

Gemeinde Ziefen

Massnahmenkonzept

Tempo 30 – Zone

Gemeindestrassen innerorts

Stand: Entwurf

Projekt: 012.02.0920 - 2/B

5. August 2016

Erstellt: RSC, Geprüft:, Freigabe:

S:\012\02\0920\Gutachten_16'08'05.docx

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	3
1.1 Ausgangslage und Auftrag	3
1.2 Ziele	3
1.3 Grundlagen	4
1.4 Organisation und Ablauf der Planung	4
1.5 Inhalt des Gutachtens	5
2. Analyse	5
2.1 Topographische Lage und Siedlungsstruktur	5
2.2 Strassennetz	5
2.3 Fusswegnetz	6
2.4 Velowegnetz	6
2.5 Öffentlicher Verkehr	6
3. Charakteristik Siedlungsgebiet	6
3.1 Gebiet Hintermatt / Hofmatt	7
3.2 Gebiet Eien / Diegmatt / Steinenbühl	9
3.3 Gebiet Kirchgasse	10
4. Auswirkung	11
4.1 Unfälle	11
4.2 Fazit	12
5. Massnahmenkonzept	12
6. Bestehende Massnahmen	13
7. Neue Massnahmen	13
8. Gesamtbeurteilung	16
9. Option Einbezug Lupsingerstrasse	17
10. Anhang	20

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Aufgrund einer Empfehlung der kommunalen Verkehrskommission möchte der Gemeinderat die Einführung einer Tempo-30 Zonensignalisation für das Siedlungsgebiet prüfen und realisieren. Die Unterbreitung der Vorlage für die Bevölkerung ist im Rahmen einer Orientierungsversammlung sowie an einer Einwohnergemeindeversammlung vorgesehen. Nur mit einer breit abgestützten Befürwortung durch die Einwohner/-innen kann eine reibungslose Umsetzung von Tempo-30 erreicht werden.

Das vorliegende Gutachten untersucht die grundsätzliche Eignung des Siedlungsgebietes für Ziefen für eine Tempo-30-Zonensignalisation. Die Eignungsprüfung erfolgt unter den vorhandenen Randbedingungen sowie unter Berücksichtigung der Verordnung des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation). Anhand des Gutachtens werden die positiven und allenfalls negativen Auswirkungen von Tempo-30 bezüglich Verkehrssicherheit und Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum abgeschätzt.

Der Gemeinderat Ziefen beauftragte die Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG in Arboldswil, das erforderliche Verkehrsgutachten für die Gemeinde auszuarbeiten.

1.2 Ziele

Mit der Einführung einer Tempo-30-Zone, wird eine höhere Verkehrssicherheit und damit auch eine verbesserte Wohnqualität angestrebt. Insbesondere wirken sich die geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in folgenden Bereichen aus:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächeren und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer/innen;
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten bei neuralgischen Punkten, Reduktion der Konfliktsituationen;
- Erhöhung des Sicherheitsempfindens bei ruhigerem und stetigerem Verkehrsfluss;
- Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten auf den Gemeindestrassen und Förderung des Langsamverkehrs;
- Belebung des öffentlichen Raumes durch Harmonisierung der verschiedenen Nutzungsansprüche.

1.3 Grundlagen

Die folgenden Grundlagen standen für die Ausarbeitung des Gutachtens zur Verfügung:

Gesetzliche Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958
- Signalisationsverordnung (SSV) von 5. September 1979
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001
- Diverse VSS - Normen
- Strassenreglement Gemeinde Ziefen

Plangrundlagen, Diverses

- Zonenplan Siedlung vom 14. Juni 2016
- Strassennetzplan Siedlung vom 4. Januar 1999
- Ortsplan, Stand 2011
- Unfallstatistik, Kantonspolizei
- Geschwindigkeitsmessungen Eienstrasse / Rebgasse, Glaser Saxer Keller AG, Juni 2013
- Geschwindigkeitsmessungen Lupsingerstrasse / Hintermatt, Sutter AG, Juni 2016
- Diverse Augenscheine im Felde
- Sitzungen mit Verkehrskommission
- Besprechung vom 24. April 2016 mit Polizei BL / Tiefbauamt BL / Gemeinde
- Orientierungsversammlung vom 27. Juni 2016

1.4 Organisation und Ablauf der Planung

An der Beurteilung des Verkehrsgutachtens sind folgende Stellen beteiligt:

Gemeinderat Ziefen, Gemeindeverwalter, Verkehrskommission, Polizei Basel-Landschaft Hauptabteilung Verkehrssicherheit, Kantonales Tiefbauamt, Amt für Raumplanung, Sutter Ingenieur- und Planungsbüro AG.

Der Ablauf der Planung gestaltet sich für die neuen Tempo-30-Zonen wie folgt:

- Orientierungsversammlung
- Vorprüfung Kanton
- Einwohnergemeindeversammlung
- Detailplanung
- Realisierung
- Nachkontrolle

1.5 Inhalt des Gutachtens

Gestützt auf die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen umfasst das Gutachten folgenden Inhalt: Übersichtsplan 1:1000 mit den vorgesehenen Massnahmen, Angaben zum bestehenden Geschwindigkeitsverhalten (V50, V85), eine Beurteilung der bestehenden und absehbaren Sicherheitsdefizite, sowie Vorschläge zu deren Behebung. Das Gutachten zeigt grundsätzlich auf, mit welchen Massnahmen die angestrebten Ziele erreicht werden können.

2. Analyse

2.1 Topographische Lage und Siedlungsstruktur

Ziefen liegt im Reigoldswilertal zwischen den Gemeinden Bubendorf (im Norden) und Reigoldswil (im Süden). Als typisches Baselbieter Bachzeilendorf hat sich der Dorfkern von Ziefen entlang der parallel verlaufenden Hauptstrasse und der Hinteren Frenke, am südlichen Talsohlenrand, entwickelt. Der „neuere“ Teil der Siedlung ist in den letzten Jahrzehnten in der nördlich des Dorfkerns gelegenen Talsohle sowie am Hang im Gebiet Steinenbühl entstanden. Derzeit zählt die Gemeinde ca. 1'550 Einwohner (Stand 2015).

Die meisten öffentlich relevanten Einrichtungen liegen in der Dorfmitte, einerseits an der Hauptstrasse (Gemeindeverwaltung / Werkhof / Restaurant / Einkaufsmöglichkeiten) und andererseits an der Eienstrasse (Schulhäuser / Kindergarten / Turnhalle / Mehrzweckhalle / Einkaufsmöglichkeiten). Das Dorf verfügt über eine Primarschule. Die Sekundarschule befindet sich in Reigoldswil, welche die Schüler vor allem per Rad besuchen.

2.2 Strassennetz

Die Gemeinde Ziefen wird im Wesentlichen entlang des Reigoldswilertals durch die Hauptstrasse (DTV ca. 5'500 Mfz) erschlossen. Diese führt als Kantonsstrasse in Richtung Reigoldswil und über Bubendorf nach Liestal. Ziefen ist durch zwei weitere Kantonsstrassen, jedoch untergeordnete Nebenstrassen, mit den Nachbargemeinden verbunden. Einerseits ist dies die Lupsingerstrasse (DTV ca. 1'400 Mfz) und andererseits die Mühlegasse (nach Arboldswil / DTV < 500 Mfz).

Bezüglich des kommunalen Strassennetzes sind die wichtigen Sammelstrassen im westlichen Dorfteil der Grubenackerweg, die Hintermattstrasse und die Burenmatt. Im östlichen Dorfteil sind dies die Eienstrasse, die untere Eienstrasse.

Das restliche Strassennetz besteht aus Zufahrtsstrassen und -wege in einer für eine ländliche Gemeinde übliche Dichte. Zudem sind einige dieser Strassen als Sackgasse mit oder ohne Kehrplatz ausgebildet.

