelastung für die Anwohnenden merklich reduzieren und damit die Wohn- und Lebensqualität im Ortskern erhöhen.
- **Im Gesamtblick zeigt sich eine auffällige Häufung von Unfällen auf der Kantonsstrasse 230.1, unter anderem im kurvigen Bereich zwischen Rüti und Plötsch.** In Riggisberg ereignen sich im Durchschnitt 2 bis 3 Unfälle pro Jahr, davon 2 auf den Kantonsstrassen. Bei näherer Analyse wird deutlich, dass viele Unfälle, die sich auf den Kantonsstrassen ereignet haben, mit hoher Wahrscheinlichkeit einen engen Zusammenhang mit einem unruhigen Verkehrsbetrieb und nicht ortsangepassten gefahrenen Geschwindigkeiten aufweisen und mutmasslich mit Tempo 30 vermieden werden könnten oder zumindest milder ausfallen würden.

4.2 Grundsätze

Den Grundlagen und obenstehenden Überlegungen folgend empfehlen wir die Wahrung folgender Grundsätze:

- Innerorts generell Tempo 50 oder 30; möglichst Vermeidung von Tempo 40, um das Geschwindigkeitsregime möglichst klar und übersichtlich zu halten.
- Es ist ein für die Verkehrsteilnehmenden möglichst logisches, selbsterklärendes Geschwindigkeitsregime anzustreben. Das Regime soll in der Gestaltung der Strassenräume und der Signale gut erkennbar sein.
- Auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50 als Normalfall; Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30, wenn dies gemäss Artikel 108 Abs. 2 SSV begründbar ist.
- Auf nicht verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 als Normalfall, wobei die Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit zu wahren sind; Artikel 108 Abs. 2 SSV ist auch hier anwendbar.
- Hauptverkehrsstrassen bleiben auch mit Tempo 30 vortrittsberechtigt und Fussgängerstreifen können weiterhin angeordnet werden.
- Im Sinne der Minimierung der Anzahl Signale werden Tempo-30-Zonen angeordnet, wo dies zweckmässig ist. Dies ist auch für Haupt- und verkehrsorientierte Nebenstrassen anwendbar.
- Mit Begegnungszonen kann die Wohnqualität noch stärker gesteigert werden. Insbesondere auf Quartierstrassen, welche ausschliesslich Erschliessungsfunktion haben und deren Anwohnerschaft dies mehrheitlich befürwortet, ist aus verkehrsplanerischer Sicht nichts gegen eine Begegnungszone einzuwenden.

4.3 Abgrenzung

Im vorliegenden Konzept wird das Geschwindigkeitsregime bearbeitet. Das allgemeine Verkehrsregime (allfällige Durchfahrtsbeschränkungen u.ä.) sind nicht Gegenstand der Betrachtungen.

4.4 Konzeptionelles Zielbild Geschwindigkeitsregime

Konzeptionell wird ein Zielbild empfohlen, in dem alle Quartierstrassen und der Dorfkern in Riggisberg verkehrsberuhigt sind. Dies wird erreicht, indem die Kantonsstrassen im Dorfkern in eine grosse Tempo-30-Zone integriert werden. Die längste Durchfahrtsdistanz durch die entstehende Tempo-30-Zone ergibt sich mit ca. 460 m Länge auf der Strecke zwischen Schwarzenburg und Gürbetal. Unter der Annahme, dass dabei mit 30 km/h statt mit 50 km/h gefahren wird, dauert die Durchfahrt 22 Sekunden länger. In der Regel wird aber die mittlere gefahrene Geschwindigkeit bereits heute deutlich unter 50 km/h liegen. Mit 30 km/h steigt nicht nur die Verkehrssicherheit markant, sondern es wird auch erwartet, dass der Verkehrsablauf ruhiger und stetiger wird. Auch die wahrgenommene Dominanz des Verkehrs und die Lärmemissionen werden deutlich zurückgehen.

Ergänzend wird Tempo 30 auch für einen kurzen Abschnitt der Längenbergstrasse im Bereich des Spitals empfohlen.



Abbildung 4: Empfohlenes Geschwindigkeitsregime für Riggisberg (nur innerorts)

4.5 Einzelbetrachtung von Strassenabschnitten

Alle fraglichen Strassenabschnitte werden im Anhang einzeln anhand einer Kriterienliste beurteilt. Die folgenden Abbildungen geben einen Überblick über die beurteilten Abschnitte und deren Nummerierung. Die untenstehenden Tabellen fassen die Empfehlungen pro Abschnitt zusammen.

Gemeindestrassen Riggisberg

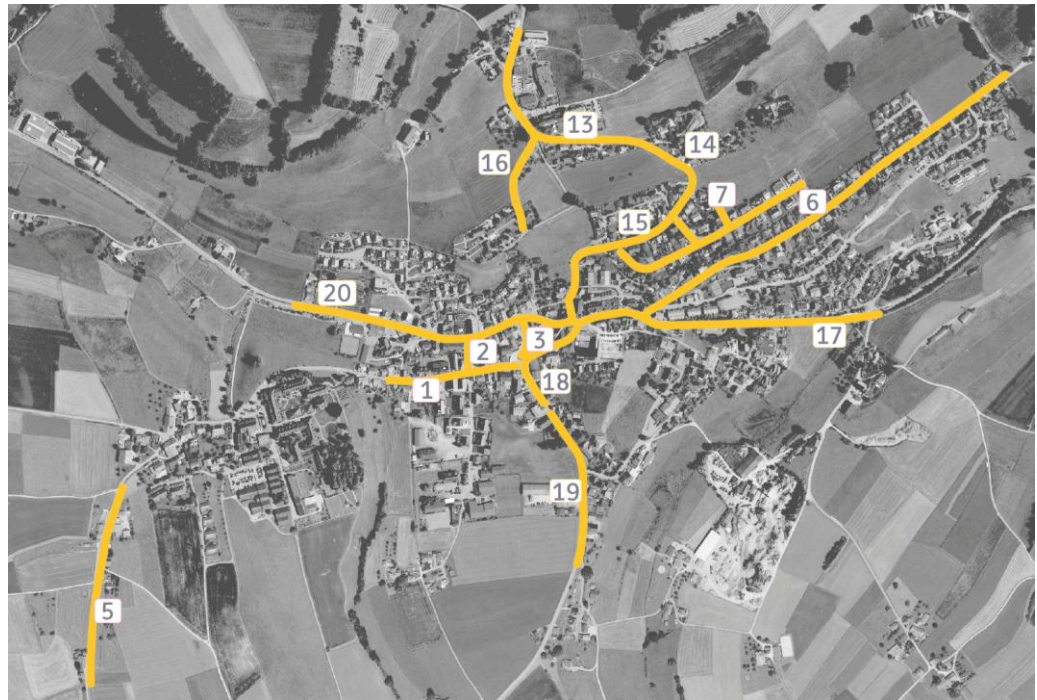


Abbildung 7: Übersicht der untersuchten Strassenabschnitte im Dorf Riggisberg; Nr. 4 liegt links ausserhalb des Kartenausschnitts (vgl. Karte, Seite 26)

Abschnitt Nr. / Strassenname	Empfehlungen
1 Vordere Gasse	Einführung Tempo 30, idealerweise als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern
2 Vordere Gasse	Einführung Tempo 30, idealerweise als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern
3 Zibelegässli (Hintere Gasse)	Einführung Tempo 30, idealerweise als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern
4 Muriboden / Stutz	Vertiefte Prüfung Herabsetzung der Geschwindigkeit; Als Massgabe sind die Sichtweiten zu analysieren.
5 Thanbodenstrasse	Tempo 30 ist aus verkehrsrechtlicher Beurteilung nicht erforderlich und nicht verhältnismässig. Es wird empfohlen, Tempo 50 beizubehalten.
6 Werner-Abeggstrasse	Beibehaltung Tempo 30; Stärkung des bestehenden Geschwindigkeitsregimes mit zusätzlichen Beruhigungsmassnahmen
7 Bühlstrasse	Umsetzung einer Begegnungszone möglich; alternativ zusätzliche Beruhigungselemente
16 Kirchweg	Beibehaltung Tempo 50

