



Gemeinde Toffen

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT TOFFEN DORFZENTRUM

Erläuterungsbericht zum Konzeptplan



Betriebs- und Gestaltungskonzept Toffen Dorfzentrum

Erläuterungsbericht zum Konzeptplan

V18071

Bern, 30.03.2020

Auftraggeber:

Gemeinde Toffen

Bearbeitung:

Samuel Gerber, verkehrsteiner AG

Rolf Steiner, verkehrsteiner AG

Simon Schöni, exträ Landschaftsarchitekten AG

Jonas Eberhart, exträ Landschaftsarchitekten AG

Kontaktadresse:

verkehrsteiner AG

Kasernenstrasse 27

CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, exträ Landschaftsarchitekten, 2019

Version	Datum	Bemerkung	Visum
V 0.1	23.07.2019	Entwurf z.H. Projektteam	GES
V 0.2	30.07.2019	Anpassungen gemäss Rückmeldung OEA, Entwurf z.H. Gemeinderat	GES
V 1.0	12.08.2019	Verabschiedung durch GR zu Handen Mitwirkungsverfahren	GES
V1.1	30.03.2020	Beschlussfassung Gemeinderat ohne inhaltliche Änderung	GES

INHALT

1	EINLEITUNG	1
1.1	Ausgangslage und Auftrag	1
1.2	Projektteam und Spezialkommission	1
1.3	Inhalt	2
1.4	Projektperimeter und Abschnittsbildung.....	2
1.5	Grundlagen	3
2	SITUATIONSANALYSE	4
2.1	Räumliche Situation	4
2.2	Richtplan und Zonenplan	6
2.3	Verkehrsanalyse.....	8
2.4	Fazit Situationsanalyse	10
3	ZIELE.....	11
3.1	Übergeordnete Ziele	11
3.2	Ziele pro Abschnitt	11
4	BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT	14
4.1	Konzeptidee	14
4.2	Regelquerschnitt	14
4.3	Verkehrs- und Gestaltungselemente	15
4.4	Temporegime.....	18
4.5	Dorfplatz.....	18
5	ZUSAMMENFASSUNG	19
6	MITWIRKUNG UND KLÄRUNGSBEDARF / WEITERES VORGEHEN.....	19

ANHANG

A.1. Datenblätter Verkehrserhebung

ABBILDUNGEN

Abb. 1: Projektperimeter und Abschnittsbildung	2
Abb. 2: Luftbild 9.Juni 1976, Swissair Photo AG.....	4
Abb. 3: Luftbild 23.Mai 1995, Swissair Photo AG.....	4
Abb. 4: Toffen, Siegfriedkarte 1874	5
Abb. 5: Toffen, Siegfriedkarte 1904	5
Abb. 6: Toffen, Siegfriedkarte 1919	5
Abb. 7: Toffen, Siegfriedkarte 1929	5
Abb. 8: Toffen, Landeskarte 1954	5
Abb. 9: Toffen, Landeskarte 1974	5
Abb. 10: Toffen, Landeskarte 1994	5
Abb. 11: Toffen, Landeskarte 2014	5
Abb. 12: Ausschnitt aus: Richtplan Siedlung und Landschaft, 15. Juli 2015	6
Abb. 13: Ausschnitt aus: Zonenplan Siedlung, 4. Oktober 2016.....	7
Abb. 14: Ausschnitt aus: Richtplan Verkehr, Teil Motorisierter Verkehr, 15. Juli 2015.....	7
Abb. 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) und Geschwindigkeitsniveau v85.	9
Abb. 16: Unfälle Toffen, Bahnhofstrasse und Belpbergstrasse (10 Jahre).....	10
Abb. 17: Regelquerschnitt Bahnhofstrasse Toffen	14
Abb. 18: Beispiel einer geplanten Trottoirüberfahrt	15
Abb. 19: Trottoirüberfahrt (Prinzipskizze) gemäss [1]	15
Abb. 20: Geplante Vertikalversätze im Bereich des Kanalwegs.....	16
Abb. 21: Geplanter Vertikalversatz südlich der Kurve	16
Abb. 22: Geplanter Vertikalversatz östlich der Brücke	16
Abb. 23: Bsp. eines Vertikalversatzes.....	16
Abb. 24: Quermarkierungen als Strassenraumgestaltungselement	17
Abb. 24: Prinzip der Anordnung von Parkfeldern	17

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Der Souverän hat den Verpflichtungskredit für die bauliche Umsetzung „Verkehrsberuhigung auf der Bahnhofstrasse mit Strassenumgestaltung für die Aufwertung des Dorfzentrums sowie Tempo-30-Zone im unteren Dorfteil“ am 21.05.2017 abgelehnt. Um die Beweggründe, welche zur Ablehnung geführt haben, und die Möglichkeiten für eine Wiederaufnahme der Projektierung zu eruieren und nach Möglichkeit eine mehrheitsfähige Vorlage zu entwickeln, wurde durch den Gemeinderat eine Spezialkommission (Spezialkommission für nachhaltige Verkehrspolitik und attraktiven Ortskern) eingesetzt. Die Spezialkommission setzt sich aus Vertretungen unterschiedlicher Interessensgruppen der Gemeinde Toffen zusammen. Auf Antrag der Spezialkommission und der Planungskommission hat der Gemeinderat an seiner Sitzung vom 10.09.2018 einen Verpflichtungskredit zur Erarbeitung einer Konzeptidee und dem Erstellen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts bewilligt.

1.2 Projektteam und Spezialkommission

Bearbeitet wird der Auftrag durch die Büros verkehrsteiner AG und exträ Landschaftsarchitekten AG. Zusammen mit den verantwortlichen Personen der Gemeinde Toffen bilden diese zusammen das Projektteam:

- Ruth Roth, Gemeindepräsidentin (Vorsitz)
- Fredy A. Grogg, Gemeinderat
- Andreas Oestreicher, Syntas Solutions AG, Projektleitung Auftraggeber
- Bruno Beck, Bauverwalter Gemeinde Toffen
- Rolf Steiner, verkehrsteiner AG, Projektleiter Auftragnehmer
- Samuel Gerber, verkehrsteiner AG
- Simon Schöni, exträ Landschaftsarchitekten AG
- Jonas Eberhart, exträ Landschaftsarchitekten AG

Die bestehende Spezialkommission für nachhaltige Verkehrspolitik und attraktiven Ortskern wird als Begleitforum eingesetzt. Diese besteht aus den nachfolgenden Personen:

- | | |
|---------------------|--------------------|
| → Kurt Affolter | → Daniel Gerber |
| → Mathias Bürgi | → Fredy A. Grogg |
| → Hans Koller | → Martina Di Furia |
| → Niklaus Schöchlin | → Florence Klein |
| → Kurt Stucki | → Stefan Lüdi |
| → Wilfried Winkler | → Inge Schläppi |
| → Leslie Bonnard | → Hans Zurbuchen |

Die Spezialkommission hat massgeblich zur Entwicklung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts beigetragen. Entscheide wurden durch das Projektteam unter Berücksichtigung konsultativer Abstimmungen in der Spezialkommission gefällt.

