



Gemeinde Toffen

Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen Konzept

Bericht



Bern, 16. November 2015

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Toffen
Bahnhofstrasse 1
3125 Toffen

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung

Bernhard Gerber
Katja Bessire
Reto Mohni

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	5
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Vorgehen.....	6
1.3 Arbeitsorganisation	7
1.4 Mitwirkung.....	7
2. Analyse	8
2.1 Strassennetz.....	8
2.2 Verkehrserhebung.....	8
2.3 Unfallgeschehen.....	10
2.4 Öffentliche Quartierbegehung / Schwachstellenplan	11
3. Grobkonzept Verkehrsberuhigung.....	12
3.1 Herleitung und Stossrichtung.....	12
4. Massnahmenkonzept Quartiere	13
5. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse.....	14
5.1 Gegenstand und Stellenwert.....	14
5.2 Ziele und Grundsätze.....	15
5.3 Lösungsvorschlag Bereich „Zentrum“	16
5.4 Lösungsvorschlag Bereich „Schulhaus“	18

Beilagen

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

*Ortsplanungsrevision,
Richtplan Verkehr*

Die Ortsplanungsrevision der Gemeinde Toffen ist in in der Genehmigung (Stand 9. November 2015).

Als zentrale Umsetzungsmassnahmen des kommunalen Verkehrskonzepts sind im Richtplan Verkehr das „Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse“ (Massnahmenblatt V 02) und „Verkehrsberuhigung in den Quartieren“ (Massnahmenblatt V 03) verankert.

Regionale Korridorstudie Belp-Gürbetal

Zeitlich parallel zur Ortsplanungsrevision ist von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland die Korridorstudie Belp - Gürbetal erarbeitet worden. Sie basiert auf dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und soll im Hinblick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung aufzeigen, wie die Probleme aus den Strassenverkehrsengpässen im Raum Kehrsatz – Belp – Rubigen/Toffen entschärft werden können.

Die Lösungsstrategie mit Umfahrvvariante C in Belp (neue Strassenverbindung Mühlestrasse-Viehweidstrasse zur Entlastung Lindenkreisel Belp) sieht als flankierende Massnahme auch Beruhigungsmassnahmen auf der Bahnhofstrasse in Toffen vor. Auf der talquerenden Achse Bahnhofstrasse-Belpbergstrasse (Gemeindestrasse) wird eine markante aber siedlungsverträgliche Belastungszunahme erwartet (von ca. 2'400 auf bis zu 4'200 Fahrten pro Tag). Zusätzlicher Einfluss kann sich aus einer Zunahme des Schwerverkehrs ergeben.

Aufgabenstellung

Gemäss Projektpflichtenheft besteht die Aufgabenstellung vorerst in einer Studie der möglichen Umsetzungsmassnahmen und deren Kosten. Dies beinhaltet sowohl das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse (MB V 02) wie auch die Verkehrsberuhigung in den Quartieren (MB V 03).

Im Vordergrund steht das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse (Innerortsbereich inkl. Eingangstor) mit Entwurf der Umsetzungsmassnahmen (inkl. Kostenschätzung), welches in ein Gesamtkonzept für die möglichst flächendeckende Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen/Quartierstrassen eingebettet sein soll.

Für das BGK Bahnhof- und Belpbergstrasse ist von den lokalen bzw. kommunalen Zielen gemäss Ortsplanung/Richtplan Ortsentwicklung auszugehen, wobei die sich aus der regionalen Korridorstudie ergebenden Einflüsse und Anforderungen einbezogen werden sollen.

Nebst den guten Koexistenzbedingungen und sicheren Anschluss- und Querungsstellen der Langsamverkehrsverbindungen, soll mit der Strassenraumgestaltung Bahnhofstrasse ein Initialschritt für die Entwicklung dieses Ortskerns gemacht werden.

1.2 Vorgehen

Planungsphasen und Arbeitsschritte

Der Planungsablauf erfolgte in den nachfolgend skizzierten Arbeitsschritten. Die grau hinterlegten Arbeitsschritte 1 – 4 sind Gegenstand dieser Planungsphase und umfassen die Konzepterarbeitung und Projektvorbereitung. Aufbauend auf einer Gesamtsicht über alle Gebiete mit potenzieller Verkehrsberuhigung (Grobkonzept) erfolgte die Bearbeitung und Beratung/Konsolidierung der Planungsteile „Quartierzellen“ und „Bahnhof- und Belpbergstrasse“ parallel (Arbeitsschritte 2-4).

	Arbeits-schritt	Inhalt	Partizipation/ Konsolidierung
Grobkonzept	1	<ul style="list-style-type: none"> Aufarbeitung Grundlagen/Analyse Grobkonzept Verkehrsberuhigung (Quartierzellen, Bahnhof- und Belpbergstrasse) 	Bevölkerung/Anstösser Beschluss Gemeinderat
	2a	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmenkonzepte Quartierzellen 	TBA/OIK (Vor-anfrage T30/ Abstimmung BGK)
Konzept	2b	<ul style="list-style-type: none"> Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse 	Beschluss Gemeinderat
Mitwirkung	3	<ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Mitwirkung zu den Konzepten 	Bevölkerung
	4a	<ul style="list-style-type: none"> Bereinigung Massnahmenkonzept Quartierzellen 	TBA/OIK (Ab-stimmung BGK)
Projekt-vorbereitungen	4b	<ul style="list-style-type: none"> Bereinigung Betriebs- und Gestaltungs-konzept 	Beschluss Gemeinderat
Projekte	5	<ul style="list-style-type: none"> Auflageprojekte Quartierzellen 	
	6	<ul style="list-style-type: none"> Vorprojekt / Auflageprojekt Umgestaltung Bahnhof- und Belpbergstrasse 	

Partizipation

Die interessierte und betroffene Bevölkerung und das Gewerbe wurden frühzeitig einbezogen:

- Mit der öffentlichen Quartierbegehung vom 25. Oktober 2014 sind bereits in der Startphase Inputs zur Haltung und den Bedürfnissen der EinwohnerInnen ermöglicht worden.
- Zum Betriebs- und Gestaltungskonzept auf der Bahnhofstrasse hat am 13. April 2015 eine Informationsveranstaltung für die Gewerbetreibenden stattgefunden.
- In der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe vom 10. August – 10. September 2015 ist das gesamte Verkehrsberuhigungskonzept zur Diskussion gestellt worden.

1.3 Arbeitsorganisation

Fachbearbeitung

Im Büro BHP Raumplan erfolgte die Bearbeitung durch:

- Bernhard Gerber, Projektleitung und Sachbearbeitung
- Kaspar Reinhard, Beratung (insb. Input aus Sicht Ortsplanung)
- Rudolf Hartmann, Beratung (u.a. Koordination mit Korridorstudie)
- Reto Mohni, Atelier
- Jenny Zwimpfer, Praktikantin

Planungsbegleitung

Von Seite Gemeinde wurden die Planungsarbeiten begleitet durch die Spezialkommission Ortsplanungsrevision:

- Ruth Rohr, Gemeindepräsidentin, Planungskommission
- Rolf Zbinden, Gemeinderat, Planungskommission, Baukommission
- Renato Spahni, Planungskommission
- Rolf Stöckli, Planungskommission
- Wilfried Winkler, Planungskommission
- Renate Braun, Vertreterin Vision Toffen
- Stefan Turtschenthaler, Vertreter KMU+
- Christian Zurbuchen, Vertreter Landwirtschaft
- Beat Hofer, Bauverwalter

Das Konzept wurde vom August 2014 bis Juni 2015 durch das Planungsbüro schrittweise erarbeitet und ist bis zur Mitwirkung in vier Kommissionssitzungen behandelt worden.

1.4 Mitwirkung

Fassung Mitwirkung

Am 6. Juli 2015 erfolgte die Verabschiedung des Mitwirkungsentwurfs durch den Gemeinderat.

Auswertung der Mitwirkung / Bereinigung

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkungsaufgabe sind sieben Eingaben eingegangen. Die Auswertung der Eingaben ist im separaten Mitwirkungsbericht enthalten, welcher am 9. November 2015 von der Spezialkommission Ortsplanung zuhanden des Gemeinderats verabschiedet worden ist.

Aufgrund der Mitwirkung sind am vorliegenden Konzept für die Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen keine inhaltlichen Anpassungen gemacht worden.

2. Analyse

2.1 Strassennetz

Der Untersuchungsperimeter umfasst die Gemeindestrassen im gesamten Siedlungsgebiet von Toffen.

Strassennetz

Das Strassennetz und seine Hierarchie sind in der Beilage 2-1 dargestellt (Grundlage: Richtplan Verkehr). Daraus sind auch erste Informationen zur angestrebten Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen und die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz bzw. die Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ersichtlich.

2.2 Verkehrserhebung

Im August und September 2014 wurden mittels fest installierter Seitenradargeräte an 9 ausgewählten Strassenquerschnitten Geschwindigkeits- und Verkehrsmessungen durchgeführt.

Messstandorte und Ergebnisse

Die Messstandorte und die Auswertung der Messergebnisse sind aus der Beilage 2-2 ersichtlich.

Beurteilung der Ergebnisse

Nachfolgend werden die Ergebnisse bezüglich der Verkehrsbelastung und bezüglich des Geschwindigkeitsverhaltens beurteilt. Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsverhaltens bezogen auf die geplante Verkehrsberuhigung (z.B. Tempo 30 oder Höchstgeschwindigkeit 40) ist insbesondere der Wert „v85“ massgebend. Dieser zeigt die Geschwindigkeit, welche von 85% der erfassten Fahrzeuge eingehalten wurde.