Zur Vermeidung von zusätzlichem Verkehr und zur Erhöhung der Schulwegsicherheit, sind vor einigen Jahren die Strassen im Bereich des Schulareals mit einem zweiteiligen Fahrverbot (Signal 2.13) mit Zubringerdienst belegt worden. Konkret betrifft dies die Strassen Rebgrasse, Eienstrasse und Untere Eienstrasse.

2.3 Fusswegnetz

Das Netz separat geführter Fusswege in der Gemeinde Ziefen ist im Bereich des Dorfkerns relativ dicht. Dadurch ist für die Fussgänger eine gute Durchlässigkeit und Verbindung von der Hauptstrasse zu den Quartierstrassen gewährleistet. In den restlichen Gebieten sind die üblichen Verbindungen zwischen den Quartierstrassen, vor allem bei Sackgassen, in normaler Dichte vorhanden.

2.4 Velowegnetz

Durch Ziefen führt eine kantonale Radroute welche längs des Reigoldswilertals verläuft. Die Linieneinführung erfolgt im Siedlungsgebiet abseits der Hauptstrasse über Untere Eienstrasse, Eienstrasse, Lupsingerstrasse, Hintermattstrasse, Grubenackerweg und Bündtenackerweg. Weitere Radwege sind im Strassennetz der Gemeinde Ziefen nicht vorhanden.

2.5 Öffentlicher Verkehr

Auf der Hauptstrasse verkehrt die Buslinie 70 (Liestal - Reigoldswil) der Autobus AG Liestal. Das kommunale Strassennetz ist von keiner Buslinie belegt.

3. Charakteristik Siedlungsgebiet

Das Siedlungsgebiet wird durch die Hauptstrasse sowie die Lupsingerstrasse in verschiedene Siedlungskammern geteilt. Südlich der Hauptstrasse sind dies die drei kleinen Gebiete Katzenthal, Kirchgasse und Ausmatt. Nördlich der Hauptstrasse die zwei grossen Gebiete Hintermatt / Hofmatt und Eien / Diegmatt / Steinenbühl.

Die beiden Gebiete Katzenthal und Ausmatt sind sehr kleinräumig, weisen kaum Verkehr auf und sind in sich geschlossen. Daher werden sie für das Vorhaben Tempo 30 nicht berücksichtigt. Die ähnliche Charakteristik weist auch das Gebiet Kirchgasse auf. Jedoch ist hier durch die oberhalb gelegene Kirche mehr Verkehr (auch Durchgangsverkehr) vorhanden. Deshalb wird das Gebiet Kirchgasse für das Vorhaben Tempo 30 berücksichtigt.

Auch das im Osten gelegene Gewerbegebiet Voreich wird aufgrund seiner zum Rest der Siedlung unabhängigen Lage, nicht in das Vorhaben Tempo 30 mit einbezogen.

3.1 Gebiet Hintermatt / Hofmatt

Ist-Zustand

Lage	siehe Situation Massnahmenkonzept, Plan Nr. 012.02.0920 – 1/A
Gebietstyp	Wohn- und Geschäftszone, öffentliche Werke
Fläche	16.82 ha
Nutzung	Wohnen, Gewerbe, Kappelle, etc.
Dichte	niedrig
Topographie	eben, am Nordrand leichte Hanglage
Strassentypen	Quartierserschliessungsstrassen
ÖV	keine Haltestellen; nächste ÖV-Anbindungen Bushaltestellen Mühlegasse und Hofmatt
Radroute	kantonale Radroute Reigoldswilertal

Bedeutung Quartier und Nutzungsansprüche

Es handelt sich um ein aus Einfamilienhäusern und wenigen Mehrfamilienhäusern bestehendes, ziemlich ruhiges Wohnquartier. Ausser der Kapelle der Chrischonagemeinde sowie einzelnen Dienstleistungen, verfügt das Gebiet über keine öffentlichen Einrichtungen.

Die Wohnhäuser sind grosszügig gegliedert und verfügen über eigene Gärten und Parkierungsmöglichkeiten. Die Erschliessungswege sind untereinander durch einzelne Fusswege verbunden.

Verkehrsverhalten und Sicherheitsdefizite

Auf der Hintermattstrasse wurde im Juni 2016 eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Die verdeckte Messung erfolgte durch die Sutter AG. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt auf allen Strassenzügen 50 km/h.

Standort (siehe Situationsplan)	Anzahl Messungen	v ₅₀	v ₈₅	v _{max}	v > 50	v < 40
		[km/h]	[km/h]	[km/h]	[%]	[%]
Hintermattstrasse	362	31	41	58	5	83

Tabelle [3]: Geschwindigkeitsniveau

Legende

- $V_{85\%}$ Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Motorfahrzeuge erreicht bzw. unterschritten wurde.
- $V - 40$ Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die langsamer als 40 km/h ($V < 40$) unterwegs waren.
- $V + 50$ Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die schneller als 50 km/h ($V > 50$) unterwegs waren.

Die durchgeführte Geschwindigkeitsmessung zeigt einen V_{85} -Wert von 41 km/h und einen V_{50} -Wert von 31 km/h für die in einer gewissen Periode gemessenen Fahrzeuggeschwindigkeiten. Zu erwähnen ist, dass in der Hintermattstrasse ein verhältnismässig grosser Anteil (ca. 40%) an Zweiräder vorhanden ist. Diese Fahrzeugkategorie weist auch mit 46 km/h einen hohen V_{85} -Wert auf. Personenwagen und Transporter zeigen mit einem V_{85} -Wert zwischen 37 - 39 km/h ein deutlich angepassteres Geschwindigkeitsverhalten auf und ist mit der Messung in der Untere Eienstrasse vergleichbar.

Die Geschwindigkeitsniveaus auf den restlichen Quartierstrassen sind aufgrund derer Ausgestaltung deutlich tiefer zu erwarten.

Deshalb kann, mit wenigen Ausnahmen, die heutige Verkehrssituation innerhalb des Gebiets als ruhig und sicher bezeichnet werden.

Es sind keine gekennzeichneten Parkplätze vorhanden. Da auf den Strassen nur selten parkierte Fahrzeuge zu beobachten sind, besteht dazu auch keine Notwendigkeit.

Ein gewisser Schleichverkehr als Abkürzung zwischen Haupt- und Lupsingerstrasse kann nicht ausgeschlossen werden, dürfte aber mittels Tempo 30-Zone auf niedrigem Niveau gehalten werden können.

Um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten, muss einerseits auf die klare Ausgestaltung der Torbereiche geachtet und andererseits entlang der Hintermattstrasse zusätzliche Massnahmen angeordnet werden.

3.2 Gebiet Eien / Diegmatt / Steinenbühl

Ist-Zustand

Lage	siehe Situation Massnahmenkonzept, Plan Nr. 012.02.0920 – 1/A
Gebietstyp	Wohn- und Geschäftszone, öffentliche Werke
Fläche	19.67 ha
Nutzung	Wohnen, Schule, Gewerbe, Einkaufen, etc.
Dichte	niedrig
Topographie	eben, am Nordrand leichte Hanglage (Eien / Diegmatt); Hanglage (Steinenbühl)
Strassentypen	Quartierserschliessungsstrassen
ÖV	keine Haltestellen; nächste ÖV-Anbindungen Bushaltestellen Diegmatt und Post
Radroute	kantonale Radroute Reigoldswilertal

Bedeutung Quartier und Nutzungsansprüche

Es handelt sich um ein aus Einfamilienhäusern und wenigen Mehrfamilienhäusern bestehendes, ziemlich ruhiges Wohnquartier. Im Gebiet Eien liegt die Schulanlage mit Kindergarten, Primarschule und Spielplatz. Nahe dazu liegt auch ein Einkaufsladen.

Die Wohnhäuser sind grosszügig gegliedert und verfügen über eigene Gärten und Parkierungsmöglichkeiten. Die Erschliessungswege sind untereinander durch Fusswege verbunden.