1.3 Inhalt

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept besteht aus den folgenden Dokumenten:

→ **Betriebs- und Gestaltungskonzept: Plan im Mst. 1:500**

Der Plan zeigt das Zielsystem und beinhaltet sämtliche angedachten Massnahmen und Gestaltungselemente.

→ **Erläuterungsbericht zum Konzeptplan** (vorliegendes Dokument)

Der Erläuterungsbericht ist als Beilage zum Konzeptplan gedacht und beinhaltet die Analyse und Ziele sowie Beschriebe zu den angedachten Massnahmen und Gestaltungselementen.

1.4 Projektperimeter und Abschnittsbildung

Der Projektperimeter reicht vom Knoten Bernstrasse / Bahnhofstrasse bis zur östlichen Ortseinfahrt von Toffen und umfasst damit die gesamte Bahnhofstrasse sowie Teile der Belpbergstrasse. Der Betrachtungsperimeter umfasst die Bebauung entlang der Strasse sowie die angrenzenden Quartiere und deren Erschliessungen.

Aufgrund der heutigen Infrastruktur und deren Funktionen wurde der Perimeter in mehrere Abschnitte unterteilt. Nachfolgende Abbildung (Abb. 1) zeigt den Gesamtperimeter mit den einzelnen Abschnitten.



Abb. 1: Projektperimeter und Abschnittsbildung

1.5 Grundlagen

Der Bericht basiert auf den allgemeinen Grundlagen, aktuellen Normen und gültigen Gesetzen. Im Speziellen wurden nachfolgende Dokumente verwendet:

- [1] Bundesamt für Strassen ASTRA, Fussverkehr Schweiz (Hrsg.) (2019): Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Handbuch; Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr.16, 1. Auflage 2019.
- [2] Gemeinde Toffen, Spezialkommission für nachhaltige Verkehrspolitik und attraktiven Ortskern (2018): Empfehlungen zuhanden des Gemeinderates betreffend das weitere Vorgehen in der Verkehrsplanung im Dorfzentrum, 14.05.2018.
- [3] Gemeinde Toffen (2018): Massnahmenplan, Genehmigung durch den Gemeinderat am 10.09.2018
- [4] REGnorm, Nationales Register zur Veröffentlichung von Normen, Standards und weiteren Regulierungen (2019): VSS 40 242, Querungen für den Langsamverkehr – Trottoirüberfahrten. Ausgabe 2019-03. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (Hrsg.).
- [5] REGnorm, Nationales Register zur Veröffentlichung von Normen, Standards und weiteren Regulierungen (2019): VSS 40 214, Entwurf des Strassenraums – Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen. Ausgabe 2019-03. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (Hrsg.).
- [6] REGnorm, Nationales Register zur Veröffentlichung von Normen, Standards und weiteren Regulierungen (2019): VSS 40 213, Entwurf des Strassenraumes – Verkehrsberuhigungselemente. Ausgabe 2019-03. Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS (Hrsg.).

2 SITUATIONSANALYSE

2.1 Räumliche Situation

Toffen liegt im Gürbetal, eingebettet zwischen Längenberg und Belpberg, an der östlichen Talflanke des Längenbergs. Das Gürbetal mit der korrigierten, gradlinigen Gürbe ist von Hangfuss zu Hangfuss eine Ebene und von der Landwirtschaft geprägt. Am östlichen Hangfuss wie auch leicht erhöht im westlichen Hang führen Strassen längs des Tals, die ab und zu Querungen wie die Belpberg- und Bahnhofstrasse in Toffen aufweisen.

Der ursprüngliche Dorfkern liegt in der Nähe des Schlosses an einer Hangkante. Mit dem Bau der Gürbetalbahn und der Station Toffen entwickelten sich um den Bahnhof und zwischen diesem und dem Dorf an der Bahnhofstrasse weitere Bauten. Diese Struktur ist heute noch erhalten. Zwei Köpfe, das Dorf und der Bahnhof mit ihrer umliegenden Bebauung, und dazwischen von Landwirtschaftsflächen eingeschnürt liegt die Bahnhofstrasse mit ihren Zentrumsangeboten (Einkaufen, Dienstleistungen, Bildung und Kultur). Des Weiteren sind Wohn- und Industriequartiere sowohl weiter südlich wie auch am östlichen Ufer der Gürbe entstanden.

Von der Bernstrasse herkommend fällt die Bahnhofstrasse stark ab und gleitet am Hangfuss auf Höhe des heutigen Sportplatzes in die Ebene über. In diesem Abschnitt reihen sich Ein- und Mehrfamilienhäuser sowie das markante Schulhaus mit Turnhalle auf. Die Gärten sind meist mit einer Mauer oder Begrünung gefasst, was begrüsst wird.

Im Anschluss bis zum Bahnübergang mit Gürbebrücke reihen sich neuere und ältere Häuser mit einer meist öffentlichen Parterrenutzung auf. Eine prägnante, für Toffen und diesen Strassenabschnitt charakteristische Baumreihe begleitet die Strasse an deren nördlichen Kante. Die Kombination von Baumreihe und Parkierung ist einleuchtend. Die Gebäude richten sich meist mit Hartflächen zum Strassenraum hin, vereinzelt gibt es auch Grünelemente und Gärten.

Jenseits der Gürbebrücke wird die Belpbergstrasse von Industriebauten mit vorgelagerten Hartflächen begleitet, die auch als Ausstellungsflächen genutzt sind. Gegenüberliegend auf der Südseite ist die Wohnbebauung mit teilweiser Dienstleistungsnutzung im Parterre mit einer Baumreihe gefasst. Der Aussenraum ist von Garagen, Parkplätzen und Böschungen geprägt. Längs des Tals verläuft sowohl die Gürbe mit teilweise begleitender Baumreihe als auch der nackte Toffenkanal. An beiden führt ein für den Langsamverkehr geeigneter Wege entlang.