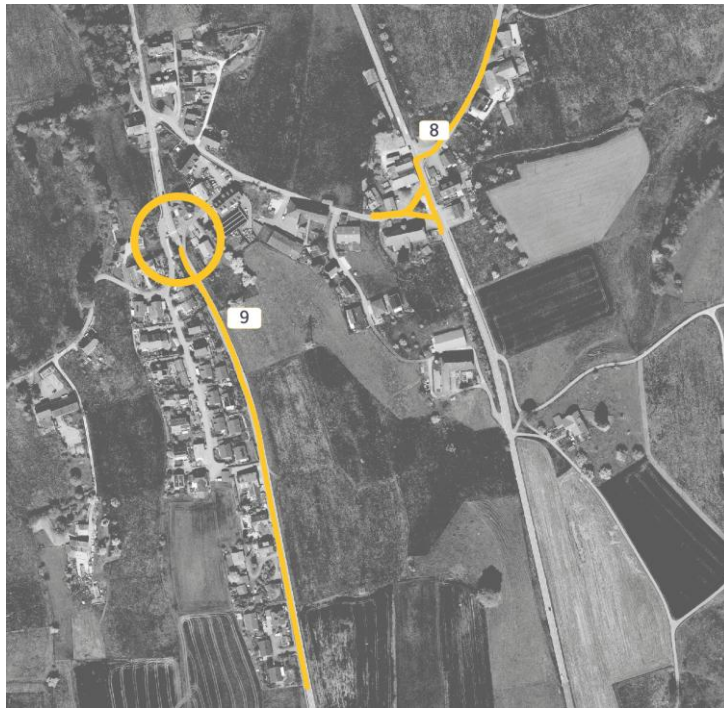


Abbildung 8: Übersicht der untersuchten Strassenabschnitte in Rümliigen

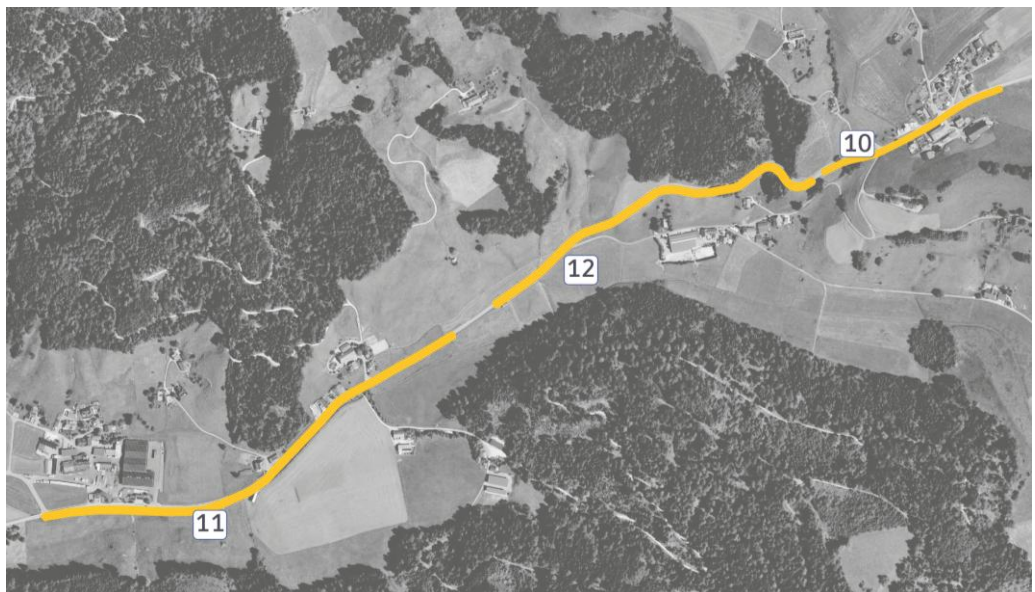


Abbildung 9: Übersicht der untersuchten Strassenabschnitte in Rüti

Strassenabschnitte Rümliigen und Rüti

<i>Abschnitt Nr. / Strassenname</i>	<i>Empfehlungen</i>
8 Spitzmatt, Rümliigen	Tempo 30 ist denkbar, aber aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich und kaum wirksam.
8 Dorf, Rümliigen	Eine Ausweitung von Tempo 30 über die Platzfläche um die Linden (Höhe Schwanen) ist denkbar, aber aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich und ohne umfassende Umgestaltung kaum wirksam.

8	Bernstrasse, Rümli	Kantonsstrasse; keine abschliessende Beurteilung; Tempo 30 erscheint unverhältnismässig; Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich des Dorfplatzes beim Schwanen
9	Riggisbergstrasse, Rümli	Kantonsstrasse; keine abschliessende Beurteilung; Beibehaltung Tempo 50
10	Plötsch, Rüti	Kantonsstrasse; Beibehaltung von bestehendem Temporegime (Tempo 50).
11	Gurnigelstrasse / Neuhaus, Rüti	Kantonsstrasse; keine abschliessende Beurteilung; Beibehaltung Tempo 60
12	Rüti: Abschnitt zwischen Plötsch und Neuhaus	Kantonsstrasse; Eine Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h wird in diesem Abschnitt empfohlen. Schulsicherheit, fehlende Veloinfrastruktur, Unfallgeschehen und fehlende Übersichtlichkeit in den Kurven sprechen für eine Reduktion der Geschwindigkeit.

Kantonsstrassen Riggisberg

Abschnitt Nr. / Strassenname	Empfehlungen
13 Längenbergstrasse (Bereich Spital)	Einführung Tempo 30
14 Längenbergstrasse (Oberer Bühlen)	Beibehaltung Tempo 50
15 Längenbergstrasse (Unterer Bühlen)	Einführung Tempo 30 mind. zw. Hinterer Gasse und Rainweg als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern; Verlängerung bis Bühlenstrasse vertieft zu prüfen
16 Siehe Liste Gemeindestrassen	
17 Grabenstrasse	Einführung Tempo 30 im Abschnitt Sonnenkreisel bis ca. 50 bis 100 m über den Abzweiger Werner-Abeggstrasse als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern; Beibehaltung 50 auf Reststrecke
18 Gurnigelstrasse	Einführung Tempo 30 als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern
19 Gurnigelstrasse	Beibehaltung Tempo 50
20 Hintere Gasse	Einführung Tempo 30 im Abschnitt Sonnenkreisel bis Abzweiger Zelgweg / Mühleweg als integraler Bestandteil einer neuen Zone Dorfkern; Beibehaltung 50 auf Reststrecke

5 Umsetzung

5.1 Massnahmenbedarf



Abbildung 10: Übersicht Strecken mit Empfehlung für Neueinführung Tempo 30

Aus dem Gesamtkonzept Verkehrsberuhigung gehen folgende Massnahmen hervor:

- Neue Tempo-30-Zone Dorfkern (Kantonsstrassen, Hintere Gasse und anliegende Gemeindestrassen; Voraussetzung ist die Bereitschaft des Kantons)
- Neueinführung Tempo 30 auf einem kurzen Teilabschnitt der Längenbergstrasse im Bereich Spital (Voraussetzung ist die Bereitschaft des Kantons)
- Nachbesserung Tempo 30 Werner-Abeggstrasse (Beruhigungsmassnahmen)
- Nachbesserung Tempo 30 oder Einführung Begegnungszone Bühlstrasse
- Prüfung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Aufwertung Bernstrasse in Rümligen (Federführung Kanton)

5.2 Weitere empfohlene Massnahme

Im Rahmen der Konzeptbearbeitung wurde eine Fehlsignalisation im Bereich des Schlossparks festgestellt, welche allenfalls zu Irritationen sorgen kann. Es wird empfohlen dies wie folgt zu korrigieren:



Entfernung Signal Tempo 30 an der Einmündung Gantrischweg in die Gsteigstrasse

Erläuterung: Die Gantrischstrasse liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Das Signal Tempo 30 ist somit überflüssig.

Anhang

A: Artikel 108 SSV

- **Art. 108** Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten

¹ Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 4a VRV³²²) anordnen.³²³

² Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:

- a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
- b.³²⁴ bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;
- c. auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
- d.³²⁵ dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.³²⁶

³ Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit kann auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.³²⁷

⁴ Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.³²⁸

^{4bis} In Abweichung der Absätze 1, 2 und 4 richtet sich die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nur nach Artikel 3 Absatz 4 SVG.³²⁹

⁵ Es sind folgende abweichende Höchstgeschwindigkeiten zulässig:

- a.³³⁰ auf Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 120 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- b.³³¹ auf Autostrassen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 100 km/h bis 60 km/h in Abstufungen von je 10 km/h; weitere Reduktionen in Abstufungen von je 10 km/h im Bereich von Anschlüssen und Verzweigungen gemäss Ausbaugrad;
- c.³³² auf Strassen ausserorts, ausgenommen Autostrassen und Autobahnen: tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 80 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- d.³³³ auf Strassen innerorts: 80/70/60 km/h, tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;
- e.³³⁴ innerorts mit Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a bzw. 20 km/h nach Artikel 22b.