Verkehrsverhalten und Sicherheitsdefizite

Im Gebiet Eien / Diegmatt wurden im Juni 2013 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Die verdeckten Messungen erfolgten durch die Glaser Saxer Keller AG. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt auf allen Strassenzügen 50 km/h.

Standort (siehe Situationsplan)	Anzahl Messungen	V ₅₀ [km/h]	V ₈₅ [km/h]	V _{max} [km/h]	v > 50 [%]	v < 40 [%]
Untere Eienstrasse 44	416	30	39	54	1	88
Eienstrasse 29	329	24	30	46	0	99
Rebgasse 14	298	25	30	42	0	99
Rebgasse 17	110	24	28	45	0	99

Tabelle [3]: Geschwindigkeitsniveau

Legende

V _{85%}	Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Motorfahrzeuge erreicht bzw. unterschritten wurde.
V - 40	Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die langsamer als 40 km/h ($V < 40$) unterwegs waren.
V +50	Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die schneller als 50 km/h ($V > 50$) unterwegs waren.

Die durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen mit Ausnahme der Unteren Eienstrasse Werte, welche bereits die Vorgaben von Tempo 30 einhalten. Die analog zur Hintermattstrasse ebenfalls mit einem Trottoir ausgestatteten Untere Eienstrasse hat leicht höhere Werte. Die Anzahl Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ist nicht nennenswert.

Deshalb kann, mit wenigen Ausnahmen, die heutige Verkehrssituation innerhalb des Gebiets als ruhig und sicher bezeichnet werden.

Es sind keine gekennzeichneten Parkplätze vorhanden. Da auf den Strassen nur selten parkierte Fahrzeuge zu beobachten sind, besteht dazu auch keine Notwendigkeit.

Ein gewisser Schleichverkehr als Abkürzung zwischen Haupt- und Lupsingerstrasse kann nicht ausgeschlossen werden, dürfte aber mittels Tempo 30-Zone und der vorhandenen Fahrverbotssignale (mit Zubringerdienst) auf niedrigem Niveau gehalten werden können.

Um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten, muss einerseits auf die klare Ausgestaltung der Torbereiche geachtet und andererseits entlang der Unteren Eienstrasse zusätzliche Massnahmen angeordnet werden.

3.3 Gebiet Kirchgasse

Ist-Zustand

Lage	siehe Situation Massnahmenkonzept, Plan Nr. 012.02.0920 – 1/A
Gebietstyp	Kernzone
Fläche	1.88 ha
Nutzung	Wohnen, Gewerbe, etc.
Dichte	normal
Topographie	Hanglage

Strassentypen Erschliessungsstrasse (gestaltet mit teilweise offener Rinne für Bachlauf)

ÖV keine Haltestellen; nächste ÖV-Anbindungen Bushaltestelle Post

Radroute Keine

Bedeutung Quartier und Nutzungsansprüche

Es handelt sich um ein typisches Kernzonenquartier mit prägnanten Häuserzeilen und Einzelgebäuden sowie den zugehörigen Vorplatz- und Hofstattbereichen. Oberhalb der Kirchgasse liegt die reformierte Kirche.

Verkehrsverhalten und Sicherheitsdefizite

Im Gebiet Kirchgasse wurde keine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt.

Durch die teilweise schmale und eckige Ausgestaltung der Kirchgasse ist hier jedoch von einem tiefen Geschwindigkeitsniveau auszugehen. Deshalb kann die heutige Verkehrssituation innerhalb des Gebiets als ruhig und sicher bezeichnet werden. Einzig durch das vorhandene Längsgefälle der Strasse dürften einzelne Fahrzeuge erhöhte Geschwindigkeiten aufweisen.

Um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten, muss auf die klare Ausgestaltung der Torbereiche geachtet werden.

4. Auswirkung

Bei der Einführung von Tempo-30 ergeben sich für die Quartiere die erwähnten generellen Vorteile in Sachen Sicherheit: reduzierte Anhaltstrecke bei Bremsvorgängen und geringere Personen- und Sachschäden bei Kollisionen. Die Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten dürften in allen drei Gebieten deutlich bemerkbar sein.

4.1 Unfälle

Bei Auswirkungen von Tempo 30 auf das Unfallgeschehen ist folgende Gesetzmässigkeit zu berücksichtigen:

Die Anhaltstrecke (Summe aus Reaktionsweg und Bremsweg) bei 30 km/h ist bedeutend geringer als bei 50 km/h, und damit wird auch die erforderliche Sichtweite, welche grösser sein sollte als die Anhaltstrecke, entsprechend kleiner. Somit steigt mit reduzierter Geschwindigkeit die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrzeuglenker nach dem Erkennen einer Konfliktsituation sein Fahrzeug noch vor dem Kollisionspunkt abbremsen kann. Kann eine Kollision nicht verhindert werden, so ist die Geschwindigkeit beim Aufprall bedeutend geringer und sind folglich die Unfallfolgen meist weniger gravierend.

4.2 Fazit

Eine Tempo-30-Zone mit den notwendigen gestalterischen und baulichen Begleitmassnahmen wirkt sich günstig auf die Verkehrssicherheit aus.

5. Massnahmenkonzept

Die Analyse des Verkehrs macht deutlich, dass Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthalt- und Lebensqualität sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit angebracht sind. Aufgrund der Länge einzelner Strassen sind auch periphere Quartierstrassen gut frequentiert, so dass auch hier eine Tempo-30-Signalisation Sinn macht.

Aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen lassen sich folgende Ziele im Rahmen der Einführung von Tempo 30 ableiten:

- Geschwindigkeitseinschränkung mittels Signalisation
- Verbesserung der Situation für Fussgänger (insbesondere Schüler) und Radfahrer
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Quartier
- Sensibilisierung und Erhöhung der Wachsamkeit der Fahrzeuglenker

Aus diesen Zielen sind folgende Massnahmen ableitbar:

- Gute Sichtbarmachung der Quartiereingangsbereiche
- Periodische Fahrbahneinengungen mittels Rabatten oder Fussgänger-Brückenköpfen auf den Sammelstrassen

Im Massnahmenplan (Plan Nr. 012.02.0920 - 1/A) sind die bestehenden sowie die neu vorgesehenen Massnahmen für die Gebiete dargestellt. Mit der Einführung von Tempo 30 sind alle Vortritts-Signalisation innerhalb der Zone aufzuheben und es ist generell Rechtsvortritt einzuführen.

Für die Tempo 30 - Zonen werden die folgenden Massnahmen vorgeschlagen. (siehe hierzu die Nummerierung im Massnahmenplan)

6. Bestehende Massnahmen

Pos. 1 Horizontaler Versatz Grubenackerweg

Der horizontale Versatz trägt zu einer angepassten Fahrweise bei.

Pos. 2 Horizontaler Versatz Grubenackerweg

dito

Pos. 3 Horizontaler Versatz Im Krummacker

dito

Pos. 6 Markierung „Hinweis auf Kinder“ Eienstrasse

Die Markierung im Bereich des Schulareals dient der erhöhten Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers in Bezug auf die Schulkinder.

Pos. 7 Markierung „Hinweis auf Kinder“ Untere Eienstrasse

dito

Pos. 8 Rechtsvortrittsmarkierung Kreuzung Burenmatt / Hintermattstrasse

Die Markierung dient zur besseren Wahrnehmbarkeit des Einmündungsbereiches und zur Hervorhebung des Rechtsvortrittes.

Pos. 9 Rechtsvortrittsmarkierung Kreuzung Bündtenweg / Hintermattstrasse

dito

Pos. 10 Rechtsvortrittsmarkierung Kreuzung Eienstrasse / Rebgasse

dito

7. Neue Massnahmen

Pos. 1 Torbereich Bündtenackerweg

Der Eingangsbereich zum Bündtenackerweg wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 2 Torbereich Grubenackerweg

Der Eingangsbereich des Grubenackerwegs wird mit einer Tempo 30- Signalkonstruktion versehen.