Abb. 2: Luftbild 9.Juni 1976, Swissair Photo AG



Abb. 3: Luftbild 23.Mai 1995, Swissair Photo AG

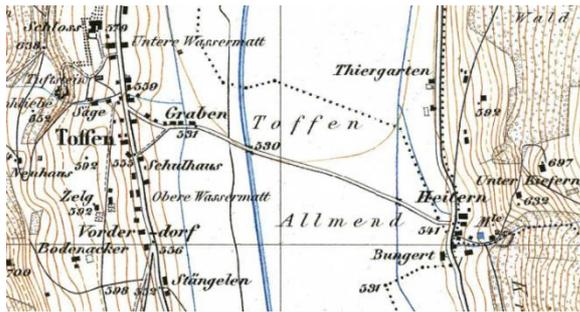


Abb. 4: Toffen, Siegfriedkarte 1874

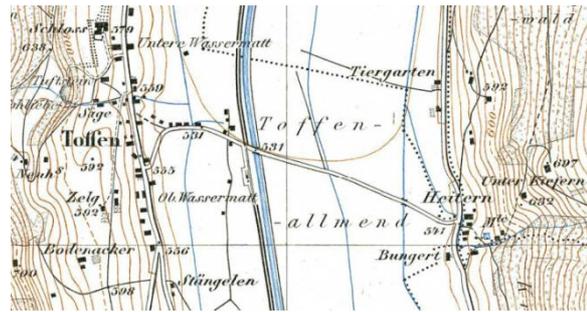


Abb. 5: Toffen, Siegfriedkarte 1904

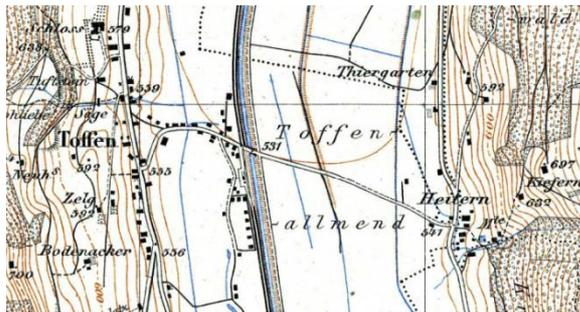


Abb. 6: Toffen, Siegfriedkarte 1919

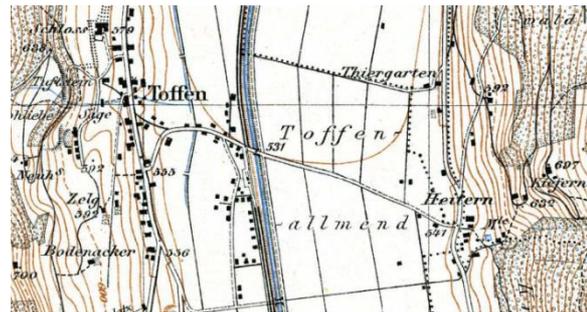


Abb. 7: Toffen, Siegfriedkarte 1929



Abb. 8: Toffen, Landeskarte 1954

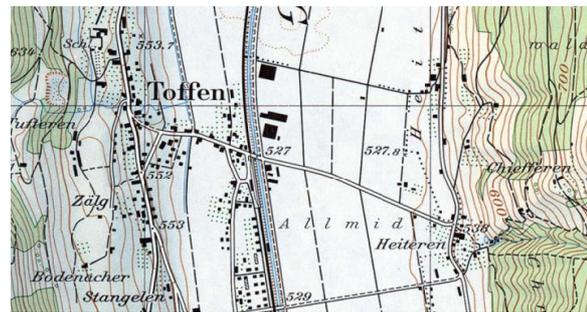


Abb. 9: Toffen, Landeskarte 1974

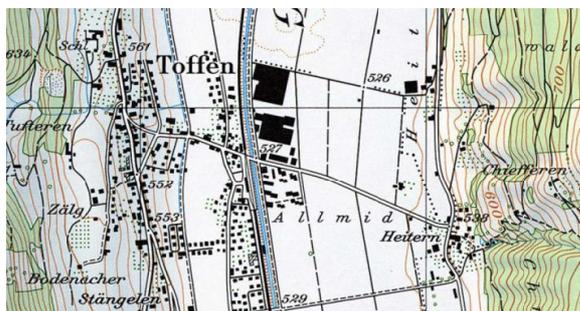


Abb. 10: Toffen, Landeskarte 1994

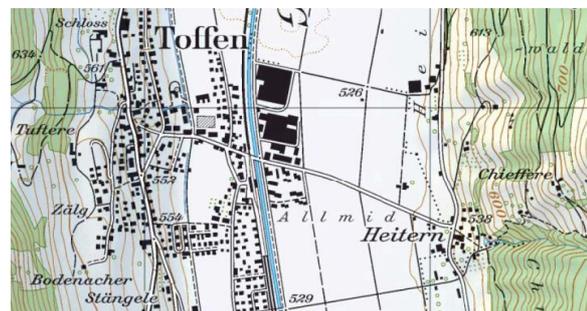


Abb. 11: Toffen, Landeskarte 2014

2.2 Richtplan und Zonenplan

Gemäss dem Richtplan Ortsentwicklung, Karte Siedlung und Landschaft (Abb. 12) soll der Ortskern (Massnahme S6.1) aufgewertet werden, was mit dem vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzept erfolgen soll. Auch ist ersichtlich, dass angrenzend an den Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzepts zukünftig weitere Flächen ein- oder umgezont werden sollen. Daraus ergibt sich eine zusätzliche Notwendigkeit das Zentrum aufzuwerten.

Gemäss Zonenplan (Abb. 13) ist entlang des Perimeters des Betriebs- und Gestaltungskonzepts die Mischzone MB3 (Dorfkern) vorherrschend. Weiter prägend sind die Zonen für öffentliche Nutzungen ZOEN.

Gemäss dem Richtplan Ortsentwicklung, Karte Richtplan Verkehr (Abb. 14) ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (V2) für den vorliegenden Perimeter als Massnahme vorgesehen. Bei der Bahnhofstrasse und der Belpbergstrasse handelt es sich gemäss Richtplan um eine Sammelstrasse (Basiserschliessung). Ebenfalls zu dieser Kategorie gehören die Erschliessung des Bahnhofs sowie die Gürbestrasse und der Niesenweg. Allerdings erfolgt der Anschluss des Niesenwegs an das übergeordnete Strassennetz nicht über die Bahnhofstrasse. Bei den restlichen klassifizierten Strassen angrenzend an den Perimeter des Betriebs- und Gestaltungskonzepts handelt es sich um Erschliessungsstrassen (Detailerschliessung). Darüber hinaus sollen alle angrenzenden Quartiere gemäss Richtplan als verkehrsberuhigte Quartierzellen ausgebildet werden.