Verkehrsbelastung

Standort 1: Kaufdorfstrasse (8.9.-15.9.2014, Sammelstrasse mit Verbindungsfunktion)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 830 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 1.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse normale Verkehrsbelastung; Schwerverkehr nicht unerheblich (insb. landwirtschaftl. Verkehr).

Standort 3: Grüdstrasse (13.8.-20.8.2014, Quartiersammelstrasse)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 260 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse geringe Verkehrsbelastung; Schwerverkehr unbedeutend, insb. landwirtschaftl. Verkehr muss berücksichtigt werden.

Standort 5: Bahnhofstr. West (20.8.-27.8.2014, Sammelstrasse mit Verbindungsfunkt.)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 3'170 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse erhebliche, aber grundsätzlich verträgliche Verkehrsbelastung; Schwerverkehr muss trotz gemessenem 0-Anteil berücksichtigt werden (inkl. landwirtschaftl. Verkehr).

Standort 6: Bahnhofstr. Mitte (20.8.-27.8.2014, Sammelstrasse mit Verbindungsfunkt.)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 2'990 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.5 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse erhebliche, aber grundsätzlich verträgliche Verkehrsbelastung; Schwerverkehr muss trotz geringem Anteil berücksichtigt werden (inkl. landwirtschaftl. Verkehr).

Standort 7: Belpbergstrasse (20.8.-27.8.2014, Sammelstrasse mit Verbindungsfunkt.)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 2'970 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 1.5 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse erhebliche, aber grundsätzlich verträgliche Verkehrsbelastung; Schwerverkehr nicht unerheblich, muss berücksichtigt werden (inkl. landwirtschaftl. Verkehr).

Standort 8: Stenglerenstrasse (20.8.-27.8.2014, Sammelstrasse)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 130 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse sehr geringe Verkehrsbelastung; Schwerverkehr unbedeutend, insb. landwirtschaftl. Verkehr muss berücksichtigt werden.

Standort 9: Gartenstrasse Süd (8.9.-15.9.2014, Sammelstrasse)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 450 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 1.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse geringe Verkehrsbelastung; Schwerverkehr nicht unerheblich, muss berücksichtigt werden (Zufahrt Gewerbe, landwirtschaftl. Verkehr).

Standort 10: Gartenstrasse Nord (8.9.-15.9.2014, Sammelstrasse)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 350 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse geringe Verkehrsbelastung; Schwerverkehr unbedeutend, insb. landwirtschaftl. Verkehr muss berücksichtigt werden.

Standort 11: Römerstrasse (8.9.-15.9.2014, Sammelstrasse)	
Durchschnittl. täglicher Verkehr (DTV)	Ca. 220 Fahrzeuge pro Tag (∅ Mo – So, Total beide Richtungen)
Schwerverkehr	Anteil ca. 0.0 %
Beurteilung	Für eine Sammelstrasse geringe Verkehrsbelastung; Schwerverkehr unbedeutend, insb. landwirtschaftl. Verkehr muss berücksichtigt werden.

Geschwindigkeitsverhalten

Standort 1: Kaufdorfstrasse (8.9.-15.9.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 50)	
Geschwindigkeit V85: Ri Kaufdorf / Ri Toffen	57 km/h / 60 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	93 km/h
Beurteilung: V85 liegt über der signalisierten Geschwindigkeit; Geschwindigkeitsverhalten nicht ortsgemisst.	

Standort 3: Grüdstrasse (13.8.-20.8.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 40)	
Geschwindigkeit V85: Ri Nord/ Ri Süd	37 km/h / 38 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	54 km/h
Beurteilung: V85 liegt innerhalb der signalisierten Geschwindigkeit; für Tempo 30 sind Massnahmen mit Bremswirkung erforderlich.	

Standort 5: Bahnhofstr. West (20.8.-27.8.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 50)	
Geschwindigkeit V85: Ri abwärts / Ri aufwärts	45 km/h / 41 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	71 km/h
Beurteilung: V85 liegt innerhalb der signalisierten Geschwindigkeit; für Tempo 30 sind Massnahmen mit starker Bremswirkung erforderlich.	

Standort 6: Bahnhofstr. Mitte (20.8.-27.8.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 50)	
Geschwindigkeit V85: Ri Ost / Ri West	43 km/h / 40 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	79 km/h
Beurteilung: V85 liegt innerhalb der signalisierten Geschwindigkeit; für Tempo 30 sind Massnahmen mit starker Bremswirkung erforderlich.	

Standort 7: Belpbergstrasse (20.8.-27.8.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 50)	
Geschwindigkeit V85: Ri West / Ri Ost	50 km/h / 51 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	79 km/h
Beurteilung: V85 liegt im Bereich der signalisierten Geschwindigkeit; es sind grundsätzlich keine Massnahmen mit Bremswirkung erforderlich.	

Standort 8: Stenglerenstrasse (20.8.-27.8.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 40)	
Geschwindigkeit V85: Ri Ost / Ri West	38 km/h / 35 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	51 km/h
Beurteilung: V85 liegt innerhalb der signalisierten Geschwindigkeit; für Tempo 30 sind Massnahmen mit Bremswirkung erforderlich.	

Standort 9: Gartenstrasse Süd (8.9.-15.9.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 40)	
Geschwindigkeit V85: Ri abwärts / Ri aufwärts	41 km/h / 39 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	63 km/h
Beurteilung: V85 liegt im Bereich der signalisierten Geschwindigkeit; es sind allenfalls punktuelle Massnahmen erforderlich (Konfliktsituationen).	

Standort 10: Gartenstrasse Nord (8.9.-15.9.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 40)	
Geschwindigkeit V85: Ri abwärts / Ri aufwärts	43 km/h / 40 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	66 km/h
Beurteilung: V85 liegt im Bereich der signalisierten Geschwindigkeit; es sind allenfalls punktuelle Massnahmen erforderlich (Konfliktsituationen).	

Standort 11: Römerstrasse (8.9.-15.9.2014, signalisierte Geschwindigkeit: 40)	
Geschwindigkeit V85: Ri aufwärts / Ri abwärts	41 km/h / 43 km/h
Höchste gemessene Geschwindigkeit HG	67 km/h
Beurteilung: V85 liegt im Bereich der signalisierten Geschwindigkeit; es sind allenfalls punktuelle Massnahmen erforderlich (Konfliktsituationen).	

2.3 Unfallgeschehen

Statistik KaPo

Die von der Kantonspolizei Bern in der Zeitspanne vom 1. Mai 2008 bis zum 30. April 2013 registrierten Unfälle sind aus der nachstehenden Abbildung ersichtlich.

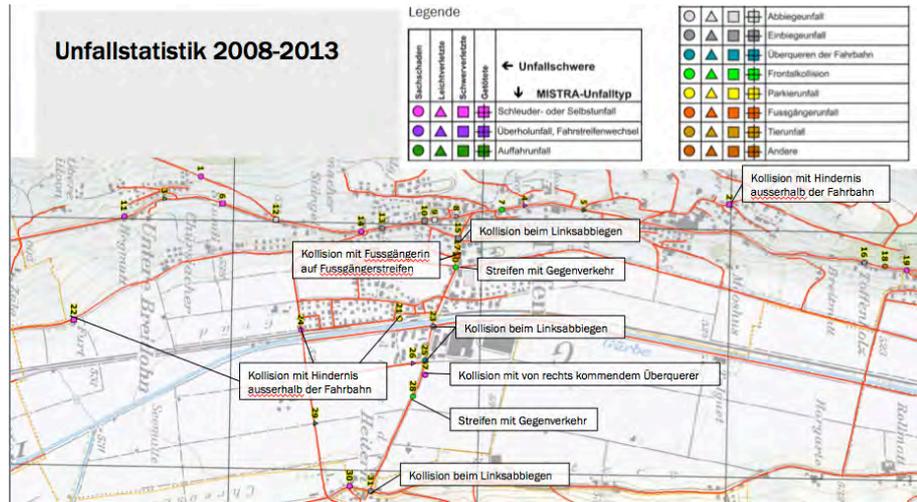


Abbildung 2-1: Unfallstatistik 1.5.2008 bis 30.4.2013 (Quelle: KaPo Bern)

Beurteilung

Auf den Gemeindestrassen in den Quartieren sind nur vereinzelte Unfälle registriert worden. Es kann nicht auf grundsätzlich unsichere Strassenverhältnisse geschlossen werden. Aus diesen Einzelfällen ergeben sich Hinweise auf allfällige Konfliktorte und die entsprechende Ausrichtung von Massnahmen.

Auf der Strassenachse Bahnhofstrasse – Belpbergstrasse sind im Innerortsbereich mehrere Unfälle registriert, ein Häufungspunkt kann aber nicht festgestellt werden. Aus den Einzelfällen ergeben sich Hinweise auf allfällige Konfliktorte und die entsprechende Ausrichtung von Massnahmen.

2.4 Öffentliche Quartierbegehung / Schwachstellenplan

Quartierbegehung

Ergänzend zur Auswertung der Verkehrsmessungen und der Unfallstatistik sind Angaben der Gemeindebehörden und der Verwaltung sowie Inputs aus der Bevölkerung in die Schwachstellenanalyse einbezogen worden. Anlässlich der Quartierbegehung vom 25. Oktober 2014 ist Gelegenheit geboten worden, vor Ort auf die Verkehrsprobleme in den Quartieren hinzuweisen. Die Quartierbegehung ist auf grosse Resonanz gestossen.