Pos. 3 Torbereich Leimen

Der Eingangsbereich beim Feldweg Leimen wird mit einer Tempo 30- Signaltafel versehen.

Pos. 4 Torbereich Burenmatt

Der Eingangsbereich Burenmatt wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 7 Torbereich Kirchgasse Nord

Der Eingangsbereich in die Kirchgasse (Nordseite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 8 Torbereich Kreuzweg

Der Eingangsbereich in den Kreuzweg wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 9 Torbereich Kirchgasse Süd

Der Eingangsbereich in die Kirchgasse (Südseite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 10 Torbereich Rebgasse Süd

Der Eingangsbereich in die Rebgasse (Südseite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 11 Torbereich Steinenbühl

Der Eingangsbereich Steinenbühl wird mit einer Tempo 30- Signalkonstruktion versehen.

Pos. 12 Torbereich Güfiweg

Der Eingangsbereich in den Güfiweg wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 13 Torbereich Eienstrasse

Der Eingangsbereich zur Eienstrasse wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 14 Torbereich Hüslimattstrasse

Der Eingangsbereich zur Hüslimattstrasse wird mit einer Tempo 30- Signaltafel versehen.

Pos. 15 Torbereich Hintermattstrasse

Der Eingangsbereich zur Hintermattstrasse wird mit einer Tempo 30- Signalkonstruktion versehen.

Pos. 16 Torbereich Im Rebacker

Der Eingangsbereich Im Rebacker wird mit einer Tempo 30- Signaltafel versehen.

Pos. 17 Torbereich Im Rank

Der Eingangsbereich Im Rank wird mit einer Tempo 30- Signaltafel versehen.

Pos. 18 Torbereich Rebgasse Nord

Der Eingangsbereich in die Rebgasse (Nordeite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 19 Torbereich Baselweg

Der Eingangsbereich zum Baselweg wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 20 Torbereich Im Krummacker

Der Eingangsbereich Im Krummacker wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 22 Torbereich Sevogelweg West

Der Eingangsbereich zum Sevogelweg (Westseite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 23 Torbereich Sevogelweg Ost

Der Eingangsbereich zum Sevogelweg (Ostseite) wird mit einer Tempo 30-Signaltafel versehen.

Pos. 24 Horizontaler Versatz Untere Eienstrasse

Neuer horizontaler Versatz mit Wehrpfosten dient zur Beruhigung.

Pos. 25 Fahrbahneinengung Untere Eienstrasse

In der Untere Eienstrasse wird, zur Verkehrsberuhigung, eine Fahrbahneinengung erstellt. Die Einengung dient gleichzeitig als Fussgänger-Brückenkopf.

Pos. 26 Horizontaler Versatz Hintermattstrasse

Neuer horizontaler Versatz mit Wehrpfosten dient zur Beruhigung.

Pos. 27 Fahrbahneinengung Hintermattstrasse

In der Hintermattstrasse wird, zur Verkehrsberuhigung, eine Fahrbahneinengung erstellt. Die Einengung dient gleichzeitig als Fussgänger-Brückenkopf.

Pos. 28 Markierung „Hinweis auf Kinder“ Rebgasse

Im Bereich des Schulareals werden die beiden bestehenden Markierungen in der Eien- und Untere Eienstrasse mit einer dritten Markierung in der Rebgasse ergänzt.

Pos. 29 Rechtsvortrittsmarkierung Verzweigung Steinenbühl

Zur besseren Wahrnehmbarkeit des Einmündungsbereiches, wird die Markierung zur Hervorhebung des Rechtsvortrittes angebracht.

Signalisation / Markierung

Zur Verdeutlichung werden innerhalb der Tempo 30-Zone Markierungen auf die Strassenoberfläche appliziert, ebenso in den Torbereichen mit der Aufschrift Zone 30.

8. Gesamtbeurteilung

Die drei Gebiete erfüllen alle formellen Bedingungen für die Einführung von Tempo 30, insbesondere sind die Bedingungen gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung gegeben:

- An einigen Stellen ist eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar.
- Der Langsamverkehr (Schulweg, etc.) bedarf eines besonderen Schutzes

Der Bedarf nach Senkung der Geschwindigkeit lässt sich durch das gemessene Geschwindigkeitsverhalten, das Schutzbedürfnis der langsamen Verkehrsteilnehmer und durch politische Vorstösse belegen.

Es wird empfohlen, die Zonensignalisation Tempo 30 für die drei Gebiete zu realisieren.

9. Option Einbezug Lupsingerstrasse

Analyse / Charakteristik / Nutzung

Wie im Kapitel 3 beschrieben, teilt die Lupsingerstrasse das Siedlungsgebiet der Gemeinde Ziefen in zwei in etwa gleich grosse Gebiete. Ohne die Trennung durch diese Kantonsstrasse ergäbe sich eine quasi flächendeckende und homogene Tempo 30 - Zone. Der Vorteil einer solchen Zone liegt klar in der einfachen Verständlichkeit und Wahrnehmung für alle Verkehrsteilnehmer. Zudem könnte so an beiden wichtigen Fussgängerquerungen Hüslimattstrasse und Hintermattstrasse, sowie für den Radroutenabschnitt die Verkehrssicherheit nochmals verbessert werden.

Die Charakteristik der Lupsingerstrasse ist bezüglich baulicher Ausbildung, seitlicher Bebauung sowie deren Erschliessung mit den Sammelstrassen in Ziefen vergleichbar und ist nicht als rein verkehrorientiert, sondern auch als siedlungsorientiert wahrnehmbar. Entsprechend ist neben dem Durchgangsverkehr Richtung Lupsingen auch die Nutzung als Erschliessungsstrasse erkennbar.

Verkehrsverhalten und Sicherheitsdefizite

Auf der Lupsingerstrasse wurde im Juli 2016 eine Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Die verdeckte Messung erfolgte durch die Sutter AG. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt auf allen Strassenzügen 50 km/h.

Standort (siehe Situationsplan)	Anzahl Messungen	V ₅₀ [km/h]	V ₈₅ [km/h]	V _{max} [km/h]	v > 50 [%]	v < 40 [%]
Lupsingerstrasse	1428	30	38	55	0.1	93

Tabelle [3]: Geschwindigkeitsniveau

Legende

- V_{85%} Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Motorfahrzeuge erreicht bzw. unterschritten wurde.
- V - 40 Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die langsamer als 40 km/h (V < 40) unterwegs waren.
- V +50 Prozentualer Anteil der gemessenen Motorfahrzeuge, die schneller als 50 km/h (V > 50) unterwegs waren.

Die durchgeführte Geschwindigkeitsmessung zeigt, dass auch trotz dem deutlich höheren Verkehrsaufkommen, das gemessene Geschwindigkeitsniveau denjenigen von Untere Eienstrasse und Hintermattstrasse entspricht.

Um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten, sind neben der klaren Ausgestaltung der Torbereiche nur wenige zusätzliche Massnahmen mittels Markierungen notwendig.

Bestehende Massnahmen

Pos. 4 Fussgänger-Brückenkopf Lupsingerstrasse

Der mit der Sanierung der Kantonsstrasse erstellte Brückenkopf schützt die Fussgänger.

Pos. 5 Fussgänger-Brückenkopf Lupsingerstrasse

dito

Pos. 11 Rechtsvortrittsmarkierung Verzweigung Lupsingerstrasse / Hintermattstrasse

Die Markierung dient zur besseren Wahrnehmbarkeit des Einmündungsbereiches und zur Hervorhebung des Rechtsvortrittes.

Neue Massnahmen

Pos. 30 Torbereich Lupsingerstrasse Süd

Der Eingangsbereich zur Lupsingerstrasse (Südseite) wird mit einer Tempo 30- Signalkonstruktion versehen.