Abb. 12: Ausschnitt aus: Richtplan Siedlung und Landschaft, 15. Juli 2015

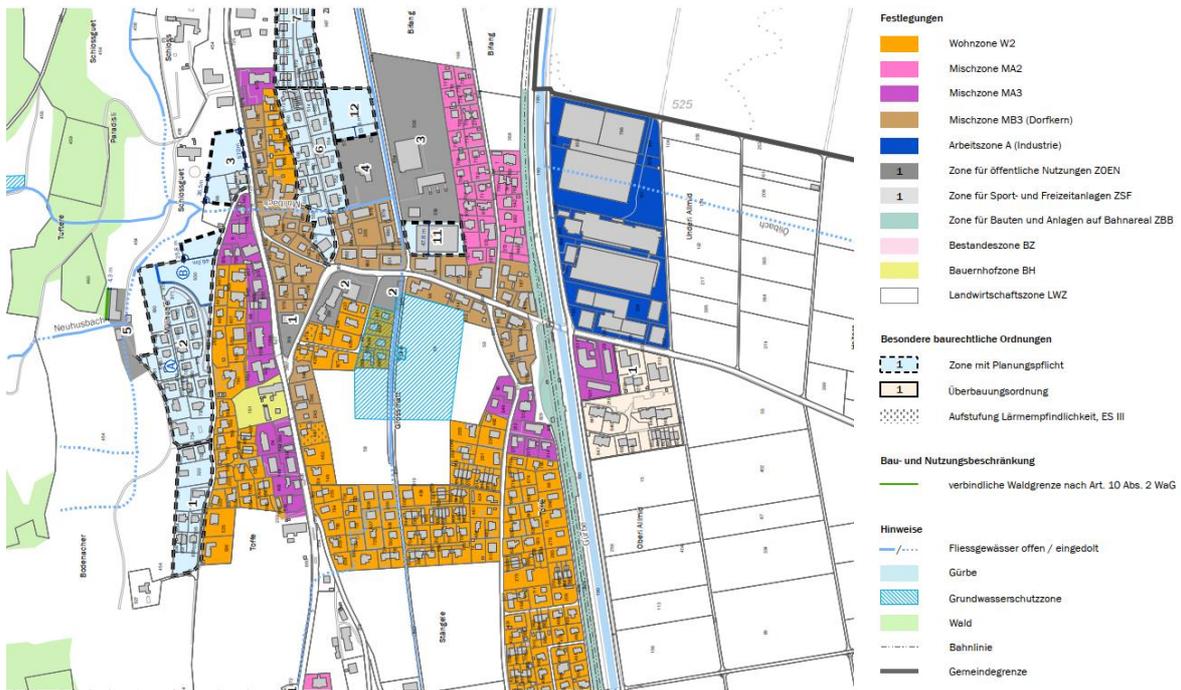


Abb. 13: Ausschnitt aus: Zonenplan Siedlung, 4. Oktober 2016

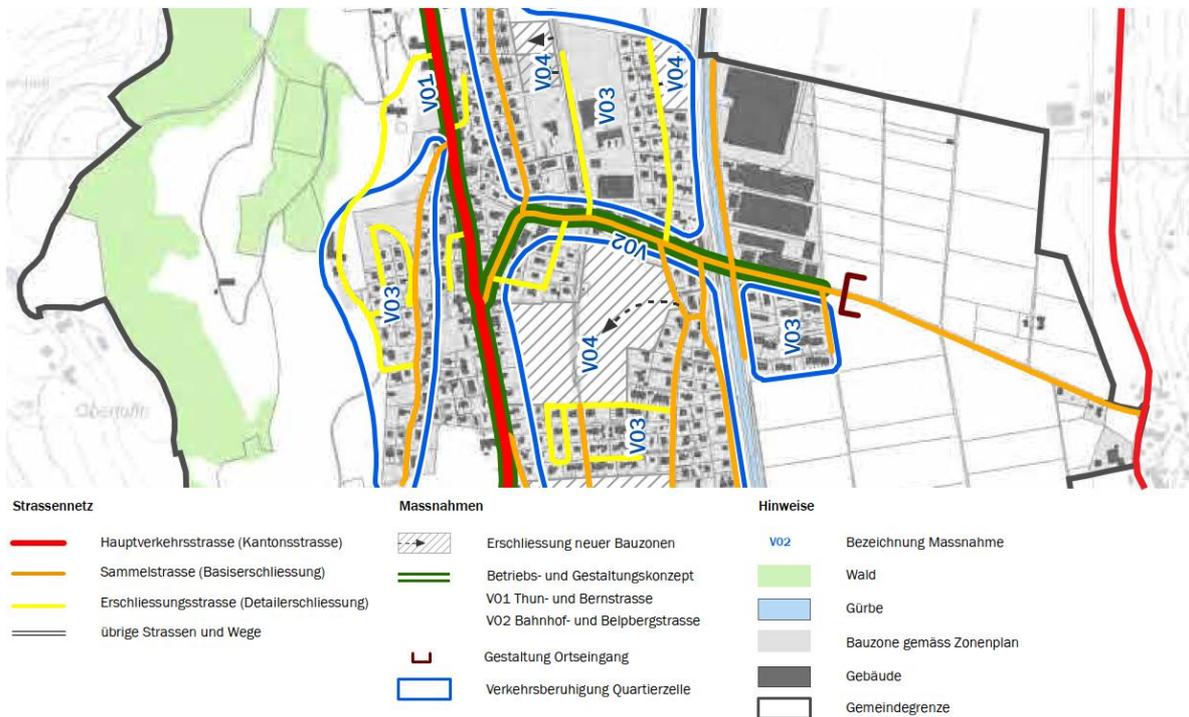


Abb. 14: Ausschnitt aus: Richtplan Verkehr, Teil Motorisierter Verkehr, 15. Juli 2015

2.3 Verkehrsanalyse

2.3.1 Fussverkehr

Im zentralen Bereich der Bahnhofstrasse ist der Fussverkehr geprägt durch die Wegbeziehungen längs und quer aufgrund der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Im westlichen Bereich des Perimeters liegt das Schulhaus Hang. Dadurch ist in diesem Bereich insbesondere auch die Schulwegsicherheit ein zentrales Thema. Ein besonderes Augenmerk ist hier auf sichere Querungsstellen zu legen. Im östlichen Teil liegt der Bahnhof. Entsprechend gibt es hier Publikumsverkehr von und zum Bahnhof aus allen Richtungen. Östlich der Gürbe liegt die Gürbestrasse, welche in beiden Richtungen auch als Spazierweg und Verbindungsweg dient. Demnach sind im Bereich der Brücke Querungen und Längsverkehr vorhanden.

Die heutige Situation ist entlang der Strasse im zentralen Bereich (Abschnitt 3) mehrheitlich zufriedenstellend. Allerdings müssen immer wieder Seitenstrassen ohne Hilfe gequert werden. Auf der nördlichen Seite fehlt im Bereich östlich des Bifangsweg ein Trottoir. Hier ist die Durchgängigkeit für den Fussverkehr nicht gegeben. Ebenfalls ist auf der nördlichen Strassenseite in Richtung Bernstrasse keine Möglichkeit für den Fussverkehr längs vorhanden.

2.3.2 Veloverkehr

Für den Veloverkehr besteht auf der Bahnhofstrasse heute keine eigenständige Veloanlage. Aufgrund der unmittelbar angrenzenden Parkierung entlang der Bahnhofstrasse werden Velofahrende durch Parkierungsmanöver und Autotüren, welche geöffnet werden, gefährdet. Entlang der Belpbergstrasse sind beidseitig Radstreifen von 1.20m markiert, was aus heutigen Erkenntnissen zu schmal und deshalb nicht mehr sinnvoll ist.

2.3.3 Öffentlicher Verkehr

Entlang der Gürbe führt die S-Bahnlinie. Diese quert unmittelbar westlich der Gürbenbrücke die Bahnhofstrasse. Bei geschlossener Schranke entstehen dadurch zeitweise kurze Rückstaus, welche aber keine grösseren negativen Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Untersuchungsperimeter haben.