Schwachstellenplan

Die während der Quartierbegehung geäusserten Problempunkte und Lösungsvorschläge sind gesammelt worden (interne Aktennotiz) und in den Schwachstellenplan in Beilage 2-3 eingeflossen.

3. Grobkonzept Verkehrsberuhigung

3.1 Herleitung und Stossrichtung

<i>Gegenstand</i>	<p>Im Grobkonzept werden die im Richtplan Verkehr enthaltenen Ziele und Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Massnahmenblätter V 02 und V 03) zu einer Gesamtstrategie für die anzustrebenden Massnahmen auf den Gemeindestrassen im Siedlungsgebiet konkretisiert. Das Grobkonzept basiert auf den Analyse-Ergebnissen und dient als übergreifende Grundlage für die weitere Planungsschritte: Massnahmenkonzepte Quartiere, Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse.</p>
<i>Darstellung</i>	<p>Das Grobkonzept zur Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen ist in der Beilage 3-1 dargestellt.</p>
<i>Hauptmerkmale</i>	<p>Das Grobkonzept sieht eine Staffelung der Innerortsgeschwindigkeiten 50 – 40 – 30 – 20 km/h vor. Gegenüber der heutigen Situation (es bestehen Tempo 50, 40 und 20) sind neue Strassenabschnitte mit Tempo 40 sowie eine grossflächige Tempo 30 – Zone vorgesehen. Das Grobkonzept sieht zudem vor, dass in den Wohnquartieren auf Initiative der Anwohnerschaft (Einverständnis der Mehrheit muss gegeben sein) Begegnungszonen geprüft werden können (entsprechende erste Hinweise aus der Quartierbegehung sind im Konzeptplan als Option vermerkt).</p> <p>Für die Wohnquartiere im Hauptsiedlungsgebiet ostseitig der Hauptstrasse soll die angestrebte Verkehrsberuhigung mit einer übergreifenden, die Bahnhofstrasse einschliessenden, Tempo 30 – Zone erreicht werden. Zur Sicherung der Radroute entlang der Gürbe wird die Querung über die Belpbergstrasse ostseitig der Gürbe in die Tempo 30 – Zone einbezogen. Aufgrund der Analyse sind ergänzend zur Zonensignalisation auf bestimmten Strassenabschnitten gestalterische oder bauliche Beruhigungsmassnahmen vorzusehen.</p> <p>Der zentrale Geschäftsbereich der Bahnhofstrasse soll speziell beruhigt und als Aufenthalts- und Begegnungsort attraktiviert werden.</p> <p>Auf der gesamten Zufahrt ins Quartier Grossmatt über die Kaufdorf- und Stenglerenstrasse soll neu Tempo 40 gelten – die bestehende Tempo 40 – Signalisation auf der Stenglerenstrasse wird über die Verzweigung auf den Nordabschnitt Kaufdorfstrasse ausgedehnt. Bei den Konfliktstellen sind spezifische, ortsangepasste Massnahmen vorzusehen.</p> <p>Auf der Kaufdorfstrasse besteht aufgrund der Analyse Handlungsbedarf bezüglich Geschwindigkeitsverhalten (Tempo 50 wird schlecht eingehalten), Sicherung des Fuss- und Veloverkehrs sowie Konflikten mit dem Landwirtschaftlichen Verkehr. Die bestehende Lösung (Markierung eines Fussgänger-Längsstreifens, gesichert mit Pfosten), wird von den AnwohnerInnen z.T. als unklar oder ungenügend beurteilt. Die Problemlösung übersteigt den Rahmen der vorliegenden Konzeptarbeiten und muss in einer separaten Planung eruiert werden.</p>

Auf dem Fahrbühlweg und auf dem Nordteil des Niesenwegs (Zufahrt Zägli) wird neu Tempo 40 signalisiert. Zur Entschärfung der Konfliktstellen sind punktuelle, ortsangepasste Massnahmen vorzusehen.

Auf der Gartenstrasse (Gebiet Bächlismatt) und auf der Römerstrasse (Gebiet Schlossgut) wird die bestehende Tempo 40 – Signalisation belassen. Zur Entschärfung der Konflikte sind spezifische, ortsangepasste Massnahmen vorzusehen.

Im Gebiet Breitloon ist zur Entschärfung des Konflikts (problematische Sichtverhältnisse) eine punktuelle Massnahme vorzusehen.

4. Massnahmenkonzept Quartiere

<i>Gegenstand</i>	Das Grobkonzept gemäss Kapitel 3 wird in Massnahmenkonzepte pro Quartier bzw. Teilgebiet umgesetzt. Darin werden die Lage und Art bzw. der Typ der Massnahmen in Form von Symbolen dargestellt. Die Massnahmenkonzepte dienen als Grundlage für die Ausarbeitung des Tempo 30 – Zonenprojekt oder der Massnahmenprojekte pro Strassenzug.
<i>Massnahmentypen</i>	Die verwendeten Massnahmentypen sind in Beilage 4-1 als Beispielbilder dargestellt. Es sind möglichst einfache, bewährte Massnahmen gewählt worden.
<i>Darstellung</i>	Die Massnahmenkonzepte sind für folgende Teilgebiete dargestellt: <ul style="list-style-type: none">• Beilage 4-2 Teilgebiet Grossmatt / Bahnhofstrasse• Beilage 4-3 Teilgebiet Zägli / Bahnhofstrasse• Beilage 4-4 Teilgebiete Bächlismatt / Fahrbühl• Beilage 4-5 Teilgebiet Schlossgut• Beilage 4-6 Teilgebiet Breitloon

5. Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

5.1 Gegenstand und Stellenwert

Grundsätzlicher Gegenstand eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK)

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsplanung legt das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) in den Grundzügen fest, wie viel und welcher Verkehr verträglich ist, wie die vielfältigen Verkehrsbedürfnisse (Einbezug aller Verkehrsteilnehmenden) sichergestellt und wie der Strassenraum ins Siedlungsumfeld integriert werden soll. Mit Hilfe eines schrittweisen Vorgehens wird ein frühzeitiger Interessenausgleich unter den verschiedenen Anforderungen und Ansprüchen angestrebt.

Als Ergebnis werden im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) die Vorstellungen über die zukünftige Verkehrsstärke, die Funktionsvorgaben für den Betrieb sowie die Grundsätze für die baulichen und gestalterischen Massnahmen festgehalten.

Grundlagen und Rahmenbedingungen aus der Ortsplanung

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse ist in der aktuellen Ortsplanungsrevision von Toffen (Stand 2. Vorprüfung, Mai 2015) verankert: als Massnahme V 02 des Richtplans Verkehr und im Zusammenhang mit vielen in den Richtplänen Siedlungsentwicklung und Verkehr enthaltenen Zielen. Die Bahnhofstrasse ist ein zentrales Strukturelement des Siedlungsgefüges und der angestrebten qualitativen Ortsentwicklung. Mit einem geeigneten Betriebs- und Gestaltungskonzept soll insbesondere ein Beitrag geleistet werden:

- zur Sicherung und Attraktivierung der Verbindung für den Langsamverkehr zwischen dem Ortskern Bernstrasse und dem Ortskern Bahnhofstrasse;
- zur Verbesserung der Funktionsfähigkeit und des Erscheinungsbildes des Ortskerns Bahnhofstrasse und zur Aufwertung als öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsraum (Identifikation);
- zur Sicherung der Querungsstellen von Velo- und Fussgänger-Verbindungen, namentlich beim Zugang zum Schulhaus, bei der Langsamverkehrsachse entlang dem Toffenkanal, beim Zugang zur Bahnstation und bei der Freizeit-Radroute entlang der Gürbe.



Abbildung 5-1: Erste Konzeptidee aus dem Workshop zur Ortsentwicklung im Januar 2013

Zusammenhang mit der Korridorstudie Belp-Gürbetal

Als Grundlage für den Variantenvergleich im Rahmen der Korridorstudie, werden zurzeit die Varianten „O+“ (Verbesserungen auf dem bestehenden Strassennetz), „C“ (neue Strassenverbindung Viehweidstrasse – Mühlestrasse), und „D“ (neue Strassenverbindung Mühlestrasse – Seftigenstrasse, als Ergänzung zu „C“) detailliert. Die Variantenwahl hat Einfluss auf die Funktion und Belastung der Bahnhofstrasse in Toffen:

- Die Variante „O+“ hat keinen wesentlichen Einfluss
- Die Variante „C“ verstärkt die Verbindungsfunktion für regionalen Verkehr aus dem Gantrisch-Gebiet Richtung Autobahnauffahrt Rubigen. Unbeeinflusst (d.h. ohne flankierende Massnahmen) nimmt die Verkehrsbelastung gemäss Modellberechnung potenziell von ca. 2'400 auf bis zu 4'200 Fahrzeuge pro Werktag zu (gemäss Messungen vom August 2014 beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr bereits ca. 3'000 Fz./Tag). Sehr entscheidend ist, dass potenziell auch durchgehender Schwerverkehr auf die Talquerung Bahnhofstrasse-Belpbergstrasse verlagert wird.
- Mit der Variante „C+D“ (die Gemeinde Toffen setzt sich für diese Variante ein) wird die Verbindungsfunktion abgewertet, es erfolgt eine Verkehrsentslastung.