Pos. 31 Torbereich Lupsingerstrasse Nord

Der Eingangsbereich zur Lupsingerstrasse (Nordseite) wird mit einer Tempo 30- Signalkonstruktion versehen.

Pos. 32 Rechtsvortrittsmarkierung Verzweigung Lupsingerstrasse / Im Rank

Zur besseren Wahrnehmbarkeit des Einmündungsbereiches, wird die Markierung zur Hervorhebung des Rechtsvortrittes angebracht.

Nicht benötigte Massnahmen

Mit einem Einbezug der Lupsingerstrasse in die Tempo 30 - Zone würden die Torbereiche Pos. 13 / 14 / 15 / 16 / 17 wegfallen.

Vorabklärung kantonale Fachstellen

Im Rahmen einer Besprechung der Tempo 30 - Thematik mit den Fachstellen der kant. Polizei und des Tiefbauamts, ist auch der Einbezug der Lupsingerstrasse diskutiert worden. Dabei wurde von den Vertretern der kantonalen Fachstellen eine klar ablehnende Haltung kommuniziert.

Beurteilung

Wie vorgängig beschrieben, erhöht ein Einbezug der Lupsingerstrasse die Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer. Zudem trägt er zu einer verbesserten Akzeptanz von Tempo 30 bei allen Verkehrsteilnehmern durch die Bildung einer einheitlichen und verständlichen Tempo 30 - Zone bei. Schwer zu beurteilen ist, ob sich durch den relativ hohen Anteil an Durchgangsverkehr die aufgrund der Tempo 30 - Signalisation inkl. Massnahmen zu erwartende Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auch effektiv einstellt.

Gesamthaft betrachtet ist der Einbezug der Lupsingerstrasse in die Tempo 30 - Zone sinnvoll und zu empfehlen.