⁶ Das UVEK regelt die Einzelheiten für die Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten. Es legt für Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bezüglich Ausgestaltung, Signalisation und Markierung die Anforderungen fest.³³⁵

B: Checkliste Gemeindestrassen Riggisberg

Gemeindestrassen Riggisberg



Strassenname	Vordere Gasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Knoten Gurnigelstrasse bis Lindengässli (vgl. Karte)
Verkehrorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja (aufgrund Verbindungsfunktion) <input type="checkbox"/> Nein
DTV	
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts (Zentrum, Gewerbe)
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig (Fassade zu Strasse ausgerichtet)
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	keine
Fahrbahnbreite	6.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> überwiegend nur einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (3) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine

Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Ja; auf der Südseite parkierte PW im Seitenbereich; mit negativen Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse und die Durchgängigkeit Fussverkehr
Haltestellen ÖV	Post
Sichtweiten	i.O.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für Kernzone (ES III))
Unfälle (siehe Karte)	b: Schleuder- oder Selbstunfall d: 2 Schleuder- oder Selbstunfall, 2 Einbiegeunfälle (siehe Karte)
Funktionen / sensible Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Schulweg: Viele Schulkinder im Perimeter, insbesondere auch querend
Anliegen Bevölkerung	Ja – Petition Tempo 30 im Dorfkern Riggisberg
Empfehlung	<p>Einführung T30</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um einen Strassenabschnitt mit diversen Abbiegebeziehungen und angrenzenden, publikumsorientierten Nutzungen. Niedrige Geschwindigkeiten helfen dabei, die Bremswege zu verkürzen und leisten damit einen grossen Beitrag zur Verkehrssicherheit in diesem Umfeld. - Vom Lindengässli her und umgekehrt ist die Einmündung unübersichtlich. Die Sichtweite in Richtung Postplatz ist ungenügend und gleichzeitig sind viele Schulkinder auf dieser Strecke unterwegs. - Durch die Erdgeschossnutzungen auf beiden Strassenseiten entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, auch abseits der Fussgängerstreifen (flächiges Queren). - Der Vorplatz der Post ist ein wichtiger Bus-Hub von regionaler Bedeutung. Hier hält ebenfalls der Schulbus. - Die Vordere Gasse grenzt an das Lindengässli an, den Hauptzugang zu den Schulhäusern Nünenen, Niesen, Gantrisch und Stockhorn. Das Lindengässli ist bereits heute eine Begegnungszone. - Die eher engen räumlichen Verhältnisse würden eine Temporeduktion stützen. - Hoher Anteil an Schwerverkehr - Der Abschnitt ist kurz. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist gut zumutbar und verhältnismässig. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vordere Gasse kann in die bestehende Tempo-30-Zone auf der Gsteigstrasse eingebunden werden. - Im Perimeter sind drei Fussgängerstreifen vorhanden, von denen insbesondere der Schulzugang auch mit Tempo 30 voraussichtlich beibehalten werden kann. Die übrigen Fussgängerstreifen sind tendenziell aufzuheben. <p>Nächste Schritte</p>

	<ul style="list-style-type: none">- Abklärung, ob auch der Kanton die Strasse als verkehrsorientiert einstuft und ergo ein Gutachten verlangt.- Erstellung technischer Bericht + Gutachten (für verkehrsorientierte Strassen) oder Selbstdeklarationsformular (für nicht verkehrsorientierte Strassen)
--	---

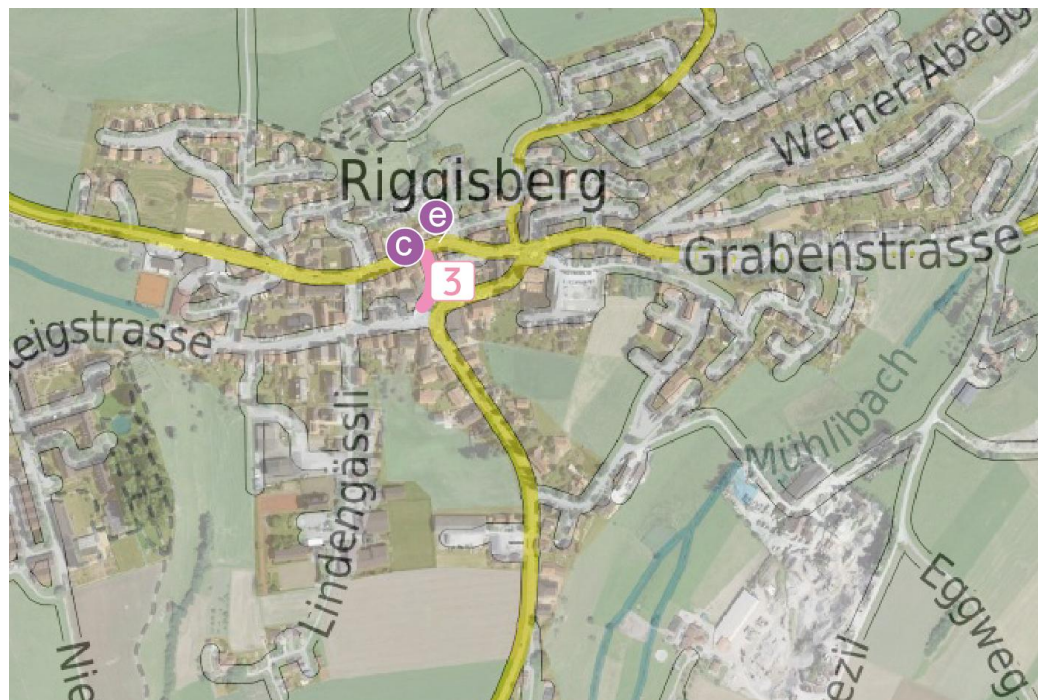




Strassenname	Vordere Gasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Vordere Gasse bis Hintere Gasse (vgl. Karte)
Verkehrorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja (aufgrund Verbindungsfunktion) <input type="checkbox"/> Nein
DTV	
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts (Zentrum, Gewerbe)
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig (Fassade zu Strasse ausgerichtet)
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	keine
Fahrbahnbreite	6.00 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig (private Parkierung auf gegenüberliegender Seite) <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (2) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	ja
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O.
Lärmbelastung (tags-über)	60-64.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für Kernzone; ES III)..

Unfälle	Keine
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Schulweg: Viele Schulkinder im Perimeter, insbesondere auch querend
Anliegen Bevölkerung	Ja – Petition Tempo 30 im Dorfkern Riggisberg
Empfehlung	<p>Einführung T30</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um einen Strassenabschnitt mit Grundstückzufahrten und privater Längsparkierung. Niedrige Geschwindigkeiten helfen dabei, die Bremswege zu verkürzen und leisten damit einen grossen Beitrag zur Verkehrssicherheit in diesem Umfeld. - Die eher engen räumlichen Verhältnisse würden eine Temporeduktion stützen. - Belastung Schwerverkehr vorhanden, da im Sonnenkreisel nicht alle Abbiegebeziehungen gewährleistet sind. - Der Abschnitt ist kurz. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist gut zumutbar und verhältnismässig. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandener Rechtsvortritt – Vortrittsregime müsste bei einer Temporeduktion nicht angepasst werden. - In der Konsequenz einer Tempo-30-Zone soll der Fussgängerstreifen am südlichen Ende des Abschnitts aufgehoben werden. - Das Geschwindigkeitsregime ist mit der Vorderen Gasse abzustimmen. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abklärung, ob auch der Kanton die Strasse als verkehrsorientiert einstuft und ergo ein Gutachten verlangt. - Erstellung technischer Bericht + Gutachten (für verkehrsorientierte Strassen) oder Selbstdeklarationsformular (für nicht verkehrsorientierte Strassen)





Strassenname	Zibelegässli (Hintere Gasse)
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Gurnigelstrasse bis Hintere Gasse (vgl. Karte)
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja (aufgrund Verbindungsfunktion) <input type="checkbox"/> Nein
DTV	
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	keine
Fahrbahnbreite	6.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (2) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	
Parkierung	<input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	keine
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O.

Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für Kernzone; ES III).
Unfälle (siehe Karte)	c: 2 Auffahrunfälle, 2 Abbiegeunfälle, Einbiegeunfall e: Einbiegeunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> ...
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Gehwege teilweise in Parkierflächen und/oder Manövrierflächen von Bussen übergehend, fehlende bauliche Abgrenzungen (fehlende Hindernisfreiheit für Sehbehinderte; mangelhafter Schutz für sensible Gruppen), Schulweg: Viele Schulkinder im Perimeter, insbesondere auch querend
Anliegen Bevölkerung	
Empfehlung	<p>Einführung T30 Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um einen kurzen Strassenabschnitt mit angrenzenden Parkierungsflächen und publikumsorientierten Nutzungen. Niedrige Geschwindigkeiten helfen dabei, die Bremswege zu verkürzen und leisten damit einen grossen Beitrag zur Verkehrssicherheit in diesem Umfeld. - Durch die nahegelegenen Einkaufsnutzungen und die Parkplätze auf dem Viehmarktplatz entsteht ein erhöhter Querungsbedarf, auch abseits der Fussgängerstreifen (flächiges Queren). - Der Vorplatz der Post ist daher ein wichtiger Bus-Hub von regionaler Bedeutung. Zudem hält hier der Schulbus. - Die eher engen räumlichen Verhältnisse würden eine Temporeduktion stützen. - Belastung Schwerverkehr vorhanden, da im Sonnenkreisel nicht alle Abbiegebeziehungen gewährleistet sind. - Der Abschnitt ist kurz. Eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist gut zumutbar und verhältnismässig. - Der Abschnitt liegt zwischen zwei Kantonsstrassen. Auch wenn ohne Einbezug der Kantonsstrassen eine sehr kleine isolierte Tempo-30-Zone resultiert, erscheint diese sinnvoll, weil sie die Netzlogik unterstützt. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Fussgängerstreifen an beiden Enden können beibehalten oder mittelfristig durch Trottoirüberfahrten ersetzt werden. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung technischer Bericht + Selbstdeklarationsformular zur Beantragung beim Kanton





Strassenname	Muriboden / Stutz
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Stutzweid bis Stutz oder Eichmatt (vgl. Karte)
Verkehrorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja (aufgrund Verbindungsfunktion) <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> ausserorts (mit teilweiser Bebauung) <input type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	ja
Fahrbahnbreite	Eng, unübersichtlich, hügelig (ca. 5.30 m)
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt Keine!
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	ja
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O.
Lärmbelastung	< 49.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	

Anliegen Bevölkerung	Ja – Reduktion der Geschwindigkeit T50 auf T30
Empfehlung	<p>Vertiefte Prüfung Geschwindigkeitsregime</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Strassenverhältnisse sind eng und unübersichtlich. - Von der Strasse werden diverse private Grundstücke erschlossen. Durch die Reduktion des Tempos können kritische Sichtweiten entschärft werden. - Entlang der Strasse besteht keine Fussverkehrsanlage, welche den Fussverkehr vom motorisierten Verkehr schützt. Für eine bessere Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr ist eine Reduktion des Tempos wünschenswert. - Es handelt sich um eine Strecke ausserorts. Damit ist gemäss Art. 108 SSV keine Zonensignalisation zulässig. Bei Bedarf möglich ist aber eine Herabsetzung der Geschwindigkeit in Zehnerschritten. Anhand einer Analyse der Sichtweiten kann die geeignete Geschwindigkeit eruiert werden. Es empfiehlt sich eine Abstimmung mit dem kantonalen Tiefbauamt. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die genaue Lage der Signale muss noch festgelegt werden. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung technischer Bericht - Abklärung, ob auch der Kanton die Strasse als verkehrsorientiert einstuft und ergo ein Gutachten verlangt. - Erstellung Gutachten oder Selbstdeklarationsformular





Strassenname	Thanbodenstrasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Thanbodenstrasse 23 bis Thanbodenstrasse 16 (vgl. Karte)
Verkehrorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja (aufgrund Verbindungsfunktion) <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input checked="" type="checkbox"/> einseitig stellenweise <input type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	keine
Fahrbahnbreite	5.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine!
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	ja
Haltestellen ÖV	nein
Sichtweiten	i. O.

Lärmbelastung	< 40 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	Ja – Erweiterung Zone 30 bis Liegenschaft Thanbodenstrasse 16
Empfehlung	<p>Einführung T30 ist denkbar, aber nicht prioritär. Es ist kein Bedarf erkennbar.</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Strassenverhältnisse sind eng, wodurch das gefahrenfreie Begegnen von zwei Fahrzeugen mit Tempo 50 nicht möglich ist. Die Sichtverhältnisse sind aber gut. - Entlang der Strasse besteht keine Fussverkehrsanlage, welche den Fussverkehr vom motorisierten Verkehr schützt. Für eine bessere Verkehrssicherheit von Fuss- und Veloverkehr ist eine Reduktion des Tempos wünschenswert. - Die Strecke liegt weitgehend im unbebauten Raum, signalisationstechnisch aber innerorts. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Strecke kann in die bestehende Tempo-30-Zone weiter nördlich integriert werden. - Die genaue Lage des Zonentores Süd muss noch festgelegt werden. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung technischer Bericht - Abklärung, ob auch der Kanton die Strasse als verkehrsorientiert einstuft und ergo ein Gutachten verlangt. - Gutachten oder Selbstdeklarationsformular zur Beantragung beim Kanton





Strassenname	Werner Abeggstrasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Grabenstrasse bis Eybrunnenweg (vgl. Karte)
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein (Erschliessungsstrasse)
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	30 km/h (Zone 30)
Gefälle/Steigung	wenig
Fahrbahnbreite	5.00 m – 5.80 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Ja, beidseitig
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O.

Lärmbelastung	< 49.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	i: Abbiegeunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input checked="" type="checkbox"/> Schule (von Schule abgewandt) <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	Ja – Tempo 30 wird teilweise nicht eingehalten. Weitere Massnahmen wären wünschenswert.
Empfehlung	<p>markierungstechnische oder bauliche Massnahmen zur Steigerung der Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um eine Wohnstrasse mit untergeordneter Verbindungsfunktion. - Die geradlinige Strasse weist neben punktueller FGSO (farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche) und Rechtsvortritt an den wenigen Knoten keine Beruhigungselemente auf. Es überrascht deshalb wenig, dass teilweise offenbar schneller als 30 km/h gefahren wird. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine niederschwellige Massnahme kann die Erweiterung der FGSO sein. Durch die farbliche Gestaltung kann beispielsweise die Fahrbahn eingeengt und auf die Kinder/Schulen sowie auf Liegenschaftsausgänge, die direkt auf die Fahrbahn führen, aufmerksam gemacht werden. - Erfolgversprechender sind Massnahmen wie Einengungen. Dies kann markierungstechnisch oder baulich umgesetzt werden. Wo Einengungen sinnvoll und möglich sind, muss im Detail geprüft werden. - Eine weitere bauliche Massnahme wäre ein Vertikalversatz. Diese Massnahme wird hier vorerst nicht empfohlen, da mit mildereren und günstigeren Massnahmen bereits eine Wirkung erzielt werden kann. Zudem generieren die Versätze zusätzlichen Lärm und verursachen hohe Kosten. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung von Geschwindigkeitsmessungen, um den Massnahmenbedarf zu eruieren. - Konzeption von Beruhigungsmassnahmen





Strassenname	Bühlstrasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Ab Längenbergstrasse bis Sackgasse (vgl. Karte)
Verkehrorientiert nach VSS 40 040b	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein (Erschliessungsstrasse)
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	30 km/h (Zone 30)
Gefälle/Steigung	wenig
Fahrbahnbreite	5.00 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	Dreiteiliges Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet.
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	ja
Haltestellen ÖV	nein
Sichtweiten	ok

Lärmbelastung	< 49.9 dB(A) (unter dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	-
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Spielende Kinder
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	Ja, ein Teil der Anwohner:innen wünscht sich eine Begegnungszone.
Empfehlung	<p>Weder ist aus fachlicher Sicht ein ausgewiesener Bedarf für eine Begegnungszone erkennbar, noch spricht etwas dagegen; Massnahme nicht prioritär.</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die schmale Fahrbahn stützt eine Reduktion der Geschwindigkeit. Durch bauliche oder markierungstechnische Massnahmen kann die Fahrbahnbreite stärker eingeeengt werden. Dadurch entsteht zudem Platz für die Schaffung von Versickerungs- oder Grünflächen. - Die Anwohnenden profitieren von der Einrichtung einer Begegnungszone, da die Strasse zum Spielen genutzt werden kann und Zufussgehende Vortritt beim Betreten und Queren der Strasse haben. - Da es sich um eine Erschliessungsstrasse ohne Durchgangsverkehr handelt, ist nicht zu erwarten, dass die Verkehrsberuhigung zu einer Verlagerung des Verkehrs auf umliegende Strassen führt. Es verkehrt kein öffentlicher Verkehr, welcher durch das geänderte Vortrittsregime an Fahrzeit einbüsst. - Wenn die Mehrheit der Anwohnenden eine Begegnungszone befürwortet, erscheint die Verhältnismässigkeit der Massnahme gegeben, zumal es keinen Durchgangsverkehr gibt. <p>Umsetzung Begegnungszone</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um die Wirksamkeit einer Begegnungszone sicherzustellen, sollen gleichzeitig Beruhigungsmassnahmen umgesetzt werden. Da die Begegnungszone einem Wunsch von Anwohnenden entspricht, könnten diese partizipatorisch einbezogen werden. Denkbar sind kostengünstige Massnahmen wie Pflanztröge, Sitzelemente oder andere mobile Elemente in der Fahrbahn, FGSO (farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche). - Eine Begegnungszone macht vor allem Sinn, wenn der Fokus auf der Begegnung / Bespielung der Strasse liegt. <p>Alternative Umsetzung von Beruhigungselementen</p> <p>Falls eher eine bessere Durchsetzung von Tempo 30 im Fokus steht, können anstelle der Begegnungszone Massnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit umgesetzt werden, wie am Beispiel Werner Abeggstrasse ausgeführt.</p>