Gemäss Korridorstudie soll die Umgestaltung der Bahnhofstrasse als flankierende Massnahme zur Variante C konzipiert und als solche in den Variantenvergleich einbezogen werden. Insbesondere sollen mit geeigneten Massnahmen die Verkehrssicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs optimiert und die Seitenbereiche aufgewertet werden.

Die entsprechende Koordination zwischen dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse Toffen und der Varianten-Detaillierung der Korridorstudie Belp – Gürbetal ist im Gang.

Inhalte und Stellenwert der vorliegenden Lösungsentwürfe

Die Bahnhofstrasse ist gemäss Massnahmenkonzept Quartiere in eine grossflächige Tempo 30 – Zone integriert. Die Stossrichtung der Massnahmen ist im Massnahmenkonzept Quartiere gemäss Kap. 4 definiert. Die nachfolgende Konkretisierung konzentriert sich auf die zwei Schlüsselbereiche „Zentrum“, wo eine Aufwertung als Begegnungs- und Aufenthaltsbereich vorgesehen ist und „Schulhaus“, der eine zentrale Drehscheibenfunktion im Netz der Langsamverkehrs-Verbindungen einnimmt.

Für diese zwei Schlüsselbereiche sind verschiedene Lösungsansätze diskutiert worden. Als Ergebnis ist nachfolgend je ein Lösungsvorschlag dargestellt.

Die ausdiskutierten und bereinigten Lösungen werden im Sinne der oben genannten „Grundsätze für die baulichen und gestalterischen Massnahmen“ festgehalten und dienen als konsolidierte Grundlage für die nachfolgenden Projektierungsschritte.

5.2 Ziele und Grundsätze

Die grundsätzlichen Ziele und Rahmenbedingungen aus der Ortsplanung und der Korridorstudie Belp – Gürbetal sind im Kapitel 5.1 aufgeführt. Mit

den nachfolgenden Lösungsvorschlägen werden folgende ergänzenden und präzisierten Ziele und Grundsätze verfolgt:

Verkehrsregime

- Die Bahnhofstrasse ist in eine grossflächige verkehrsberuhigte Zone (Tempo 30 – Zone) eingebunden, welche insbesondere auch die anliegenden Quartiere umfasst.
- In einem begrenzten Zentrumsbereich wird der Verkehr mittels Strassenraumgestaltung speziell beruhigt.
- Auf der gesamten Strecke zwischen der Einmündung in die Hauptstrasse (exkl. der Einmündungsbereich; dieser muss im Zusammenhang mit der Ortsdurchfahrt der Kantonsstrasse gelöst werden) und dem Kreuzungsbereich ostseitig der Bahn- und Gürbequerung, sollen gute Koexistenzbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen werden.
- Die Achse Bahnhofstrasse – Belpbergstrasse soll als Verbindung für den regionalen Verkehr, insbesondere für den Schwerverkehr, abgewertet werden.
- Die durchgehende Befahrbarkeit für den Schwerverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr muss erhalten bleiben.

Fussgänger- und Veloverbindungen

- Mit der Verkehrsberuhigung an sich und mit der Ausgestaltung der Verkehrsanlage werden die Dominanz des motorisierten Verkehrs abgebaut und die Bedingungen für Fussgänger und Velofahrende sicherer und attraktiver.
- Mit geeigneter Ausgestaltung werden die Querungsstellen von Langsamverkehrsachsen zusätzlich gesichert.
- In Längsrichtung wird u.a. eine Attraktivierung der Fussgängerverbindung zur Bahnstation angestrebt.

Aufwertung Zentrum Bahnhofstrasse

- Mit dem Niedriggeschwindigkeits-Regime wird die verkehrliche Funktionsfähigkeit verbessert.
- Durch eine charakteristische Ausgestaltung des Strassenraums, möglichst nach einem integralen Gestaltungskonzept mit Einbezug der privaten Seitenbereiche (Gestaltung von Fassade zu Fassade), soll ein Initialschritt in der Zentrumsentwicklung Bahnhofstrasse gemacht werden: Stärkung als Begegnungs- und Aufenthaltsraum, Schaffen von Identität.
- Mit der Verbesserung der Funktionsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden und der Aufwertung als öffentlicher Raum sollen auch die Geschäfte gestärkt werden.
- Das Parkierungsangebot im Zentrums- bzw. Geschäftsbereich soll gesamthaft erhalten bleiben. Mit der Neugestaltung kann sich aber eine Verschiebung von Parkplatzstandorten ergeben.

5.3 Lösungsvorschlag Bereich „Zentrum“

Auf der Basis der Ziele und Grundsätze gemäss Kap. 5.1 und 5.2 sind verschiedene Lösungsmöglichkeiten skizziert und diskutiert worden.



Lösungsvorschlag

Die von der Spezialkommission und vom Gemeinderat vorgeschlagene Lösung ist in Beilage 5-1 dargestellt.

Die Hauptmerkmale sind:

- Mit dem integralen Gestaltungsansatz wird die bestehende Bebauungs- und Aussenraumstruktur des Zentrumsbereichs konsequent aufgenommen, verstärkt und weiterentwickelt.
- Die südseitige Strassen-/Trottoirkante wird zugunsten eines breiteren Fussgängerbereichs verschoben und als markante Flucht neu gestaltet. In die Gestaltung kann allenfalls eine neue Strassenbeleuchtung einbezogen werden.
- Auf der Strassen-Nordseite wird die bestehende Struktur mit Längsparkierung, Grünstreifen mit Bäumen und dreieckförmigen Vorplatzbereichen im Grundsatz belassen und auf den Abschnitt vor dem Denner-Gebäude ausgedehnt.
- Die Fahrbahnbreite wird auf ca. 5.50 m reduziert (mit markiertem Randstreifen entlang der Längsparkierung).
- Die Eingänge in den zentralen Ortskernbereich sind mittels Torsituationen mit verengter Fahrbahn (B= ca. 4.50 m) akzentuiert. Beim Osteingang wird die Torsituation durch einen neuen Trottoirabschnitt (Schliessen einer Netzlücke) gebildet.
- Gestaltungsoption: Im Bereich der Kreuzung Bahnhofstrasse / Stockhornstrasse / Kanalweg (inkl. Vorplatz der heutigen Post) ist eine integrale Gestaltung als Platzbereich denkbar.
- Die konkrete Ausgestaltung und Materialisierung erfolgt in weiteren Projektierungsschritten. Aufgrund einer ersten Grobschätzung wird von folgenden Kosten* ausgegangen:

- Anpassungen Bahnhofstrasse	ca. Fr. 630'000.–
- Anpassungen Nebenflächen	ca. Fr. 210'000.–
- Spezielle Gestaltungsmaßnahmen (u.a. Bäume)	ca. Fr. 140'000.–

* Exklusive allfällige Sanierungs- und Erweiterungsarbeiten an der Siedlungs- und Strassenentwässerung; bei gleichzeitiger Projektierung und Ausführung können

sich Synergien ergeben.

Im Zusammenhang mit der Korridorstudie Belp-Gürbetal soll über einen Beitrag an die Massnahmen auf der Bahnhofstrasse Toffen (flankierende Massnahmen zur Variante C) verhandelt werden

5.4 Lösungsvorschlag Bereich „Schulhaus“

Auf der Basis der Ziele und Grundsätze gemäss Kap. 5.1 und 5.2 sind verschiedene Lösungsmöglichkeiten skizziert und diskutiert worden.



Lösungsvorschlag

Die von der Spezialkommission und vom Gemeinderat vorgeschlagene Lösung ist in Beilage 5-2 dargestellt.