Ab dem Bahnhof verkehrt die Postautolinie 321 Toffen –Riggisberg entlang der Bahnhofstrasse. Einzige Haltestelle nebst dem Bahnhof ist auf der untersuchten Strecke im Bereich des Knotens Thunstrasse / Bernstrasse / Bahnhofstrasse. Eine mögliche Anpassung der Haltestelle soll im Rahmen der Anpassung des Knotens (nicht Bestandteil des Projekts) oder der Umgestaltung der Thun- / Bernstrasse erfolgen. Die Buslinie hat kaum Auswirkungen auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept.

2.3.4 Motorisierter Verkehr

Täglich sind gesamthaft rund 3000 Motorfahrzeuge auf der Bahnhofstrasse und der Belpbergstrasse unterwegs mit einer typischen Morgen- und Abendspitze. Die im März 2019 erhobenen Geschwindigkeiten sind gemäss der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in einem akzeptablen Rahmen. Die detaillierten Auswertungen sind dem Anhang A.1 zu entnehmen.

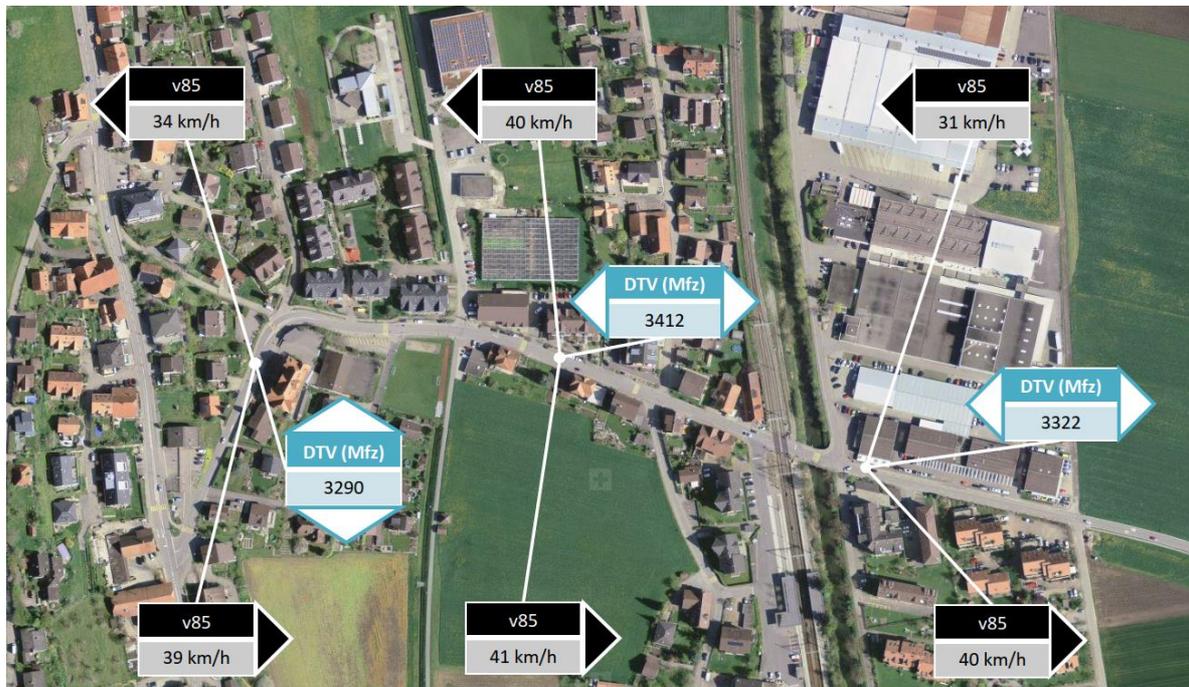


Abb. 15: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) und Geschwindigkeitsniveau v85 (Erhebungen verkehrsteiner AG, März 2019). Bemerkung: Westlicher Erhebungsstandort aufgrund von Baustelle temporär Tempo 30 signalisiert.

2.3.5 Parkierung motorisierte Individualverkehr

Heute sind entlang der Bahnhofstrasse einseitig Parkfelder angeordnet. Die heutige Anordnung erfordert allerdings häufig Rückwärtsmanöver beim Ein- oder Ausfahren. Die Parkfelder sind zudem direkt angrenzend an die Fahrbahn und insbesondere Velofahrende sind somit unmittelbar im Gefahrenbereich von Türen, welche geöffnet werden. Die Situation zum Ein- und Aussteigen ist zudem unkomfortabel. Die Gesamtsituation betreffend die Parkplatzanordnung ist verbesserungsbedürftig. Im Bereich der Bahnhofstrasse 20 (Bäckerei) stehen heute keine öffentlichen Parkplätze zur Verfügung, allerdings ist ein Bedürfnis für zumindest kurzzeitiges Parkieren vorhanden. Beim Coop sowie eingangs Kanalweg stehen weitere zahlreiche öffentliche Parkfelder zur Verfügung.

2.3.6 Unfälle

Im Zeitraum zwischen 2008 und 2018 ereigneten sich im Untersuchungsperimeter vierzehn polizeilich registrierte Unfälle (Abb. 12). Die Unfallorte lagen hauptsächlich im Bereich der Einmündung Bahnhofstrasse in die Thunstrasse / Bernstrasse und im Knoten Bahnhofstrasse / Stockhornstrasse / Kanalweg. Bei diesen Unfällen wurden fünf Personen schwer und vier Personen leicht verletzt. Als häufigste Hauptursache für Unfälle wurde „Missachten des Rechtvortritts“ (3 Unfälle) und „Nichtgewähren des Vortritts beim Fussgängerstreifen“ (2 Unfälle) genannt. Beide Unfalltypen sind stark von den Sichtweiten, respektive Erkennbarkeit im Zusammenhang mit der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig.