	<p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none">- Prüfung eines einfachen Partizipationsprozesses: Erarbeitung Massnahmen mit aktiver Beteiligung von interessierten Anwohnenden
--	---



C: Checkliste Rümligen (Gemeinde- und Kantonsstrassen)



Strassenname	Spitzmattstrasse
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input type="checkbox"/> Ja (Kantonsstrasse) <input type="checkbox"/> Nein Unklar; Ausschlaggebend ist, ob die Strassen eine Verbindungsfunktion aufweisen.
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	5.00 m
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine

Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Direkt an Strasse
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (über dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	I: Auffahrunfall, Schleuder- oder Selbstunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> Schulweg?
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	An der Spitzmattstrasse ist kein Trottoir vorhanden, aber Hauptverbindung nach Kaufdorf und zum Bahnhof.
Anliegen Bevölkerung	Kein Anliegen vorhanden
Empfehlung	<p>Prüfung von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kantonsstrasse</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die augenscheinlichsten Mängel liegen auf der Kantonsstrasse: Schutz Querungsstelle und deren Warteräume - Der Platzbereich um die Linden weist Aufwertungspotenzial auf. Die gestalterische Klärung verspricht eine wesentlich grössere Verbesserung der Situation als eine Verschiebung des Tempo-30-Tors näher an die Thunstrasse. - Der schmale Strassenquerschnitt, die starke Steigung und die eingeschränkte Sicht auf die Kantonsstrasse sprechen für die Einführung von Tempo 30 auf der Spitzmattstrasse. Allerdings liegen lediglich zwei Häuser (mit grösserer Lücke) an der Strasse, was die Verhältnismässigkeit von Tempo 30 infragestellt. <p>Umsetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Querung der Bernstrasse und das einseitige Trottoir auf der Kantonsstrasse, weisen Sicherheitsdefizite auf. Das Trottoir ist zu schmal und der Belag in schlechtem Zustand. Falls durch den Kanton an der Bernstrasse etwas gemacht wird, sollte diese Querungsstelle und das Trottoir angepasst werden. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kontaktaufnahme mit dem kantonalen Tiefbauamt





Strassenname	Riggisbergstrasse
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Schulhausstrasse bis Ende Bebauung (vgl. Karte)
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	keine
Fahrbahnbreite	5.60 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	keine
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	keine
Haltestellen ÖV	Ja, beidseitig
Sichtweiten	Eingeschränkt bei Trottoir

Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (über dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	Ja – Anwohnende eklagen sich über Lärmemissionen und Missachten der 50 km/h.
Empfehlung	<p>Im Rahmen dieses Projektes wird dieser Abschnitt nicht weiterbearbeitet.</p> <p>Möglicherweise kann von Seiten des Kantons eine Geschwindigkeitsmessung vorgenommen werden.</p> <p>Sicherheitsrelevant ist lediglich die eine Querungsstelle. Eine Reduktion des Tempos ist nach unserer Einschätzung in diesem Abschnitt kaum realistisch, da die Bebauung nur einseitig ist und teilweise nicht direkt der Riggisbergstrasse zugewandt ist bzw. topografisch höher liegt als die Strasse.</p> <p>Durch Vertikalversätze könnte die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit verbessert werden, doch gleichzeitig führen sie in der Regel zu zusätzlichen Lärmemissionen beim Schwerverkehr.</p>



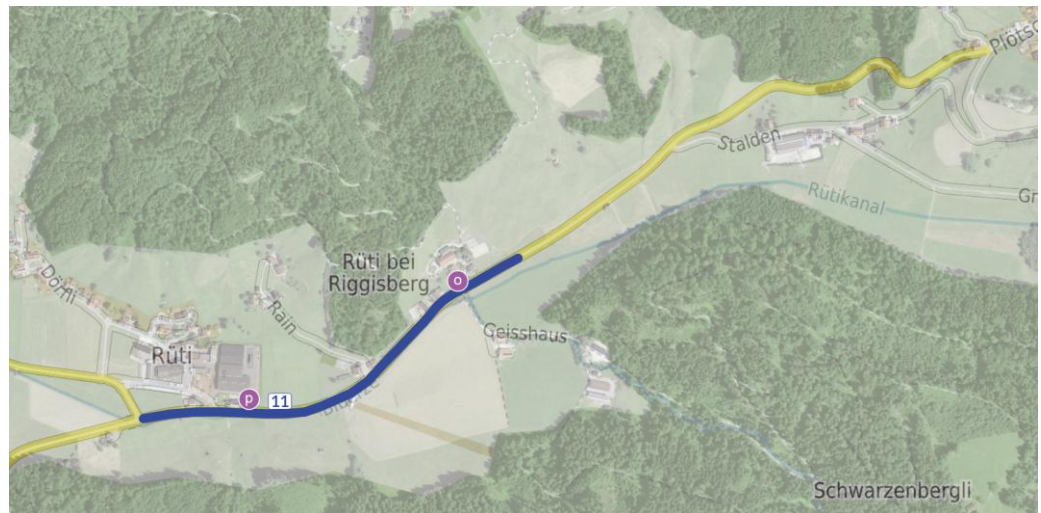
D: Checkliste Rüti (Kantonsstrasse)



Strassenname	Rüti (Plötsch)
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts (beidseitige Bebauung)
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	50
Gefälle/Steigung	Leichte Steigung
Fahrbahnbreite	
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	ja
Haltestellen ÖV	Ja, beidseitig
Sichtweiten	i.o.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (über dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	Fussgängerunfall

Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Keine Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur in Längsrichtung, trotz Schulweg.
Anliegen Bevölkerung	Keine
Empfehlung	Der Abschnitt wurde aufgrund einer Gesamtbetrachtung analysiert. Für den bestehenden Abschnitt werden aber weiter keine Empfehlungen ausgesprochen, da kein Anliegen aus der Bevölkerung besteht und die Strasse im Besitz des Kantons ist.

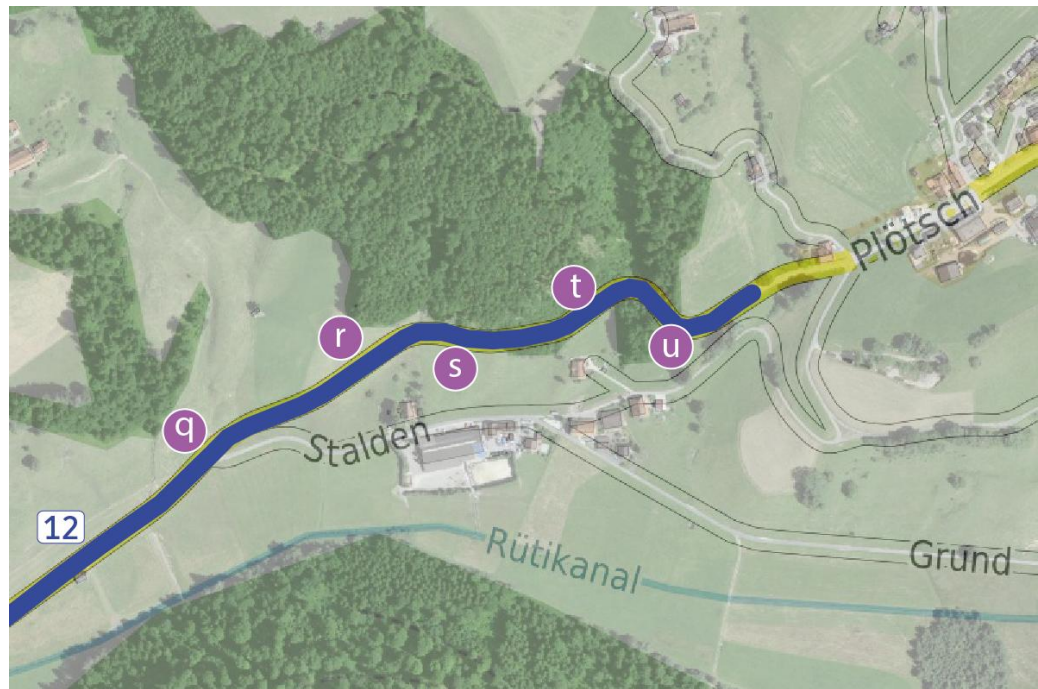




Strassenname	Rütli
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Neuhaus bis Rütli
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts (teils in bebautem Gebiet)
Bebauung	<input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Geschwindigkeitsregime	60 km/h
Gefälle/Steigung	-
Fahrbahnbreite	6 m – 6.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden (Trampelpfad) <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Radstreifen (Richtung Plösch) <input type="checkbox"/> Radweg <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Wenige
Haltestellen ÖV	Ja, beidseitig
Sichtweiten	i.O.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (über dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	o: Auffahrunfall p: Einbiegeunfall

Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Kein Trottoir oder Querungshilfe vorhanden. Trampelpfad von Neuhaus bis kurz vor Haltestelle Rüti b. Riggisberg.
Anliegen Bevölkerung	Keine (Tempoeinhaltung Ortsausgang Plötsch bis Neuhaus)
Empfehlung	Keine Empfehlung, da Kantonsstrasse





Strassenname	Rüti
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Plötsch Ortsausgang bis Neuhaus
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input checked="" type="checkbox"/> ausserorts <input type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig <input checked="" type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	80 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	6 m – 6.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	keine
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.o.