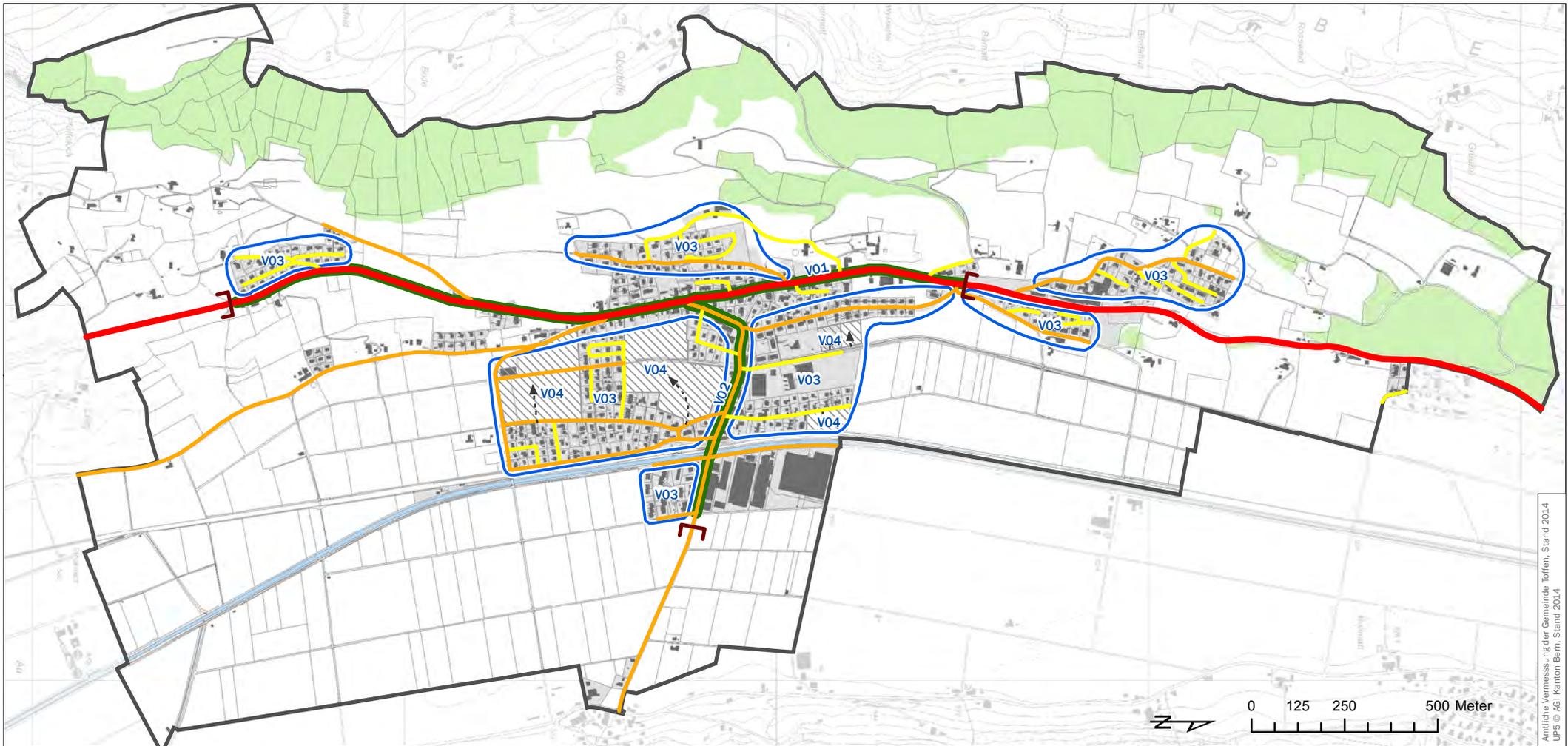
Die Hauptmerkmale sind:

- Die Ausgestaltung trägt der Funktion des Bereichs als zentraler Knotenpunkt im Langsamverkehrsnetz konsequent Rechnung.
- Durch die Verschiebung der Fahrbahn bzw. Verstärkung des Kurvenknicks wird die bremsende Wirkung verstärkt und auf der Schulhausseite Platz für den Fussgänger gewonnen. Dies führt u.a. zu bessern Sichtverhältnissen für das Überqueren der Strasse.
- Die Mittelzone wird mit Pfosten gesichert. Sie kann als Mehrzweckstreifen, d.h. als Mittelinsel für Fussgänger und Velofahrende sowie als Haltebereich für abbiegende Motorfahrzeuge dienen.
- Die konkrete Ausgestaltung und Materialisierung erfolgt in weiteren Projektierungsschritten. Aufgrund einer ersten Grobschätzung wird von folgenden Kosten* ausgegangen:
 - Bauliche Massnahmen im Kurvenbereich ca. Fr. 260'000.--
 - Erweiterte Gestaltungsmassnahmen ca. Fr. 54'000.--

* Exklusive allfällige Sanierungs- und Erweiterungsarbeiten an der Siedlungs- und Strassenentwässerung; bei gleichzeitiger Projektierung und Ausführung können sich Synergien ergeben.

Im Zusammenhang mit der Korridorstudie Belp-Gürbetal soll über einen Beitrag an die Massnahmen auf der Bahnhofstrasse Toffen (flankierende Massnahmen zur Variante C) verhandelt werden.

Beilagen zu Kapitel 2



Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2014
 LPS © AGI Kanton Bern, Stand 2014

Legende

Strassennetz

- Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse)
- Sammelstrasse (Basiserschliessung)
- Erschliessungsstrasse (Detailerschliessung)
- übrige Strassen und Wege

Massnahmen

- Erschliessung neuer Bauzonen
- Betriebs- und Gestaltungskonzept
V01 Thun- und Bernstrasse
V02 Bahnhof- und Belpbergstrasse
- Gestaltung Ortseingang
- Verkehrsberuhigung Quartierzelle

Hinweise

- V02 Bezeichnung Massnahme
- Wald
- Gürbe
- Bauzone gemäss Zonenplan
- Gebäude
- Gemeindegrenze

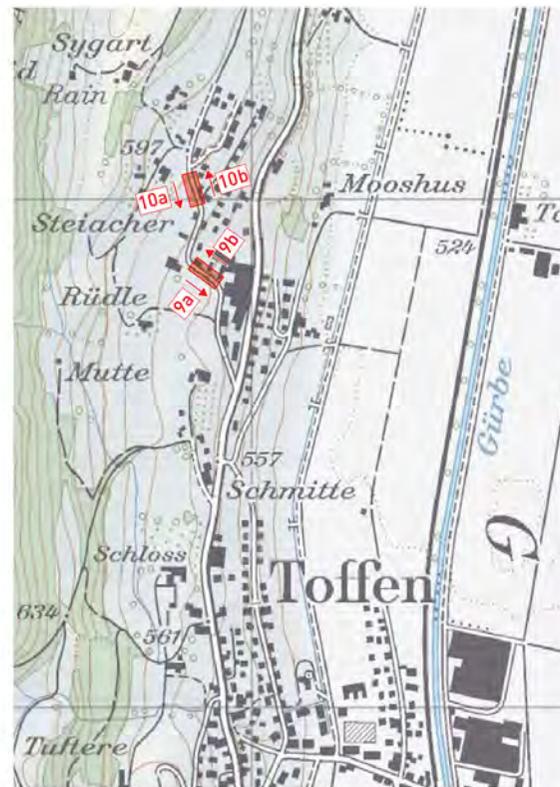
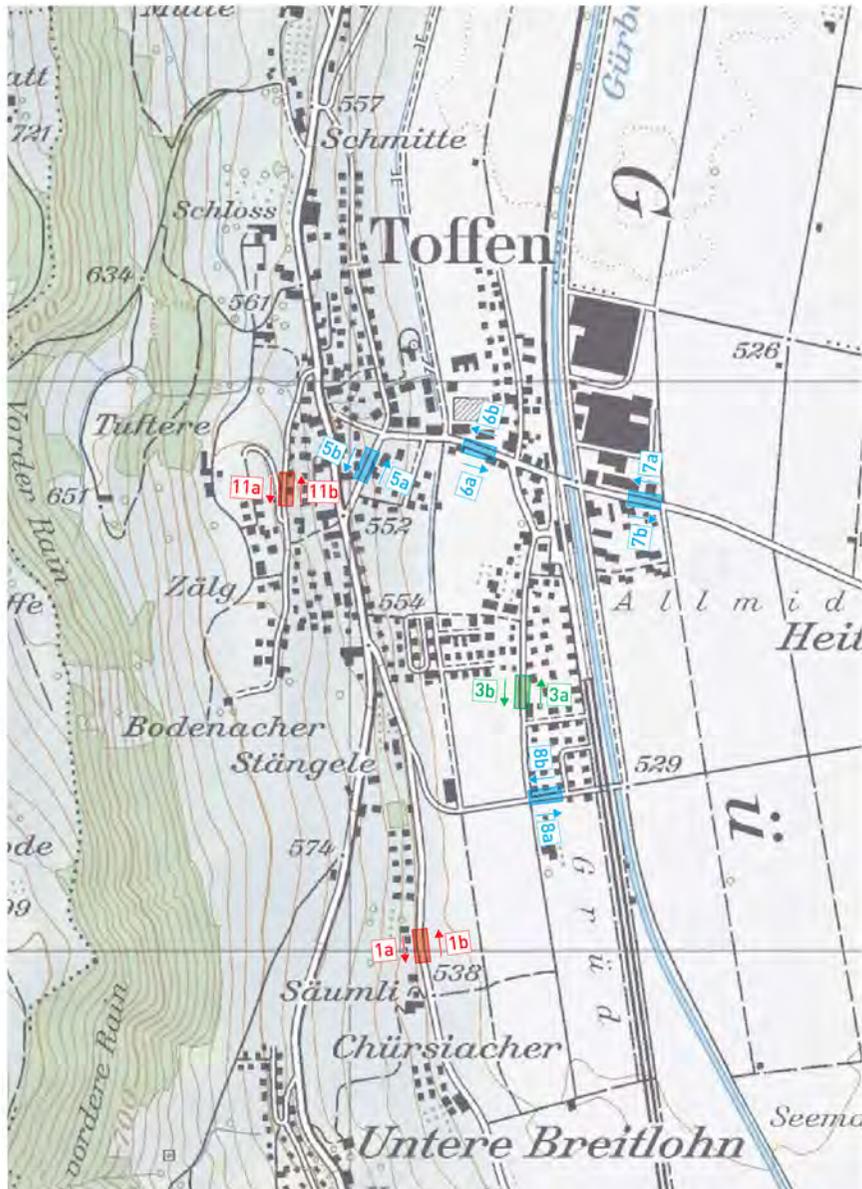
Gemeinde Toffen