10. Anhang

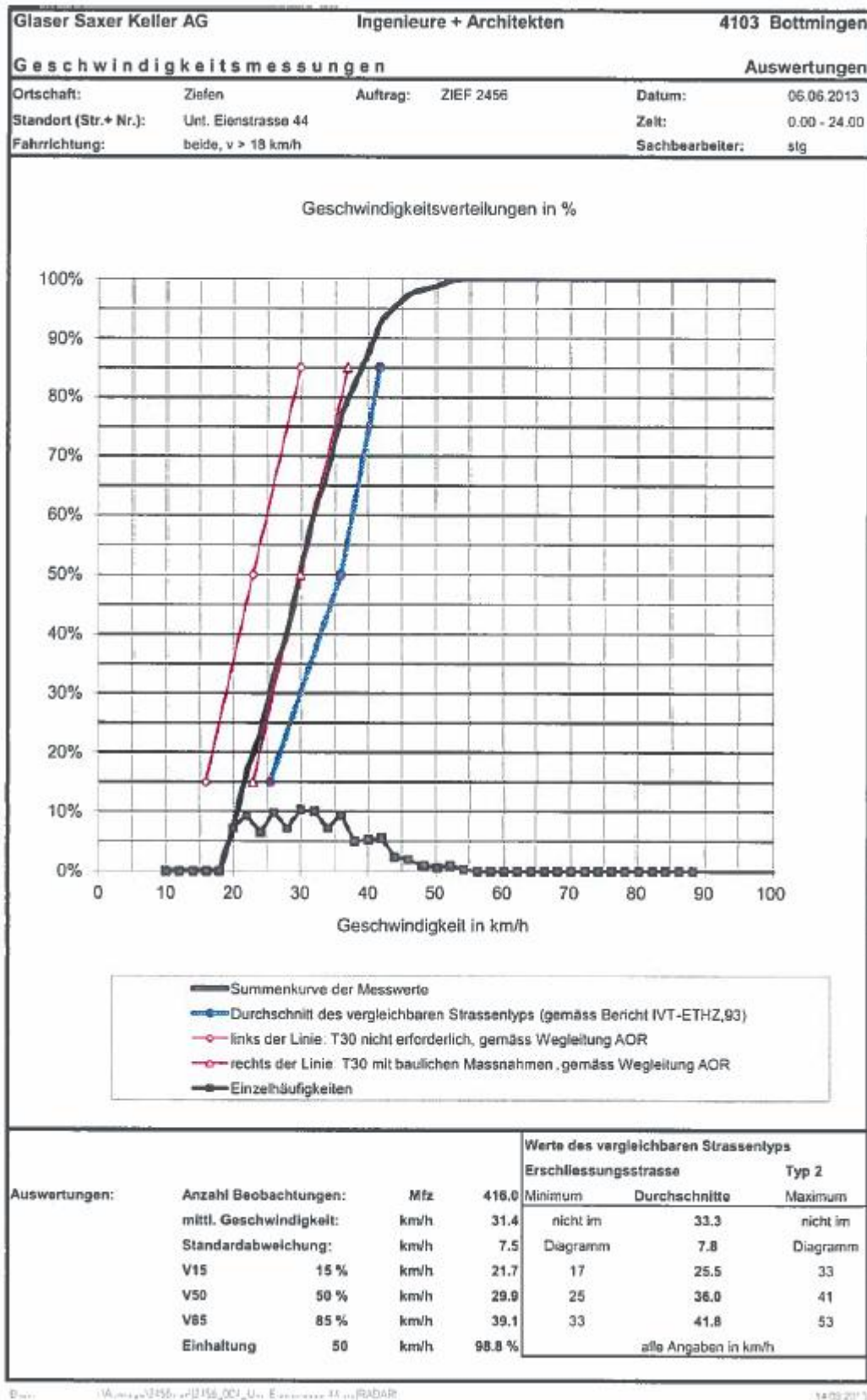
Geschwindigkeitsmessungen 2013 - 2016

Unfallstatistik

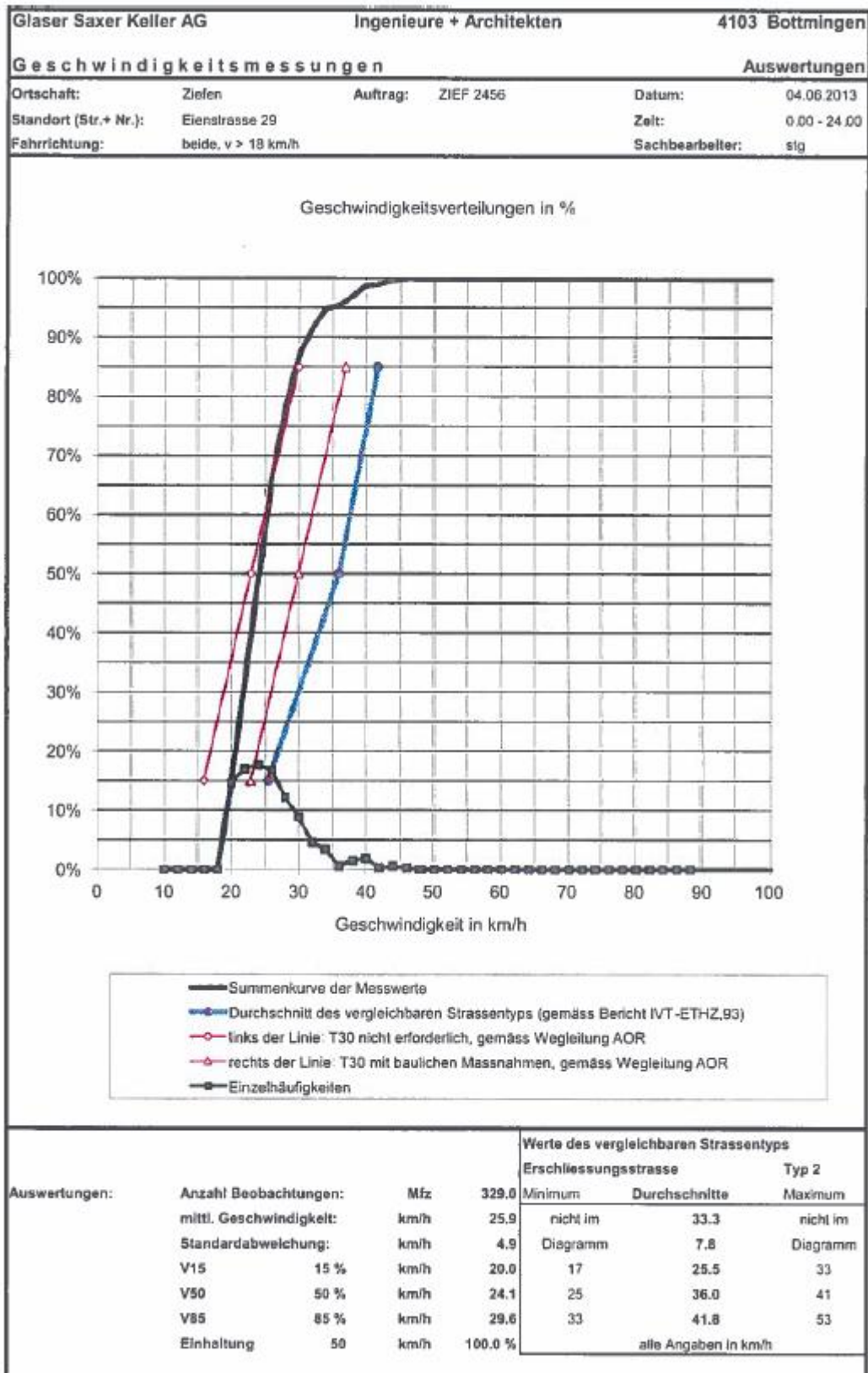
Glaser Saxer Keller AG		Ingenieure + Architekten				4103 Bottmingen	
Geschwindigkeitsmessungen						Auswertungen	
Ortschaft: Ziefen		Auftrag: ZIEF 2458		Datum: 06.06.2013			
Standort (Str.+ Nr.): Unt. Eienstrasse 44				Zeit: 0.00 - 24.00			
Fahrrichtung: beide, v > 18 km/h				Sachbearbeiter: stg			
Geschw. Kat. 1	Geschw. Mitte 2	Anzahl Fahrzeuge				STRASSENTYP: 2	
		absolut 3	% abs. 4	kumul. 5	% kum. 6	Erschliessungsstrasse	
						Tempo: 50	
< 9	5					FAHRBAHN: Trocken ()	
9	10					Feucht ()	
11	12					Nass ()	
13	14					Schnee ()	
15	16					TAGESZEIT: Tag ()	
17	18					Dämmerung ()	
19	20	30	7.2%	30	7%	Nacht ()	
21	22	39	9.4%	69	17%	WETTER: Sonne ()	
23	24	27	6.5%	96	23%	Wolken 1/4 ()	
25	26	41	9.9%	137	33%	2/4 ()	
27	28	30	7.2%	167	40%	3/4 ()	
29	30	43	10.3%	210	50%	4/4 ()	
31	32	42	10.1%	252	61%	Regen ()	
33	34	30	7.2%	282	68%	Schnee ()	
35	36	39	9.4%	321	77%	Nebel ()	
37	38	21	5.0%	342	82%	STRASSENTYP:	
39	40	22	5.3%	364	88%	Hochleistungsstrasse ()	
41	42	23	5.5%	387	93%	Hauptverkehrsstrasse ()	
43	44	10	2.4%	397	95%	Sammelstrasse ()	
45	46	8	1.9%	405	97%	Erschliessungsstrasse (x)	
47	48	4	1.0%	409	98%	Wohnstrasse ()	
49	50	2	0.5%	411	99%	FAHRBAHNBREITE in Fahrrichtung	
51	52	4	1.0%	415	100%	m	
53	54	1	0.2%	416	100%	LAGE: innerorts (x)	
55	56			416	100%	ausserorts ()	
57	58			416	100%	Steigung ()	
59	60			416	100%	Gefälle ()	
61	62			416	100%	GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG:	
63	64			416	100%	frei (80 km/h) ()	
65	66			416	100%	innerorts 50	
67	68			416	100%	ANTENNENWINKEL (GRAD)	
69	70			416	100%	Bemerkungen:	
71	72			416	100%		
73	74			416	100%		
75	76			416	100%		
77	78			416	100%		
79	80			416	100%		
81	82			416	100%		
83	84			416	100%		
85	86			416	100%		
87	88			416	100%		
> 89	110			416	100%		
		416	100.0%	416	100.0%	Werte des vergleichbaren Strassentyps	
						Erschliessungsstrasse Typ 2	
Auswertungen:		Anzahl Beobachtungen:	Mfz	416	Minimum	Durchschnitte	Maximum
		mittl. Geschwindigkeit:	km/h	31.4		33.3	
		Standardabweichung:	km/h	7.5		7.8	
		V15 15 %	km/h	21.7	17	25.5	33
		V50 50 %	km/h	29.9	25	36.0	41
		V85 85 %	km/h	39.1	33	41.8	53
		Einhaltung 50	km/h	98.8 %	alle Angaben in km/h		