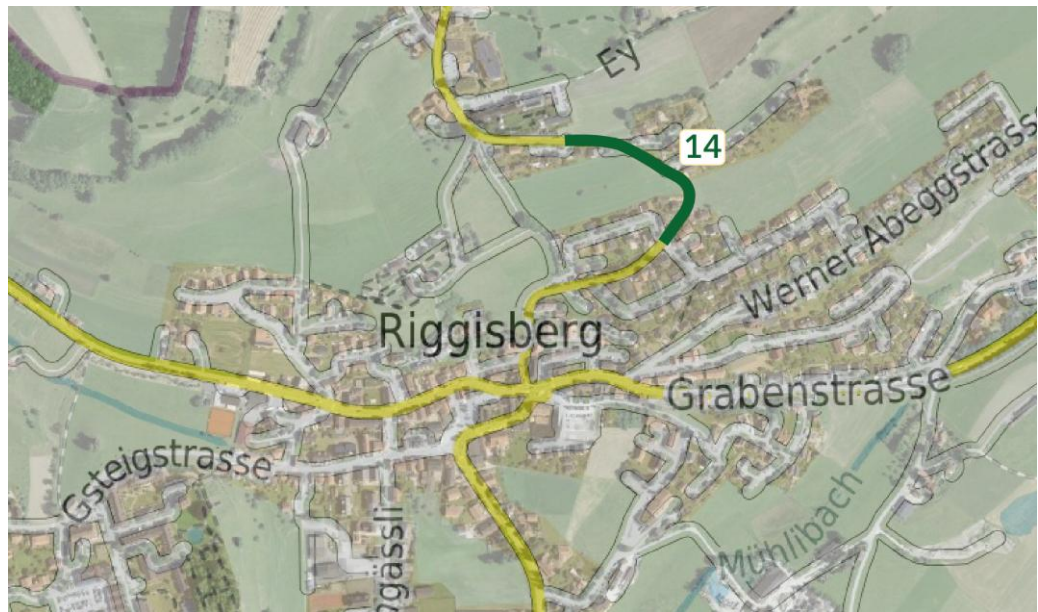
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A) (über dem Immissionsgrenzwert für reine Wohnnutzung (ES II)).
Unfälle	q: Abbiegeunfall r: Schleuder- oder Selbstunfall s: Schleuder- oder Selbstunfall t: Schleuder- oder Selbstunfall u: 5 Schleuder- oder Selbstunfälle, 2 Frontalkollisionen
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Kein Trottoir oder Querungshilfe vorhanden.
Anliegen Bevölkerung	Ja - Tempoeinhaltung Ortsausgang Plötsch bis Neuhaus
Empfehlung	<p>Temporeduktion von 60km/h beantragen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die mangelnde Übersicht im Kurvenbereich, das Unfallgeschehen der letzten Jahre sowie die fehlende Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr zeigen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf diesem Streckenabschnitt nicht verträglich ist und entsprechend herabzusetzen ist. - Eine Reduktion der Geschwindigkeit würde helfen, die Sicherheit allgemein und insbesondere für Personen mit erhöhtem Schutzbedürfnis (Schüler:innen, ältere Personen, Personen mit Beeinträchtigungen, nicht Ortskundige) zu verbessern. - Abs. 2a und 2b von Art. 108 SSV (eine Gefahr ist schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben und bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes) sind auf diesem Strassenabschnitt erfüllt. Daher erscheint die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt als sinnvoll.

E: Checkliste Kantonsstrassen im Dorf Riggisberg



Strassenname	Abschnitt 13
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Längenbergstrasse 45 bis Rettungsdienst
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	6.80 m – 10 m (bei Mittelzone)
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (1) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input checked="" type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden

Liegenschafts-Erschliessung	Ja; i.d.R. über gebündelte Strassenanschlüsse (Ausnahme Sanitätszufahrt / Anlieferung Spital)
Haltestellen ÖV	Vorhanden
Sichtweiten	Bergwärts ist die Sichtweite auf den spitalseitigen Warteraum beim Fussgängerstreifen knapp ungenügend. Bei der Sanitätszufahrt / Anlieferung ist die Sicht auf den talwärts herannahenden Verkehr ungenügend.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A)
Unfälle	A1: Fussgängerunfall, b1:2 Schleuder- oder Selbstunfälle
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input checked="" type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg <input checked="" type="checkbox"/> Spital
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Bushaltestelle nicht BehiG-konform
Anliegen Bevölkerung	-
Empfehlung	<p>Einführung T30 beantragen</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für Tempo 30 in diesem Abschnitt spricht die besondere Lage im unmittelbaren Umfeld des Spitals sowie die oben beschriebenen Einschränkungen der Sichtverhältnisse. Art. 108 Abs. 2b SSV (bestimmte Strassenbenützer bedürfen eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes) ist zumindest teilweise erfüllt. Tempo 30 in dem kurzen Abschnitt mit besonderem Umfeld erscheint verhältnismässig. - Fraglich ist, ob Tempo 30 auf der kurzen Teilstrecke zweckmässig und bei der starken Längsneigung durchsetzbar ist. Ein Gesuch zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist aus unserer Sicht sinnvoll, wenn dies aus Sicht der Gemeinde angestrebt wird. - In den vergangenen 5 Jahren haben sich keine Unfälle ereignet, welche in einem Zusammenhang zu den oben beschriebenen Mängeln der Sichtverhältnisse stehen. <p>Umsetzung</p> <p>Die kurze und isolierte Strecke kann gut mit einer Streckensignalisation 2.30 (30) geregelt werden. Der empfohlene Abschnitt ist im Konzept dargestellt.</p> <p>Nächste Schritte</p> <p>Antrag an Kanton.</p>



Strassenname	Abschnitt 14
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Rettungsdienst bis Bühlenstrasse
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig (je nur abschnittsweise) <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	6 m – 7.50 m (in Kurve)
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (1) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input checked="" type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Ja; i.d.R. über gebündelte Strassenanschlüsse
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	Talwärts ist die Sicht auf den Fussgängerstreifen knapp.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A)
Unfälle	-

Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	-
Anliegen Bevölkerung	-
Empfehlung	<p>Beibehaltung Tempo 50</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Strassenabschnitt ist im Wesentlichen erwartungsgemäss ausgebaut – abgesehen von fehlenden Veloinfrastrukturen wie auf der gesamten Strecke und von einer knappen Sichtweite auf den Fussgängerstreifen am unteren Abschnitte. - Der Strassenraum ist teilweise unbebaut. Bestehende Bauten sind i.d.R. nicht zur Strasse orientiert. - Tempo 30 erscheint vor diesem Hintergrund und angesichts der Tatsache, , unverhältnismässig und mit der Rechtsgrundlage nicht begründbar.