Richtplan Verkehr

Teil Motorisierter Verkehr MIV Genehmigung

Bern, 15. Juli 2015
1261_RPV_MIV.mxd - kb/jb

BHP RAUMPLAN



V-Messungen

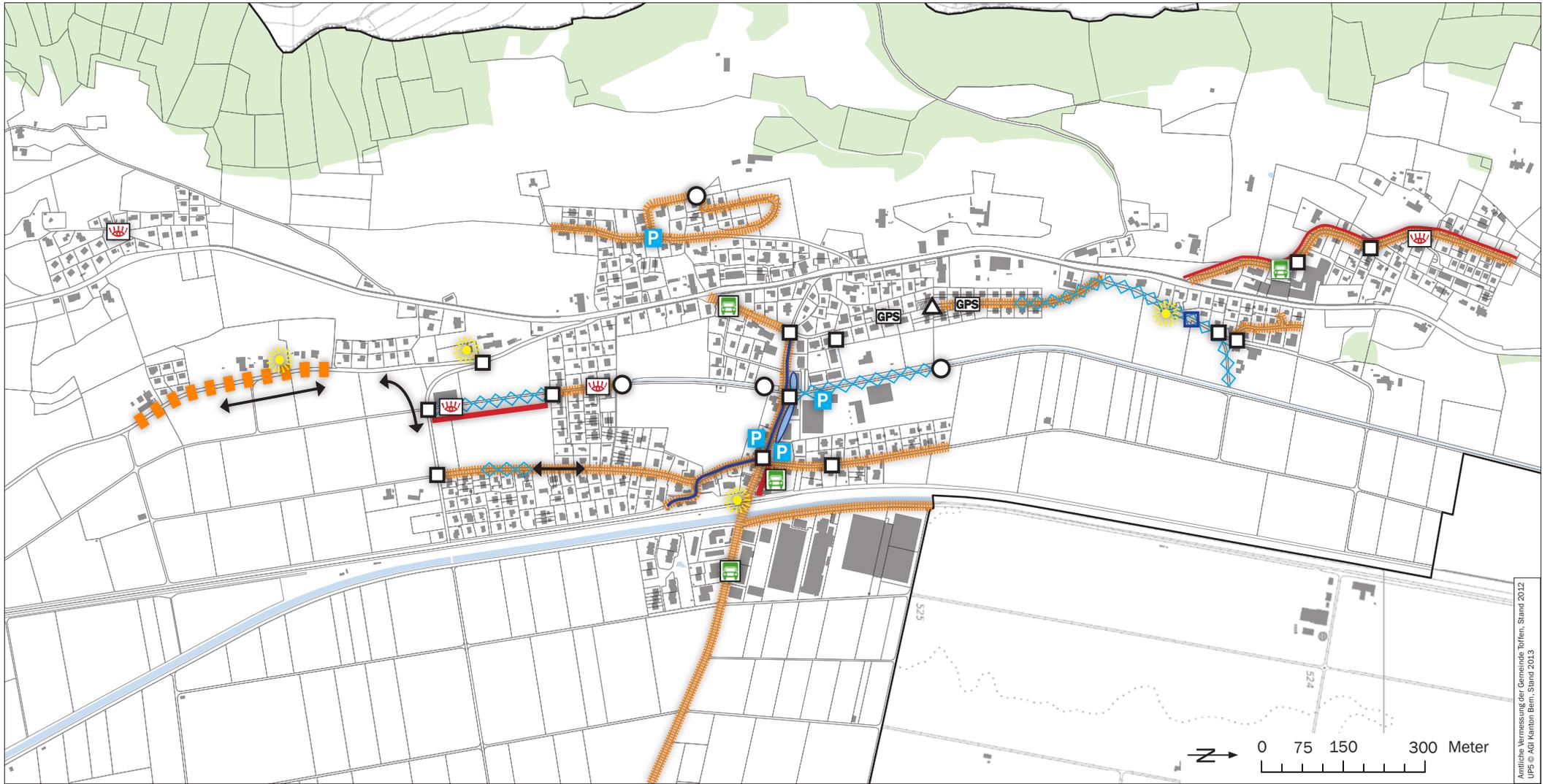
- 3a Standort Geschwindigkeitsmessung
Messung vom 13.08.14 - 20.08.14
(richtungsgetreunt)
- 5a Standort Geschwindigkeitsmessung
Messung vom 20.08.14 - 27.08.14
(richtungsgetreunt)
- 9a Standort Geschwindigkeitsmessung
Messung vom 08.09.14 - 15.09.14
(richtungsgetreunt)

Abkürzung

- Standort Geschwindigkeitsmessung
Messung vom 11.09.14 - 15.09.14
(richtungsgetreunt)
- V_a Mittel aus allen Geschwindigkeiten
- V₈₅ Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird
- HG Höchstgeschwindigkeit
- V_{sig} Signalisierte Höchstgeschwindigkeit
- DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr
im Erhebungszeitraum
(Unter Berücksichtigung der Jahresganglinie der
ASTRA-Zählstelle „358 Kehrsatz“)
- MFZ Motorfahrzeuge

Messpunkt 1a	Messpunkt 3a	Messpunkt 5a	Messpunkt 6a	Messpunkt 7a	Messpunkt 8a	Messpunkt 9a	Messpunkt 10a	Messpunkt 11a
Ve: 48km/h	Ve: 31km/h	Ve: 39km/h	Ve: 35km/h	Ve: 43km/h	Ve: 31km/h	Ve: 35km/h	Ve: 37km/h	Ve: 35km/h
V ₈₅ : 57km/h	V ₈₅ : 37km/h	V ₈₅ : 45km/h	V ₈₅ : 43km/h	V ₈₅ : 50km/h	V ₈₅ : 38km/h	V ₈₅ : 41km/h	V ₈₅ : 43km/h	V ₈₅ : 41km/h
HG: 87km/h	HG: 52km/h	HG: 70km/h	HG: 72km/h	HG: 78km/h	HG: 50km/h	HG: 63km/h	HG: 59km/h	HG: 67km/h
V _{sig} : 50km/h	V _{sig} : 40km/h	V _{sig} : 50km/h	V _{sig} : 50km/h	V _{sig} : 50km/h	V _{sig} : 40km/h	V _{sig} : 40km/h	V _{sig} : 40km/h	V _{sig} : 40km/h
DTV: 826MFZ	DTV: 261MFZ	DTV: 3'166MFZ	DTV: 2'982MFZ	DTV: 2'968MFZ	DTV: 131MFZ	DTV: 451MFZ	DTV: 347MFZ	DTV: 220MFZ
08.09.-15.09.14 6'045 MFZ	13.08.-20.08.14 1'889 MFZ	20.08.-27.08.14 22'918 MFZ	20.08.-27.08.14 21'585 MFZ	20.08.-27.08.14 21'482 MFZ	20.08.-27.08.14 949 MFZ	08.09.-15.09.14 3'298 MFZ	08.09.-15.09.14 2'536 MFZ	08.09.-15.09.14 1'608 MFZ
SV-Anteil: ca. 1,0 %	SV-Anteil: ca. 0,0 %	SV-Anteil: ca. 0,0 %	SV-Anteil: ca. 0,5 %	SV-Anteil: ca. 1,5 %	SV-Anteil: ca. 0,0 %	SV-Anteil: ca. 1,0 %	SV-Anteil: ca. 0,0 %	SV-Anteil: ca. 0,0 %





Amtliches Vermessungsamt der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UPS © AGI Kantone Bern, Stand 2013

Legende

- | | | | | | | | |
|-----|---|------|--|---|--|---|----------------|
| ○ | Nichteinhaltung Verkehrsbeschränkung | — | abgeschrägte Trottoirkante negativ | — | Umgestaltungsbedarf Strassenraum als Dorfkern | ■ | Wald |
| △ | Sperre | — | fehlendes Trottoir | ○ | Aufwertung öffentliche Plätze | ■ | Gürbe |
| □/□ | Spezielle Konfliktsituation / zukünftig | ◇◇◇◇ | Konflikt Fussgänger/Velo/Autos (u.a. landw. Verkehr) | ○ | Forderung Verkehrsberuhigung | ■ | Gebäude |
| ☀ | schlechte Beleuchtung | GPS | Suchverkehr | | Kaufdorfstrasse: unklare Verkehrsmassnahmen (Pfeile/Markierung), Konflikt Fussgänger/Velo/Autos (u.a. landw. Verkehr), zu hohe Geschwindigkeiten, fehlendes Trottoir | □ | Gemeindegrenze |
| ⊠ | Sicht eingeschränkt | P | Parkierungsproblem | ↔ | | | |
| | | 🚚 | Konflikt mit Schwerverkehr | | | | |
| | | ↔ | Schleichverkehr | | | | |

Hinweise

- Wald
- Gürbe
- Gebäude
- Gemeindegrenze

Gemeinde Toffen

Beilage 2-3

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindegassen

Schwachstellenplan

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Schwachstellenplan.indd - kb/mo/jz

BHP RAUMPLAN
 Stadtplanung • Verkehr • Umwelt

Beilage zu Kapitel 3



Analytische Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UPS © KSH/Kanton Bern, Stand 2013

Legende

Strassennetz

- Hauptverkehrsstrasse innerorts:
■ Zentrum, Dorf, Peripher
- Sammelstrasse
- übrige Strassen und Wege

Massnahmen

- Begegnungszone 20 km/h
- Tempo-30-Zone
- Tempo 40
- Separate Problemlösung
- Option Begegnungszone auf Initiative Anwohner