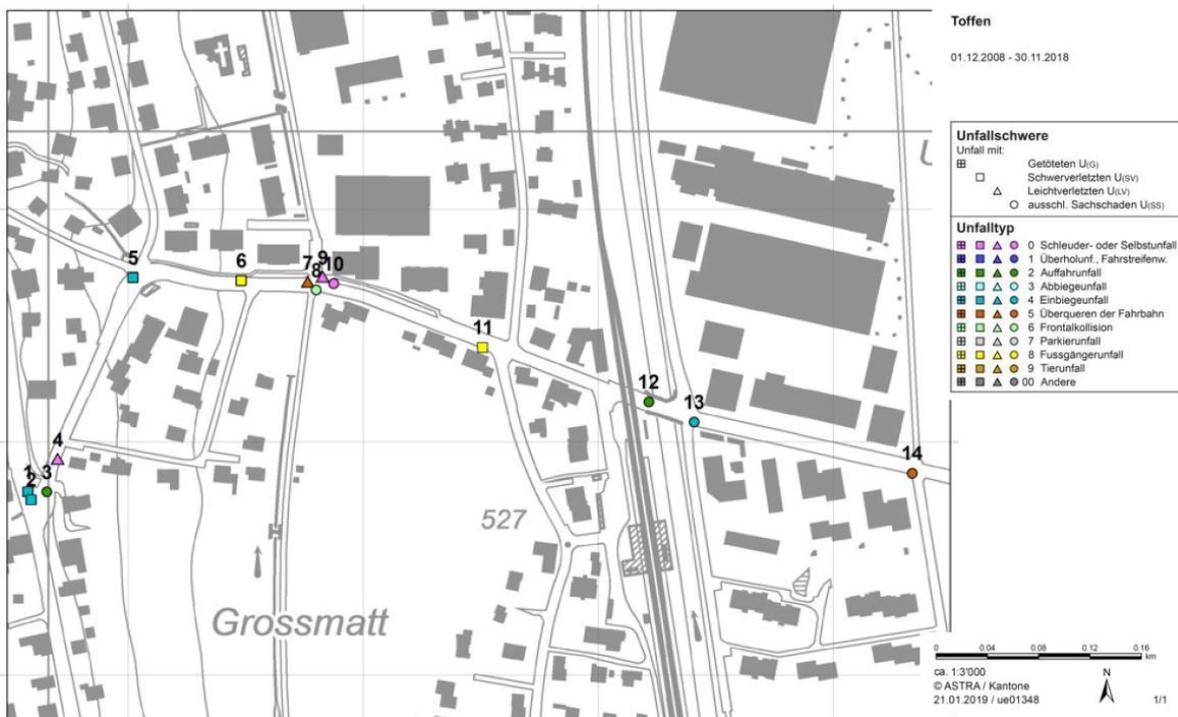


Abb. 16: Unfälle Toffen, Bahnhofstrasse und Belpbergstrasse (10 Jahre)

2.4 Fazit Situationsanalyse

Die bestehenden Defizite im Fuss- und Veloverkehr erfordern eine Verbesserung. Heute dominiert der motorisierte Verkehr und es besteht der Wunsch nach einer Aufwertung des Ortskerns.

Die Schwierigkeit besteht darin, diese unterschiedlichen Interessen, insbesondere dem Wunsch des Gewerbes nach einer guten Erschliessung und Parkierungsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr und gleichzeitiger Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr gerecht zu werden.

Der heutige Strassenraum erfüllt primär die verkehrlichen Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs. Der Raum als Wohn- und Lebensraum wird untergeordnet. Es gilt diese Situation zu verbessern, allerdings vor dem Hintergrund, dass die Strasse auch weiterhin eine verkehrliche Verbindungsfunktion hat und gegenüber den angrenzenden Strassen übergeordnet ist.

3 ZIELE

3.1 Übergeordnete Ziele

Es wurden nachfolgende, übergeordnete Ziele in Abstimmung mit dem Projektteam und der Spezialkommission definiert. Diese gelten für den gesamten Perimeter und anhand diesen orientiert sich das vorliegende Konzept.

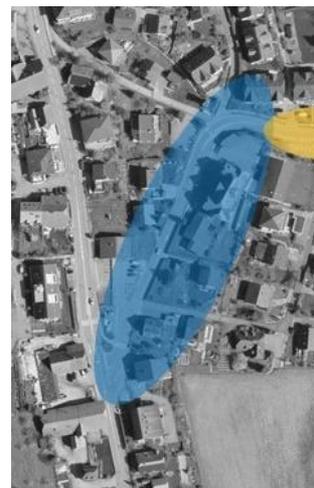
- Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufs
- Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr längs und quer
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen (Verkehrsteilnehmende und Nutzungen)
- Aufwertung des Strassenraums und der Seitenbereiche, alle Chancen nutzen zur besseren Wahrnehmung des Dorf- und Dienstleistungszentrums Bahnhofstrasse, mehr Aufenthaltsqualität zum Erhöhen der „Verweildauer“ im Zentrum
- Dank besserer Wahrnehmung als „Dorfzentrum“ angepasste Geschwindigkeit
- Klärung Geschwindigkeits- und Vortrittsregime
- Auszeichnung des Ortseingangs Belpbergstrasse
- Flächendeckende Überprüfung der Massnahmen bezüglich Konsequenzen zur Verkehrsberuhigungen in den angrenzenden Quartieren

3.2 Ziele pro Abschnitt

Basierend auf den übergeordneten Zielen, wurden gemeinsam mit der Spezialkommission für sämtliche Abschnitte Detailziele festgehalten. Diese definieren die angedachten Massnahmen und Gestaltungselemente in den einzelnen Abschnitten.

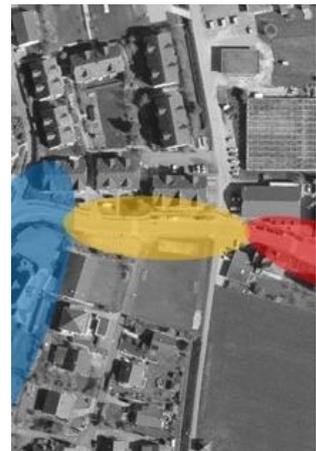
3.2.1 Abschnitt 1

- Ausgestaltung Einfahrt mit geschwindigkeitsreduzierender Wirkung
- Bessere Wahrnehmung des Schulhauses und der Querungen von der Strasse aus
- Sicherung der Querungsstellen zur Schule
- Schulweg Längsbeziehung sicherer gestalten
- Einmündungen der Seitenstrassen sicherer gestalten
- Verbindung / Schnittstelle Hang Ebene verbessern



3.2.2 Abschnitt 2

- Ausgestaltung einer Fläche für multifunktionale Nutzungen (Situations- und bedarfsgerechter «Dorfplatz»)
- Attraktives Vorgelände zu neuem Gemeindesaal (Apéros, Kinderspiel etc.)
- Aufwertung / Renaturierung Kanal
- Sichere Querungsstelle beim Zugang zur Schule respektive Gemeindesaal
- Anpassung Knoten mit sicherer Querungsstelle Stockhornstrasse / Kanalweg / Bahnhofstrasse
- Ergänzung fehlendes Trottoir Ecke Coop
- Ergänzende Parkierungsmöglichkeiten / umnutzbare Flächen für Anlässe / Veranstaltungen Gemeindesaal



3.2.3 Abschnitt 3

- Reduzieren der Durchfahrtsgeschwindigkeit und Ermöglichen von flächigem Queren
- Anbieten von Kurzzeit-Haltemöglichkeiten für die Kunden der angrenzenden Nutzungen (Parkierungslösung)
- Bessere Wahrnehmung des Strassenabschnitts als «Einkaufszentrum» von Toffen
- Schaffen attraktiverer Vorgelände zu den Läden für temporäre Aussennutzungen



3.2.4 Abschnitt 4

- Anpassung beide Knoten mit sicherer Querungsstelle und klären Vortrittsverhältnisse
- Ergänzung fehlendes Trottoir
- Bessere Wahrnehmung des eigentlichen «Anfangs» des Dorfzentrums und reduzieren der Einfahrtsgeschwindigkeit
- Sicherstellen «Kurzzeit Anhalten für Kunden»



3.2.5 Abschnitt 5

- Erkennbarkeit des Eingangs zum Zentrum stärken
- Anpassung Knoten mit sicheren Querungsstellen (Zugang Bahnhof, Fuss- und Radwegverbindungen quer)
- Ausgestaltung einer Einfahrt mit einer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung