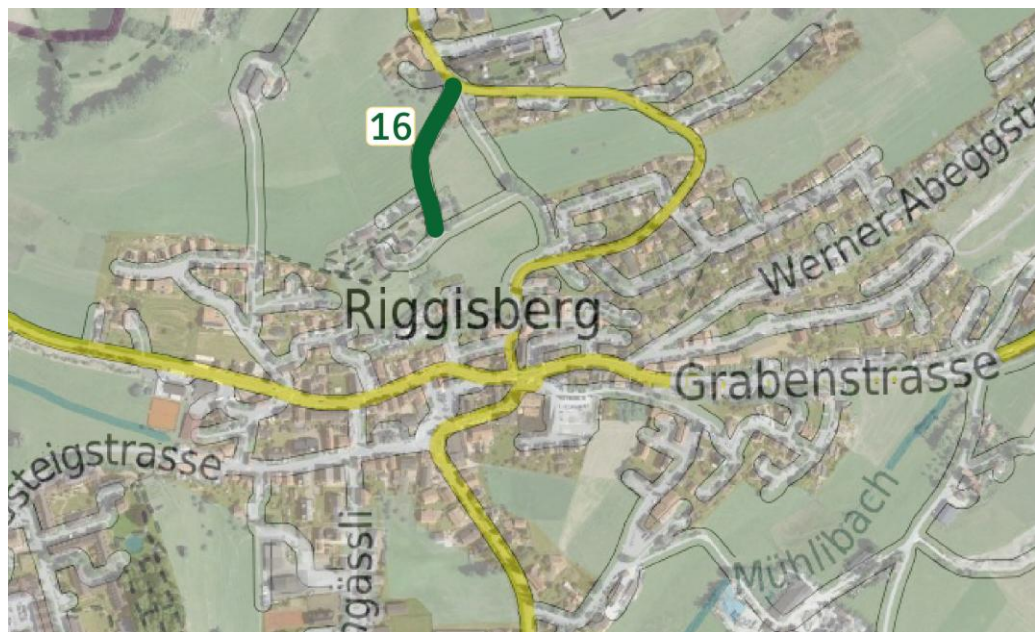


Strassenname	Abschnitt 15
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Bühlenweg bis Sonnenkreisel
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	8.60 m – 6 m - 8.60 m – 6 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (1) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route (Veloland) <input checked="" type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Ja
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O. mit Ausnahme der Ausfahrt Birkenweg (knappe Sicht in beide Richtungen) und der Liegenschaftsausfahrt Haus Nr. 6
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A)

Unfälle	C1: 2 Schleuder- oder Selbstunfälle, d1: 1 Fussgängerunfall, 1 Schleuder- oder Selbstunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	-
Anliegen Bevölkerung	T30
Empfehlung	<p>Integration Teilabschnitt unterhalb Fussgängerstreifen Rainweg in die empfohlene Tempo-30-Zone Dorfkern; Vertiefte Prüfung Tempo 30 zwischen Rainweg und Bühlenstrasse / Birkenweg.</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beim Fussgängerstreifen Rainweg wechselt der Charakter des Strassenraums: oberhalb davon handelt es sich um einen Übergangsraum mit überwiegend abgewandten Häusern und Stützmauern auf der Seite. Hier ist Tempo 30 allenfalls mit teilweise knappen Sichtweiten begründbar. - Unterhalb davon führt verengt sich die Strasse gassenartig und führt durch den historischen Dorfkern. Falls die übrigen Strassen im Dorfkern mit Tempo 30 belegt werden, wird empfohlen, auch den unteren Abschnitt der Längenbergstrasse ab dem Fussgängerstreifen Rainweg in dieses Geschwindigkeitsregime zu integrieren. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antrag an den Kanton für Tempo 30 im Dorfkern (bis mind. Höhe Rainweg; evtl. bis und mit Knoten Birkenweg / Bühlenstrasse) - Detaillierte Prüfung der Sichtverhältnisse zwischen Rainweg und Bühlenstrasse / Birkenweg im Rahmen des Gutachtens



Impressionen des oberen Abschnitts



Strassenname	Abschnitt 16
Strasseneigentümer:in	<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Kirchweg
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig <input checked="" type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	4 m
Fussverkehrsanlage längs	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input type="checkbox"/> Fussgängerstreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt <input checked="" type="checkbox"/> keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route (Wanderland) <input type="checkbox"/> regionale Veloverbindung <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	keine
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.o.

Lärmbelastung	40-49.9 dB(A)
Unfälle	-
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Kein Trottoir oder Querungshilfe vorhanden.
Anliegen Bevölkerung	-
Empfehlung	Beibehaltung Tempo 50 Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen: - Der Abschnitt liegt ausserhalb des Siedlungsgebietes. - Es liegt kein Anliegen für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit aus der Bevölkerung vor. - Es besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf.



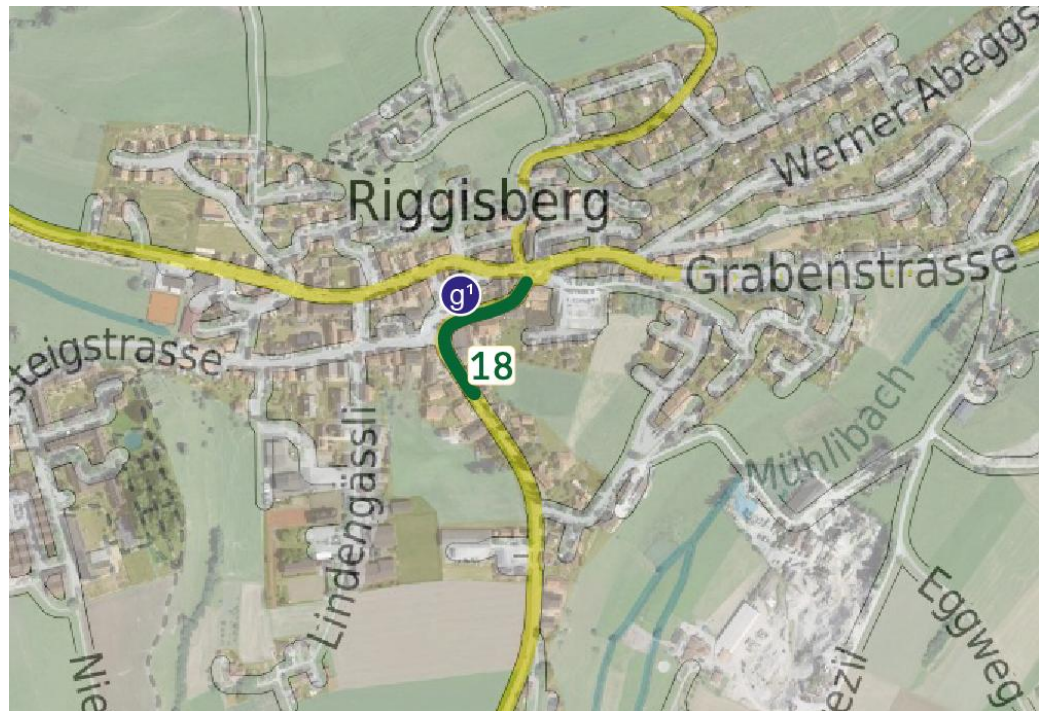


Strassenname	Abschnitt 17
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Grabenstrasse; Staldenweg bis Sonnenkreisel
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig <input checked="" type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	vorhanden
Fahrbahnbreite	6 m – 7.20 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (3) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input checked="" type="checkbox"/> einseitig (teilweise) <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route (bis Buchstabe e auf Kartenausschnitt) <input checked="" type="checkbox"/> Hauptverbindung II <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg (")
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	In verschiedenen Formen vorhanden; Parkierung am Strassenrand bei Häusern Nr. 2 und 4
Haltestellen ÖV	vorhanden
Sichtweiten	Sichtweite aus Einmündung Werner Abeggstrasse auf den Richtung Riggisberg fahrenden Verkehr ist mit <50 m ungenügend.

Lärmbelastung	70 – 74.9 dB(A)
Unfälle	E1: 1 Einbiegeunfall, 1 Abbiegeunfall f1:1 Einbiegeunfall, 1 Fussgängerunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	-
Anliegen Bevölkerung	T30
Empfehlung	<p>Integration Teilabschnitt Sonnenkreisel bis ca. 50 bis 100 m unterhalb der Abzweigung Werner-Abeggstrasse in die empfohlene Tempo-30-Zone Dorfkern; Beibehaltung Tempo 50 im unteren Abschnitt.</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt Sonnenkreisel bis Abzweigung Werner-Abeggstrasse ist Teil des Dorfkerns, wo sich vielfältige Nutzungsansprüche überlagern. - Aufgrund der ungenügenden Sichtverhältnisse im Knoten Werner-Abeggstrasse wird empfohlen, den Abschnitt vom Sonnenkreisel bis und mit Tankstelle Ruedi Rüssel zusammen mit den anderen Kernabschnitten in eine grosse Tempo-30-Zone zu integrieren. - Unterhalb der Tankstelle Ruedi Rüssel handelt es sich um einen Übergangsbereich mit meist abgewandten Häusern und Längsgefälle. Hier erscheint Tempo 30 nicht verhältnismässig. <p>Nächste Schritte Antrag an den Kanton für Tempo 30 im Dorfkern</p>