- X Einfahrtstor
- Spezieller Massnahmenbereich (ortsangepasste Massnahme)
- Punktuelle Massnahme
- || Durchfahrtsperre
- <-----> Verkehrsbeschränkung
- Ergänzende Massnahmen auf der Strecke (je nach Situation)
- ||||| Gestaltungskonzept von Fassade zu Fassade

Hinweise

- Wald
- Gürbe
- Gebäude
- Gemeindegrenze

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen

Grobkonzept

Bern, 9. November Juni 2015
 1428_320_Grobkonzept.indd - kb/mo/jz

Beilagen zu Kapitel 4



Gemeinde Toffen

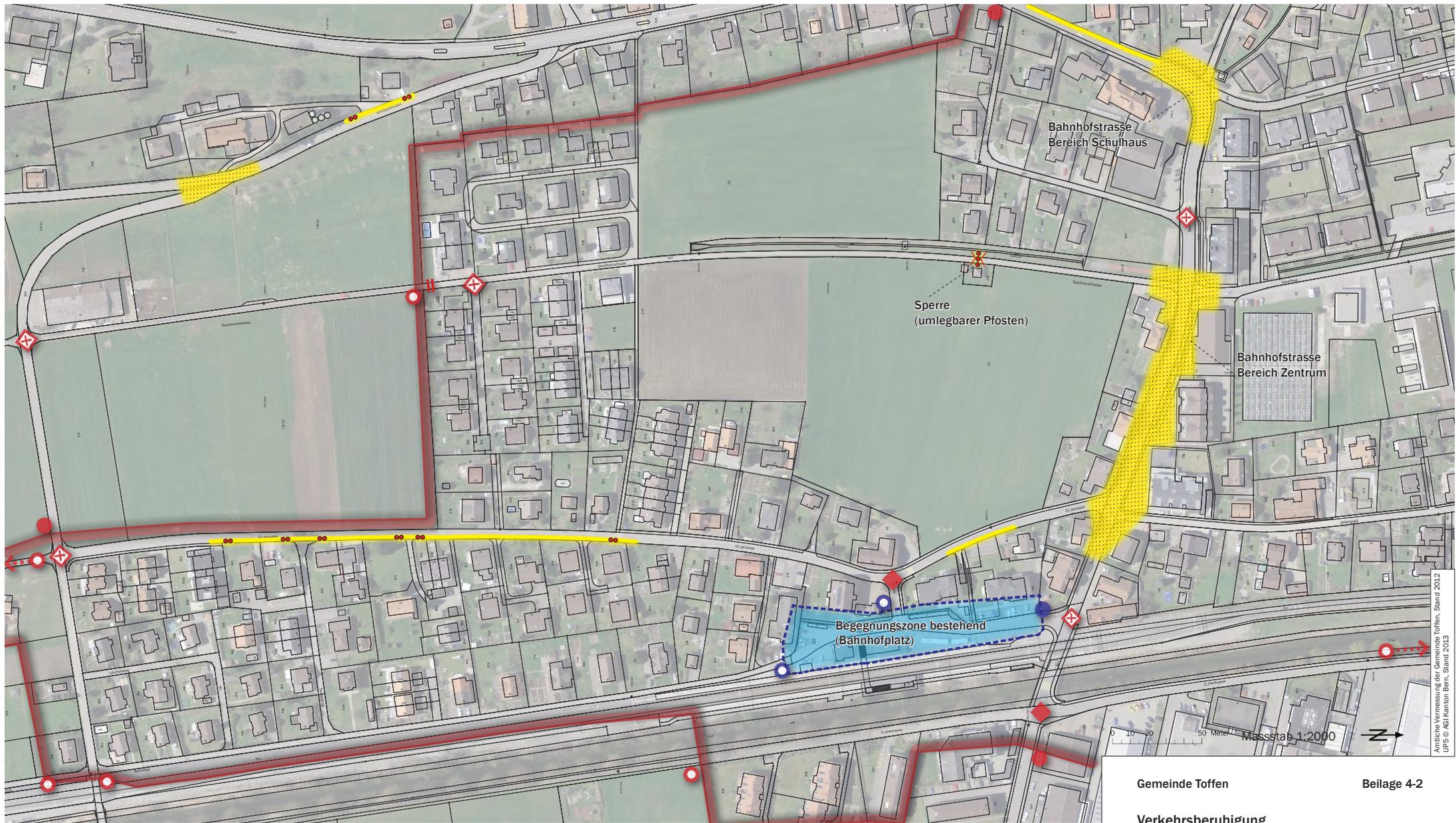
Beilage 4-1

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen

Massnahmenkonzept Quartiere Massnahmentypen

Bern, 9. November 2015

1428_320_Bilder_Massnahmentypen.indd - bg/mo/jz



Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UP5 © AGI Kantון Bern, Stand 2013

Legende

- | | | | | |
|--|---|--|---|--|
| <p> Perimeter Tempo 30 Zone</p> <p>Zoneneinfahrt (Tor)</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonensignalisation (Stele) ohne Fahrbahneinengung (Typ T1) Zonensignalisation (Stele) mit Fahrbahneinengung (Typ T2) <p>Zonensignalisation (Stele) in Kombination mit baulicher Massnahme</p> | <p>Betonung Knoten / Rechtsvortritt</p> <ul style="list-style-type: none"> Einfache Markierung Tulpe (Typ K1) Markierung Tulpe, ergänzt mit flächiger Randmarkierung (Typ K2) Flächige Knotenmarkierung (Typ K3) Bauliche Knotenumgestaltung | <p>Massnahmen auf der Strecke</p> <ul style="list-style-type: none"> Randmarkierung ohne / mit Pfosten (Typ S2a/b) Punktuelle Einengung mit Poller / mit Baum (Typ S3a/b) Vertikaler Versatz (Typ S4) | <p>Spezieller Massnahmenbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> Flächige Markierung spezieller Bereich Pfosten / Poller Ortsangepasste Massnahme (Lösungsskizze) Sperre (Pfosten / Schranken) | <p>Begegnungszone</p> <ul style="list-style-type: none"> Perimeter Zonensignalisation ohne Fahrbahneinengung Zonensignalisation mit Fahrbahneinengung |
|--|---|--|---|--|

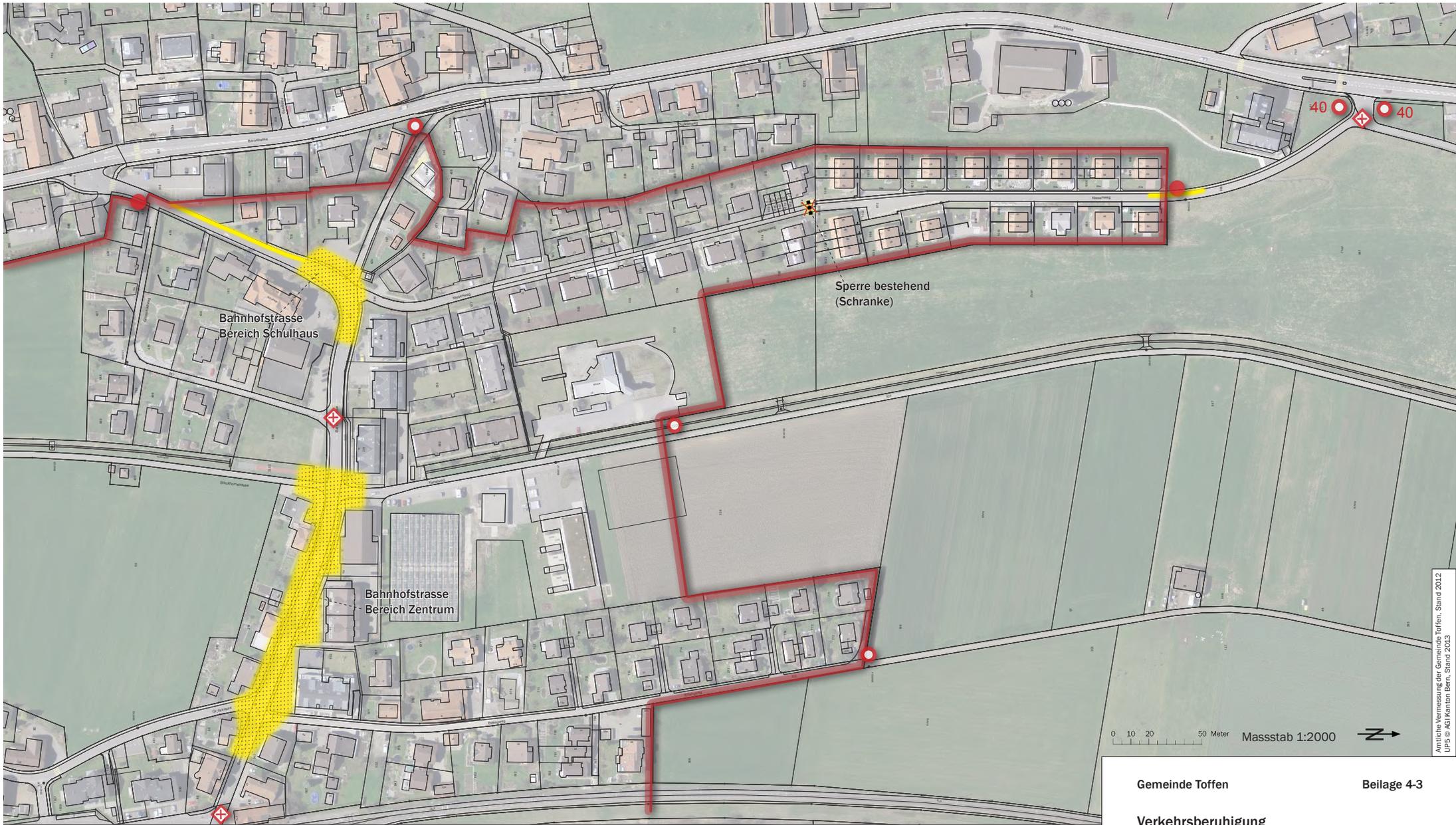
Gemeinde Toffen Beilage 4-2

**Verkehrsberuhigung
auf den Gemeindestrassen**

**Massnahmenkonzept
Teilgebiet Stockhornstrasse-Grüdstrasse-Stengen / Bahnhofstrasse**

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Plan_Stockhornstrasse.indd - bg/mo/ae