3.2.6 Abschnitt 6

- Geschwindigkeitsreduktion von «Ausserorts» zu «Innerorts-» und Geschwindigkeitsregime im Kern sicherstellen
- Regime für Velos klären (Breite der Radstreifen in Kernfahrbahn nicht mehr zeitgemäss)
- Ev. gestalterische Aufwertung (einige Einzelbäume auf Privatgrundstücken Autohandel)



4 BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT

4.1 Konzeptidee

Mit einer schmaleren Fahrbahn wird die Dominanz des Fahrverkehrs abgebaut. Durch die Gestaltung sollen die Fahrzeuge mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sein und aufgrund des Platzgewinns kann eine optimierte Parkierungsmöglichkeit für die angrenzenden Nutzungen angeboten werden. Für die Zufussgehenden wird beidseitig ein durchgehendes Trottoir angeboten. Trottoirüberfahrten ermöglichen dabei ein hindernisfreies vorwärtskommen entlang der gesamten Strasse. Gleichzeitig können dadurch auch klare Eingänge für mögliche angrenzenden Tempo-30-Zonen in den Quartieren geschaffen werden.

4.2 Regelquerschnitt

Die Aufteilung des Strassenraums auf der Bahnhofstrasse von der Einmündung Bahnweg bis zur Einmündung Kanalweg soll in der Regel gemäss nachfolgender Abbildung (Abb. 17) erfolgen. Dabei beträgt die gesamte Fahrbahn 5.80 Meter (die heutige Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.40 Meter). Der südliche Fahrbahnrand soll dabei bestehen bleiben. Die restlichen 60 cm werden zugunsten der Parkierung (50 cm Abstand von der Strasse + 10 cm breitere Parkfelder) verwendet. Auf eine Mittelleitlinie wird verzichtet. Auf dem neuen Querschnitt von 5.80 Meter ist ein kreuzen von allen Fahrzeugtypen problemlos möglich, bedingt allerdings bei grösseren Fahrzeugen eine Geschwindigkeitsanpassung. Das Trottoir ist nahezu durchgängig beidseitig 2.00 Meter breit.

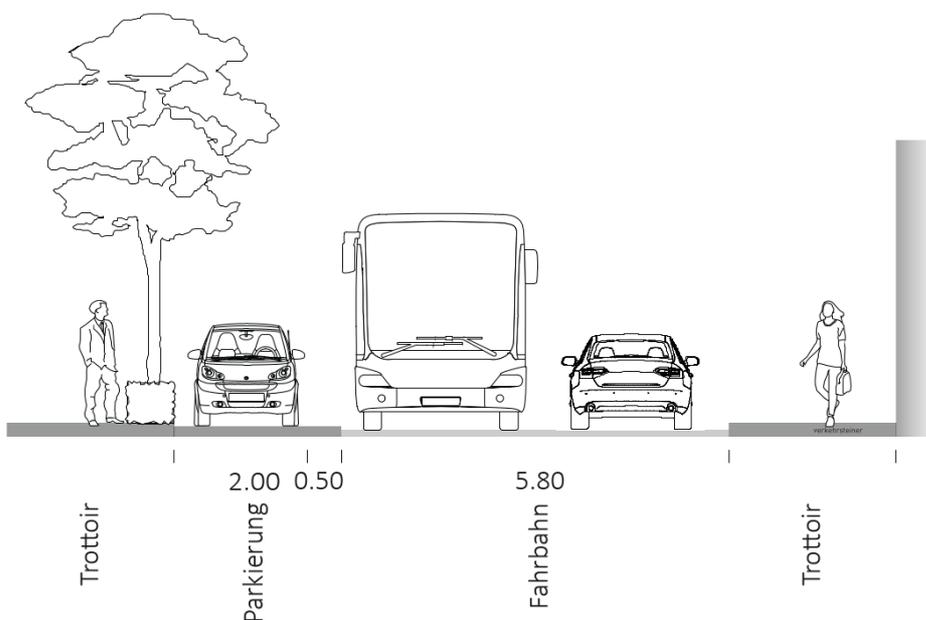


Abb. 17: Regelquerschnitt Bahnhofstrasse Toffen

4.3 Verkehrs- und Gestaltungselemente

4.3.1 Trottoirüberfahrten

Entlang der Bahnhofstrasse sind durchgehend Trottoirüberfahrten vorgesehen. Auf dem Abschnitt der Belpbergstrasse soll auf der südlichen Seite bei der Allmendstrasse ebenfalls eine Trottoirüberfahrt realisiert werden. Nördlich bei der Einmündung Allmendstrasse ist aufgrund der fehlenden Fussgängerbeziehungen die Signalisation «kein Vortritt» vorgesehen. Bei der Einmündung der Gürbenstrasse ist aufgrund der Fahrbeziehungen des Schwerververkehrs eine Trottoirüberfahrt nur bedingt geeignet. Der dank der guten Sichtbeziehungen heute gut funktionierende Rechtsvortritt soll deshalb an dieser Stelle beibehalten werden.

Die Vorteile einer Trottoirüberfahrt sind ein durchgehender, vortrittsberechtigter Gehweg ohne Niveaudifferenzen für den Fussverkehr längs. Die Trottoirüberfahrten können dabei gleichzeitig als Tor für zukünftige angrenzende Tempo-30-Zonen in den Quartieren dienen.

Die wichtigsten Anforderungen an die Ausgestaltung der Trottoirüberfahrten sind dabei

- baulich ausgebildete Niveaudifferenz zu den Fahrbahnen
- angrenzende Trottoirs sind niveaugleich
- keine bauliche Ausprägung der Abbiegeradien
- keine Markierungen im Bereich der Trottoirüberfahrt, ausgenommen taktil-visuelle Markierungen

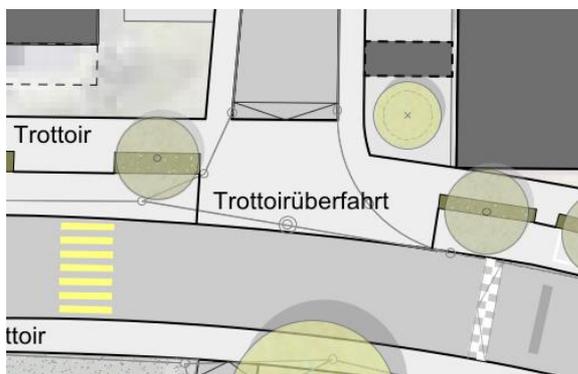


Abb. 18: Beispiel einer geplanten Trottoirüberfahrt

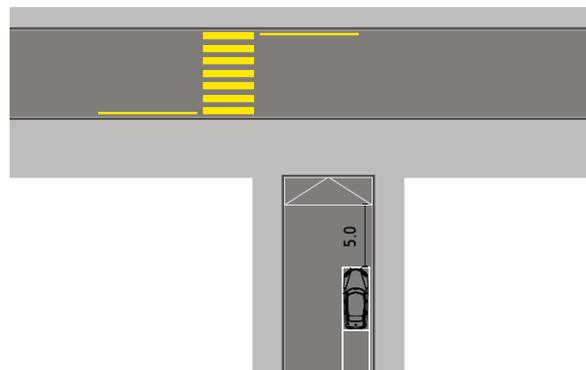


Abb. 19: Trottoirüberfahrt (Prinzipskizze) gemäss [1]

4.3.2 Vertikalversätze

In der Analyse der Ist- Situation wurde festgestellt, dass aufgrund der Schulwegbeziehungen und der Zugänge zum Schulhaus besondere Sicherungsmassnahmen notwendig sind. Der Fussgängerstreifen in der Kurve erfordert eine Reduktion der Geschwindigkeit. Zur Sicherstellung und zur Erhöhung der Aufmerksamkeit ist deshalb südlich des Fussgängerstreifens ein Vertikalversatz vorgesehen (Abb. 21).