Impressionen des unteren Abschnitts



Strassenname	Abschnitt 18
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Gurnigelstrasse; Sonnenkreisel bis Gurnigelstrasse 24
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	Nicht vorhanden
Fahrbahnbreite	6.30 m – 7.30 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (4) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input checked="" type="checkbox"/> Hauptverbindung II <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg (ab g südwärts)
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Zahlreiche Hauszu- und wegfahrten und Parkplätze, deren Manövriertfläche teilweise auf der Fahrbahn liegen.
Haltestellen ÖV	Haupt-ÖV-Hub des Dorfes liegt abseits der Fahrbahn

Sichtweiten	Die Sichtweite auf Warteräume von Fussgängerstreifen ist teilweise aufgrund der engen Bebauung und der Kurven ungenügend. Parkierte Fahrzeuge am Fahrbahnrand verschärfen diese Sachlage.
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A)
Unfälle	G1: 1 Auffahrunfall, 2 Schleuder- oder Selbstunfälle, 2 Einbiegeunfälle
Funktionen / sensible Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	Bushaltestelle Post nicht hindernisfrei; Randabschlüsse zu grossen Teilen nicht taktil wahrnehmbar
Anliegen Bevölkerung	T30
Empfehlung	<p>Einführung Tempo 30; Integration in die Tempo-30-Zone Dorfkern</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt weist mangelnde Sichtweiten auf. Er liegt im Dorfkern, wo sich vielfältige Nutzungsansprüche überlagern. Tempo 30 ist gut begründbar. Möglicherweise sind alle 4 Gründe für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt. Ein Gesuch an den Kanton wird empfohlen. <p>Nächste Schritte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Antrag an den Kanton für Tempo 30 im Dorfkern



Enge Kurve bei der Einmündung Vordere Gasse



Strassenname	Abschnitt 19
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Gurnigelstrasse; Gurnigelstrasse 24 bis Hubelgasse
DTV	3'344
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Bebauung	<input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	Nicht vorhanden
Fahrbahnbreite	7.20 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input checked="" type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (1) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt <input type="checkbox"/> keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input checked="" type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input checked="" type="checkbox"/> Hauptverbindung II <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg (bis zur 1. Abzweigung)
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	verschiedentlich vorhanden
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	i.O. (private Hausausfahrten teilweise ungenügend)
Lärmbelastung	60-64.9 dB(A)

Unfälle	H1: Auffahrunfall, i1: 1 Abbiegeunfall, 1 Schleuder- oder Selbstunfall, 1 Auffahrunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	-
Empfehlung	Beibehaltung Tempo 50 Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen: - Der Abschnitt liegt ausserhalb des Dorfkerns und weist Übergangscharakter auf. - Die Anlage ist wesensgerecht ausgebaut, mit Ausnahme fehlender Velomassnahmen. - Tempo 30 erscheint nicht nötig und unverhältnismässig.



Impressionen des südlichen Abschnitts, wo die Beibehaltung von Tempo 50 empfohlen wird



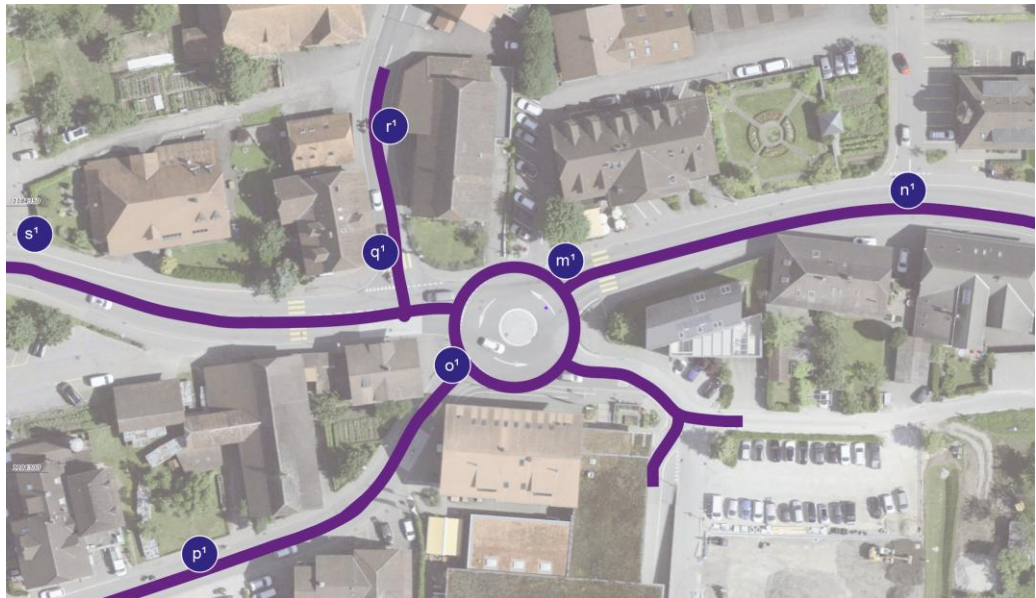
Strassenname	Abschnitt 20
Strasseneigentümer:in	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Gemeinde
Standort	Schwarzenburgstrasse / Hintere Gasse; Reber Metallbau bis Sonnenkreisel
Verkehrsorientiert nach VSS 40 040b	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein
Lage	<input type="checkbox"/> ausserorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts
Bebauung	<input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig <input type="checkbox"/> keine
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
Gefälle/Steigung	Nicht vorhanden
Fahrbahnbreite	7 m – 7.20 m
Fussverkehrsanlage längs	<input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Trottoir <input checked="" type="checkbox"/> FG-Längsstreifen <input type="checkbox"/> einseitig <input checked="" type="checkbox"/> beidseitig
Fussverkehrsanlage quer	<input checked="" type="checkbox"/> Fussgängerstreifen (4) <input type="checkbox"/> Querungshilfen ohne Vortritt keine
Veloverkehrsanlage	<input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Radstreifen <input type="checkbox"/> Radweg <input type="checkbox"/> einseitig <input type="checkbox"/> beidseitig
Veloroute / Wanderweg	<input type="checkbox"/> SchweizMobil Route <input checked="" type="checkbox"/> Hauptverbindung II <input checked="" type="checkbox"/> Wanderweg (")
Verkehrsbeschränkungen	-
Parkierung	<input type="checkbox"/> vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden
Liegenschafts-Erschliessung	Verschiedentlich vorhanden
Haltestellen ÖV	keine
Sichtweiten	teilweise unterschritten (z.B. Einmündung bei Restaurant Adler)
Lärmbelastung	70 – 74.9 dB(A)

Unfälle	J1: 1 Auffahrunfall, 2 Abbiegeunfälle, 2 Einbiegeunfälle, k1: Abbiegeunfall, l1: Abbiegeunfall
Funktionen / sensible Nutzungen	<input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> KITA <input type="checkbox"/> Pflegeheim <input checked="" type="checkbox"/> Schulweg
Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit für sensible Gruppen	
Anliegen Bevölkerung	Abschnitt Sonnenkreisel bis Abzweigung Hintere Gasse T30
Empfehlung	<p>Integration Teilabschnitt Sonnenkreisel bis Abzweigung Zelgweg in die empfohlene Tempo-30-Zone Dorfkern; Beibehaltung Tempo 50 im Abschnitt weiter westlich.</p> <p>Die Empfehlung beruht auf folgenden Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt Sonnenkreisel bis Abzweigung Zelgweg weist Dorfkerncharakter auf. Hier überlagern sich verschiedene Nutzungsansprüche. - Es wird im Sinne einer klaren und einheitlichen Regelung im Dorfkern empfohlen, diesen Teilabschnitt zusammen mit Teilabschnitten von 15, 17 und 18 in eine grosse Tempo-30-Zone zu integrieren. - Der Teilabschnitt westlich des Abzweigers Zelgweg weist Übergangscharakter auf. Hier ist Tempo 30 nicht begründbar und erscheint unverhältnismässig. <p>Nächste Schritte</p> <p>Antrag an den Kanton für Tempo 30 im Dorfkern</p>



Links: Teilabschnitt West mit Übergangscharakter (weiterhin Tempo 50 empfohlen)

Rechts: Blick Richtung Dorfkern am Knoten Zelgweg (links) und Mühleweg (rechts angeschnitten)



Unfallgeschehen in der Nähe des Sonnenkreisels

Liste der Unfälle:

- M1: 1 Einbiegeunfall, 1 Auffahrunfall
- N1: 1 Einbiegeunfall
- O1: 1 Einbiegeunfall
- P1: 1 Auffahrunfall
- Q1: 1 Fussgängerunfall
- R1: 1 Schleuder- oder Selbstunfall
- S1: 1 Einbiegeunfall

Fazit: Viele Unfälle haben mit hoher Wahrscheinlichkeit einen engen Zusammenhang mit einem unruhigen Verkehrsbetrieb und könnten mutmasslich mit Tempo 30 vermieden werden oder würden zumindest milder ausfallen.

metron

Neugasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80