Stadtplanung • Verkehr • Umwelt



Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UP5 © AGI Kanton Bern, Stand 2013

Legende

- | | | | | |
|---|--|---|--|---|
| <p> Perimeter Tempo 30 Zone</p> <p>Zoneneinfahrt (Tor) / Bereichseinfahrt</p> <p>40 Signalisation Tempo 40</p> <p> Zonensignalisation (Stele) ohne Fahrbahneinengung (Typ T1)</p> <p> Zonensignalisation (Stele) mit Fahrbahneinengung (Typ T2)</p> | <p>Betonung Knoten / Rechtsvortritt</p> <p> Einfache Markierung Tulpe (Typ K1)</p> <p> Markierung Tulpe, ergänzt mit flächiger Randmarkierung (Typ K2)</p> <p> Flächige Knotenmarkierung (Typ K3)</p> <p> Bauliche Knotenumgestaltung</p> | <p>Massnahmen auf der Strecke</p> <p> Randmarkierung ohne / mit Pfosten (Typ S2a/b)</p> <p> Punktuelle Einengung mit Poller / mit Baum (Typ S3a/b)</p> <p> Vertikaler Versatz (Typ S4)</p> | <p>Spezieller Massnahmenbereich</p> <p> Flächige Markierung spezieller Bereich</p> <p> Pfosten / Poller</p> <p> Ortsangepasste Massnahme (Lösungsskizze)</p> <p> Sperrung (Pfosten / Schranken)</p> | <p>Begegnungszone</p> <p> Perimeter</p> <p> Zonensignalisation ohne Fahrbahneinengung</p> <p> Zonensignalisation mit Fahrbahneinengung</p> |
|---|--|---|--|---|

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen

Massnahmenkonzept Teilgebiet Zägli / Bahnhofstrasse

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Plan_Zaegli.indd - bg/mo/ae





Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UP5 © AGI Kanton Bern, Stand 2013

0 10 20 50 Meter **Masstab 1:2000**

Gemeinde Toffen **Beilage 4-4**

**Verkehrsberuhigung
auf den Gemeindestrassen**

**Massnahmenkonzept
Teilgebiete Bächlismatt / Fahrbühl**

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Plan_Bächlismatt_Fahrbühl.indd - bg/mo/ae



Legende

Bereichseinfahrt

- Signalisation Tempo 40 ohne Fahrbahneinengung (Typ T1)
- Signalisation Tempo 40 mit Fahrbahneinengung (Typ T2)

Betonung Knoten / Rechtsvortritt

- Einfache Markierung Tulpe (Typ K1)
- Markierung Tulpe, ergänzt mit flächiger Randmarkierung (Typ K2)
- Flächige Knotenmarkierung (Typ K3)
- Bauliche Knotenumgestaltung
- Baum

Massnahmen auf der Strecke

- Randmarkierung ohne / mit Pfosten (Typ S2a/b)
- Punktuelle Einengung mit Poller / mit Baum (Typ S3a/b)
- Vertikaler Versatz (Typ S4)

Spezieller Massnahmenbereich

- Flächige Markierung spezieller Bereich
- Pfosten / Poller
- Ortsangepasste Massnahme (Lösungsskizze)
- Sperre (Pfosten / Schranken)

Begegnungszone

- Perimeter
- Zonensignalisation ohne Fahrbahneinengung
- Zonensignalisation mit Fahrbahneinengung



Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UP5 © AGI Kanton Bern, Stand 2013

Legende

- | | | | |
|--|--|---|--|
| <p>Bereichseinfahrt</p> <p>40 Signalisation Tempo 40</p> | <p>Betonung Knoten / Rechtsvortritt</p> <p> Einfache Markierung Tulpe (Typ K1)</p> <p> Markierung Tulpe, ergänzt mit flächiger Randmarkierung (Typ K2)</p> <p>Flächige Knotenmarkierung (Typ K3)</p> <p>Bauliche Knotenumgestaltung</p> <p>Baum</p> | <p>Massnahmen auf der Strecke</p> <p> Randmarkierung ohne / mit Pfosten (Typ S2a/b)</p> <p>Punktuelle Einengung mit Poller / mit Baum (Typ S3a/b)</p> <p>Vertikaler Versatz (Typ S4)</p> | <p>Spezieller Massnahmenbereich</p> <p>Flächige Markierung spezieller Bereich</p> <p>Pfosten / Poller</p> <p>Ortsangepasste Massnahme (Lösungsskizze)</p> <p>Sperre (Pfosten / Schranken)</p> |
|--|--|---|--|

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen

Massnahmenkonzept Teilgebiet Schlossgut

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Plan_Schlossgut.indd - bg/mo/ae





Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, Stand 2012
 UP5 © AGI Kanton Bern, Stand 2013

Legende

Betonung Knoten / Rechtsvortritt

- Einfache Markierung Tulpe (Typ K1)
- Markierung Tulpe, ergänzt mit flächiger Randmarkierung (Typ K2)
- Flächige Knotenmarkierung (Typ K3)
- Bauliche Knotenumgestaltung
- Baum

Massnahmen auf der Strecke

- Randmarkierung ohne / mit Pfosten (Typ S2a/b)
- Punktueller Einengung mit Poller / mit Baum (Typ S3a/b)
- Vertikaler Versatz (Typ S4)

Spezieller Massnahmenbereich

- Flächige Markierung spezieller Bereich
- Pfosten / Poller
- Ortsangepasste Massnahme (Lösungsskizze)
- Sperre (Pfosten / Schranken)

Verkehrsberuhigung auf den Gemeindestrassen

Massnahmenkonzept Teilgebiet Breitloon

Bern, 9. November 2015
 1428_320_Plan_Breitloon.indd - bg/mo/ae



Beilagen zu Kapitel 5

Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

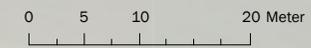
Bereich Zentrum - Lösungsvorschlag (A)

Bern, 9. November 2015

1428_320_Bahnhofstrasse_Lösungsvorschlag_A.vwx - bg/mo/ae



Masstab 1: 500



Vorplatz	1.98 m
Gehweg	2.00 m
Fahrbahn	6.20 m
Vorplatz	3.70 m

Gehweg	2.00 m
Fahrbahn	4.50 m
Gehweg	1.62 m
Vorplatz	5.86 m

Gehweg	2.25 m
Fahrbahn	5.50 m
Randstreifen	0.25 m
Parkfeld	2.00 m
Grün/Baum	1.00 m

Gehweg	2.25 m
Fahrbahn	5.50 m
Randstreifen	0.25 m
Parkfeld	2.00 m
Grün/Baum	1.00 m

Gehweg	2.00 m
Grün/Baum	2.20 m
Fahrbahn	4.50 m
Grün/Baum	3.50 m

Legende

- Fahrbahn Tempo 30 / Vortritt Strassenverkehr (Zone Tempo 30)
- Option Begegnungszone: Fahrbahn Tempo 20 / Vortritt Fussgänger
- Trottoir Platzbereich
- Gestaltete Strassen- / Trottoirkante
- Randstreifen (markiert)

- Längsparkierung an Fahrbahnrand
- P / ↔ Parkierung auf Platzbereich / Zufahrt über Trottoir
- / Baum / Grünbereich (bestehend / neu)
- Option Platzbereich

Amtliche Vermessung der Gemeinde Toffen, 2012
 Orthophoto Toffen © swisstopo, Stand 2012

Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse Bereich Schulhaus - Lösungsvorschlag (A)

Bern, 9. November 2015

1428_320_Schulhaus_Lösungsvorschlag_A.vwx - bg/mo/ae



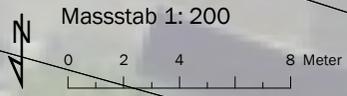
Legende

- Fahrbahn Tempo 30 / Vortritt Strassenverkehr (Zone Tempo 30)
- Umgestaltungsbereich: Neue Strassen- / Trottoirkante, eingefärbter Belag, evtl. angehoben
- Mittelzone / Pfosten
- Trottoir Platzbereich
- P / Parkierung auf Platzbereich / Zufahrt über Trottoir
- Baum / Grünbereich (bestehend / neu)

Gehweg	2.00 m
Fahrbahn	5.80 m
Gehweg	1.55 m

Gehweg	min. 2.00 m
Fahrbahn	variabel
Mittelzone	1.50 bis 2.00 m
Fahrbahn	variabel
Gehweg	1.50 m

Gehweg	1.70 m
Fahrbahn	7.20 m
Grünstreifen / Mauer	1.10 m
Gehweg	1.50 m



Schulhaus

Bestehende Situation

P

Bestehende Situation