Datei: I:\Kufeldg\2458\ref\2458_004_Unt. Elenstrasse 44 s\RADAR

14.08.2013



Datei: I:\Aufträge\2476\2476_001_Eisenstrasse 29.xls\RADAR 14.06.2013

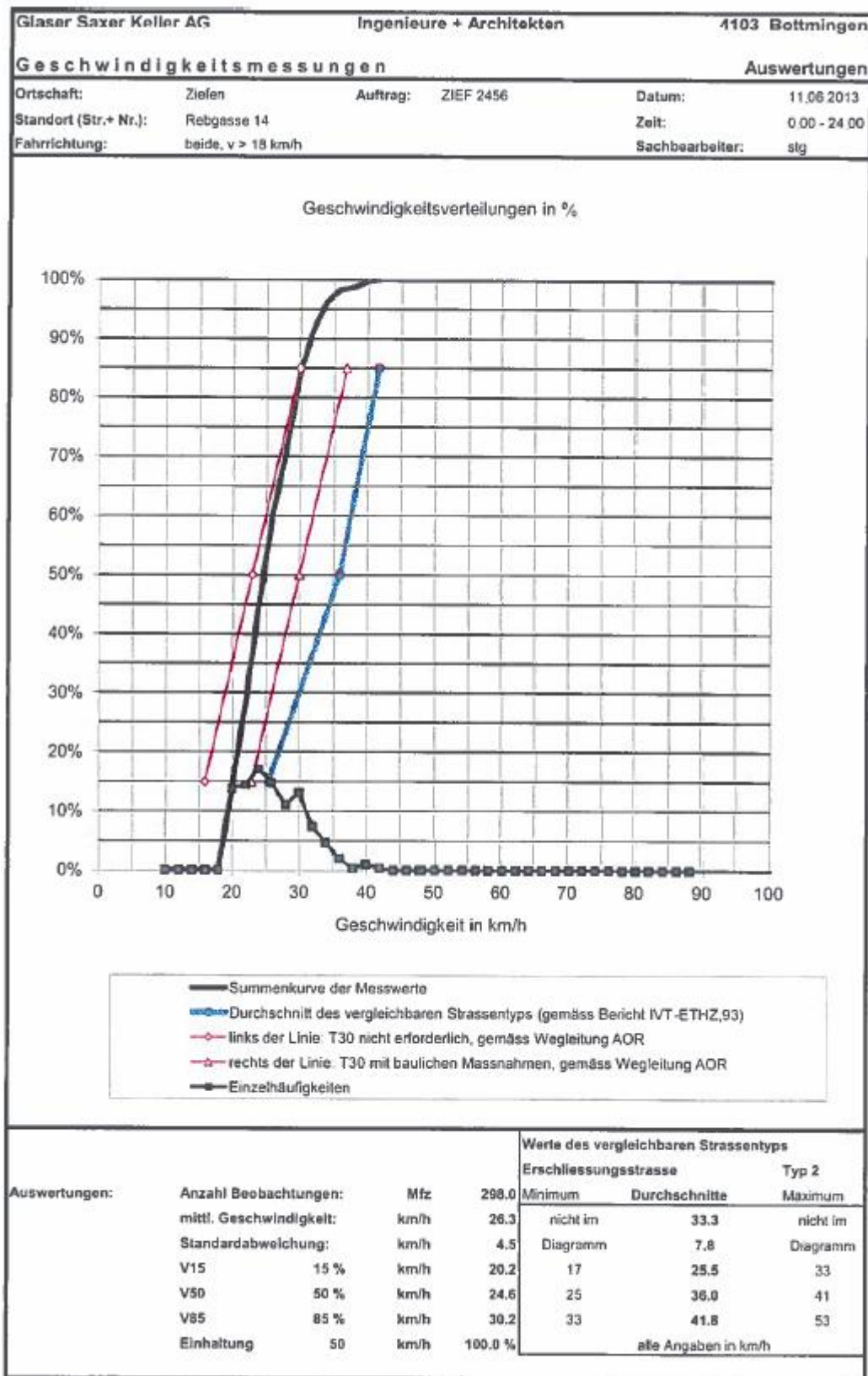


D 004

I:\Kunden\2456\02\2456_001_Eienstrasse 29 - J.RADAR

13.09.2013

Datei	\\Auftrag\24562wf\2456_002_Reboasse 14.xls\RADAR
-------	--



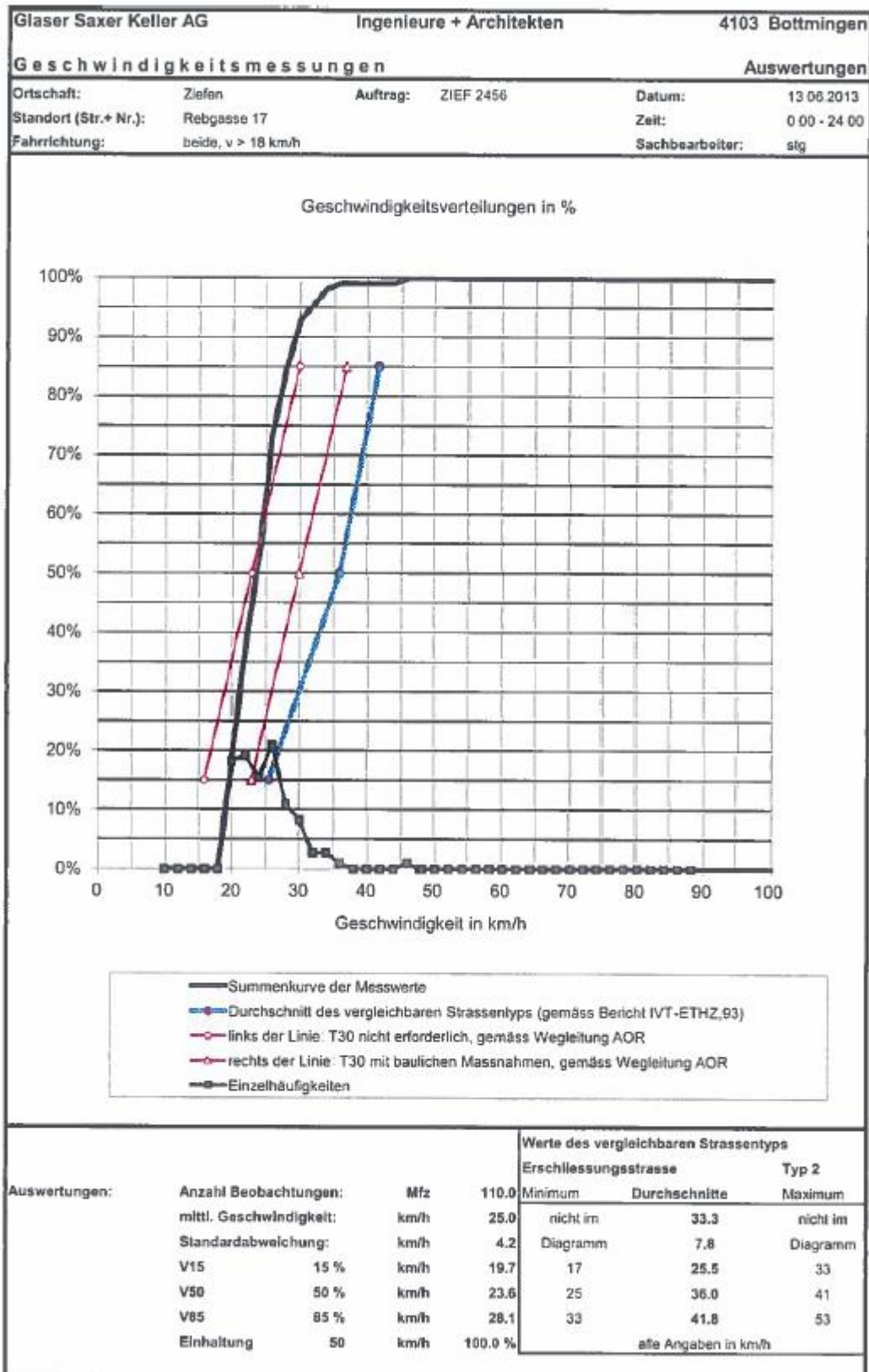
D:\... 1\A\... 2456\... 12\56_002_Rapport 14 ...RADAR

11.06.2013

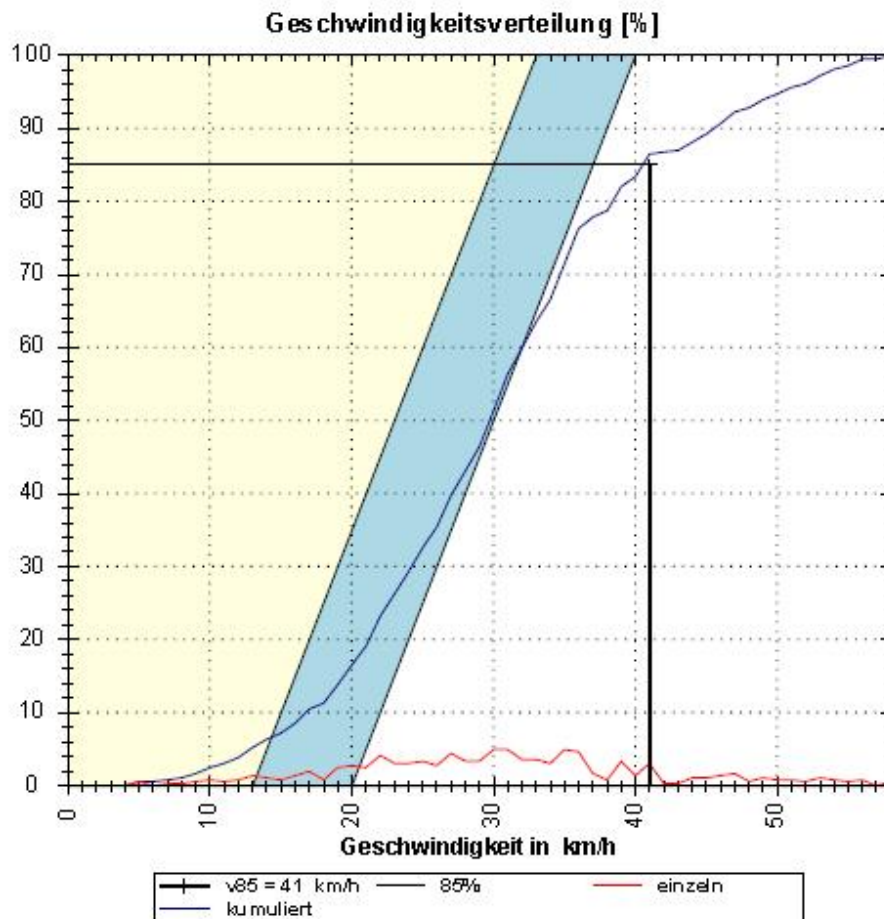
Glaser Saxer Keller AG			Ingenieure + Architekten			4103 Bottmingen			
Geschwindigkeitsmessungen						Auswertungen			
Ortschaft:		Ziefen		Auftrag:		ZIEF 2456		Datum:	13.06.2013
Standort (Str.+ Nr.):		Rebgasse 17						Zeit:	0 00 - 24.00
Fahrrichtung:		beide, v > 18 km/h						Sachbearbeiter:	stg
Geschw.	Geschw.	Anzahl Fahrzeuge				STRASSENTYP:		2	
Kat.	Mitte	absolut	% abs.	kumul.	% kum.	Erschliessungsstrasse			
1	2	3	4	5	6	Tempo: 50			
< 9	5					FAHRBAHN: Trocken ()			
9	10					Feucht ()			
11	12					Nass ()			
13	14					Schnee ()			
15	16					TAGESZEIT: Tag ()			
17	18					Dämmerung ()			
19	20	20	18.2%	20	18%	Nacht ()			
21	22	21	19.1%	41	37%	WETTER: Sonne ()			
23	24	17	15.5%	58	53%	Wolken 1/4 ()			
25	26	23	20.9%	81	74%	2/4 ()			
27	28	12	10.9%	93	85%	3/4 ()			
29	30	9	8.2%	102	93%	4/4 ()			
31	32	3	2.7%	105	95%	Regen ()			
33	34	3	2.7%	108	96%	Schnee ()			
35	36	1	0.9%	109	99%	Nebel ()			
37	38			109	99%	STRASSENTYP:			
39	40			109	99%	Hochleistungsstrasse ()			
41	42			109	99%	Hauptverkehrsstrasse ()			
43	44			109	99%	Sammelstrasse ()			
45	46	1	0.9%	110	100%	Erschliessungsstrasse (x)			
47	48			110	100%	Wohnstrasse ()			
49	50			110	100%	FAHRBAHNBREITE in Fahrrichtung			
51	52			110	100%	m			
53	54			110	100%	LAGE: innerorts (x)			
55	56			110	100%	ausserorts ()			
57	58			110	100%	Steigung ()			
59	60			110	100%	Gefälle ()			
61	62			110	100%	GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG:			
63	64			110	100%	frei (80 km/h) ()			
65	66			110	100%	innerorts 50			
67	68			110	100%	ANTENNENWINKEL (GRAD)			
69	70			110	100%	Bemerkungen:			
71	72			110	100%				
73	74			110	100%				
75	76			110	100%				
77	78			110	100%				
79	80			110	100%				
81	82			110	100%				
83	84			110	100%				
85	86			110	100%				
87	88			110	100%				
> 89	110			110	100%				
		110	100.0%	110	100.0%	Werte des vergleichbaren Strassentyps			
						Erschliessungsstrasse Typ 2			
						Minimum	Durchschnitte	Maximum	
Auswertungen:		Anzahl Beobachtungen:	Mfz	110					
		mittl. Geschwindigkeit:	km/h	25.0					
		Standardabweichung:	km/h	4.2					
		V15 15 %	km/h	19.7		17	25.5	33	
		V50 50 %	km/h	23.6		25	36.0	41	
		V85 85 %	km/h	28.1		33	41.8	53	
		Einhaltung 50	km/h	100.0 %		alle Angaben in km/h			

Dat.: I:\Aufträge\2456\zief\2456_003_Rebgasse 17.xls\RADAR

14.08.2013



Hintermattstrasse



Auswertezeit: Mittwoch, 6. Juli 2016, 00:03 Uhr bis Mittwoch, 6. Juli 2016, 23:23 Uhr

Tempolimit: 50 km/h

Geschwindigkeitsübertretung: 5.25 %

Durchschnittl. Abstand: 57.51 s

Kolonnenverkehr: 65.47 %

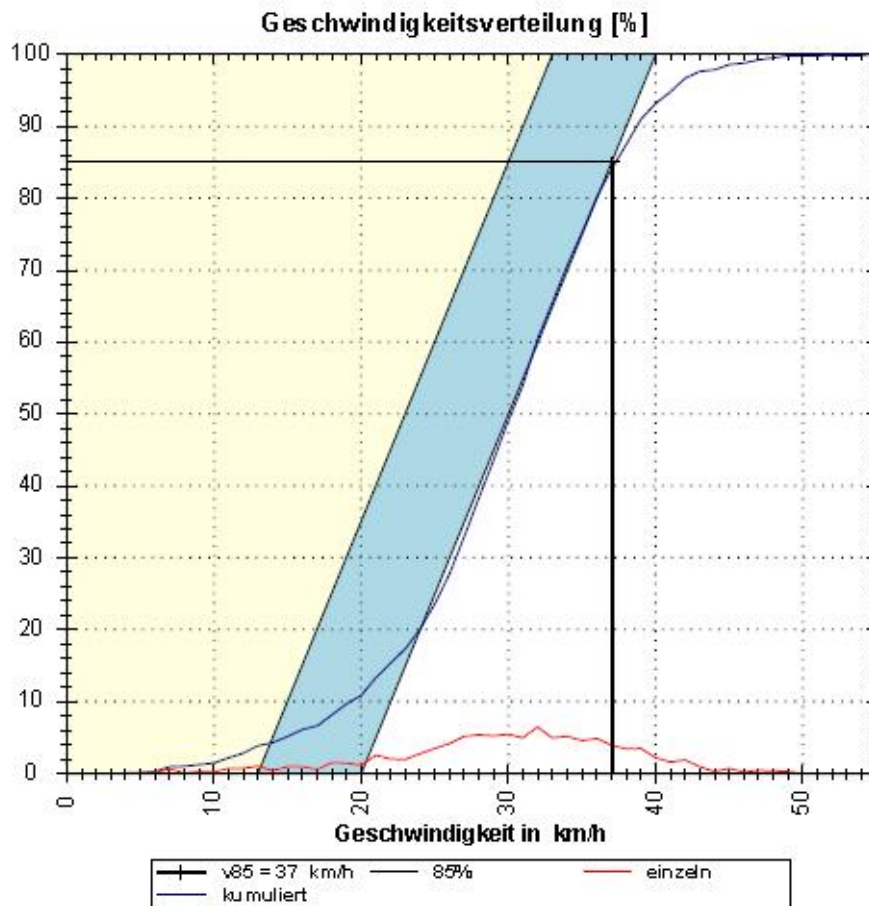
DTV: 372

Schwerlastverkehrsanteil: 2.21 %

Messort: -

	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Zweirad	143	29.10	58	46
Auto	154	31.81	56	39
Transporter	57	31.18	50	37
LKW	1	30.00	30	30
Lastzug	7	28.43	53	35
Gesamt	362	30.57	58	41

Lupsingerstrasse



Auswertezeit: Freitag, 1. Juli 2016, 00:04 Uhr bis Freitag, 1. Juli 2016, 23:59 Uhr

Tempolimit: 50 km/h

Geschwindigkeitsübertretung: 0.14 %

Durchschnittl. Abstand: 5.03 s

Kolonnenverkehr: 94.12 %

DTV: 1433

Schwerlastverkehrsanteil: 3.08 %

Messort: -

	Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Zweirad	191	25.36	55	37
Auto	1093	31.20	52	38
Transporter	100	28.20	43	35
LKW	43	27.65	44	35
Lastzug	1	20.00	20	20
Gesamt	1428	30.09	55	38

Unfallkarte