Beidseitig des Fussgängerstreifens auf Höhe des Kanalwegs soll ein leichter Vertikalversatz den Fussgängerstreifen zusätzlich sichern und gleichzeitig den Eingang in den Kernbereich (Abschnitt 3) symbolisieren. Dadurch wird auch die wichtige Querungsbeziehung vom Kanalweg zum geplanten Dorfplatz und dem Schulhaus gesichert (Abb. 20). Auf der östlichen Seite wird als Auftakt des Zentrumsbereichs auf Höhe der Brücke das gleiche Element geplant (Abb. 22).

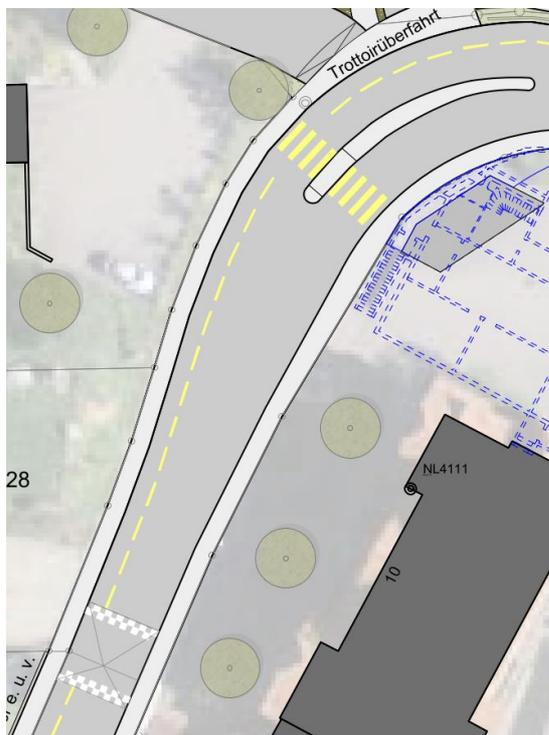


Abb. 21: Geplanter Vertikalversatz südlich der Kurve

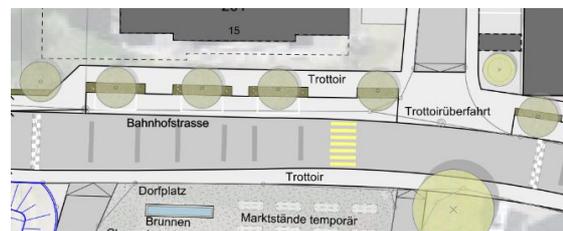


Abb. 20: Geplante Vertikalversätze im Bereich des Kanalwegs



Abb. 22: Geplanter Vertikalversatz östlich der Brücke



Abb. 23: Beispiel eines Vertikalversatzes

4.3.3 Quermarkierungen als Strassenraumgestaltungselement

Als Strassenraumgestaltungselement zur Kammerung des Raumes sind wiederholende Quermarkierungen vorgesehen. Diese werden jeweils zu Beginn und am Ende der einzelnen Heckenkörper markiert, wodurch optisch eine unregelmässige, nachvollziehbare flächige Erscheinung erzeugt wird.

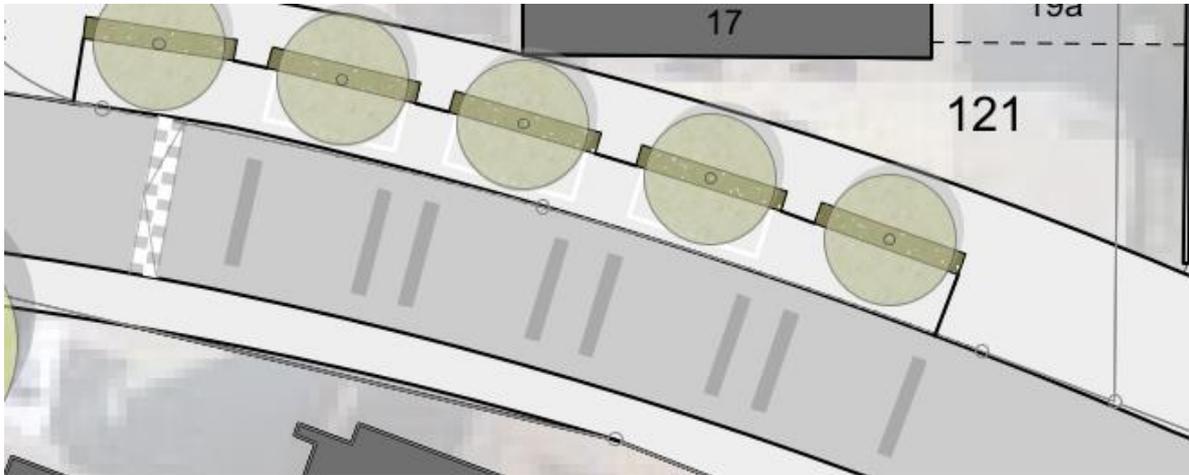


Abb. 24: Quermarkierungen als Strassenraumgestaltungselement

4.3.4 Parkierung

Vorgesehen ist die Anordnung von einzelnen Längsparkfeldern einseitig entlang der Bahnhofstrasse. Durch die konsequente Anordnung sind sämtliche Parkfelder vorwärts ohne Manöver befahrbar. Dadurch können die Parkfelder von beiden Seiten einfach befahren werden, ohne den Verkehr zu beeinträchtigen. Zudem entfallen heikle Rückwärtsmanöver. Durch die Zurückversetzung vom Strassenrand um 50 cm sind Velofahrende aber auch Autofahrende nicht gefährdet durch Autotüren, welche geöffnet werden und auch der Ein- und Ausstieg ist komfortabler. Durch die jeweiligen Öffnungen im Heckenkörper gegenüber dem Trottoir vor und hinter dem Parkfeld ist der Zugang einfach und komfortabel. Die Parkfelder entlang der Bahnhofstrasse sollen mit einer Zeitbeschränkung (30 Minuten) nur als Kurzeitparkierung zum Beispiel zum Einkaufen zur Verfügung stehen. Für längere Parkdauern stehen Parkierungsmöglichkeiten in den Seitenstrassen oder auf privatem Grund zur Verfügung.

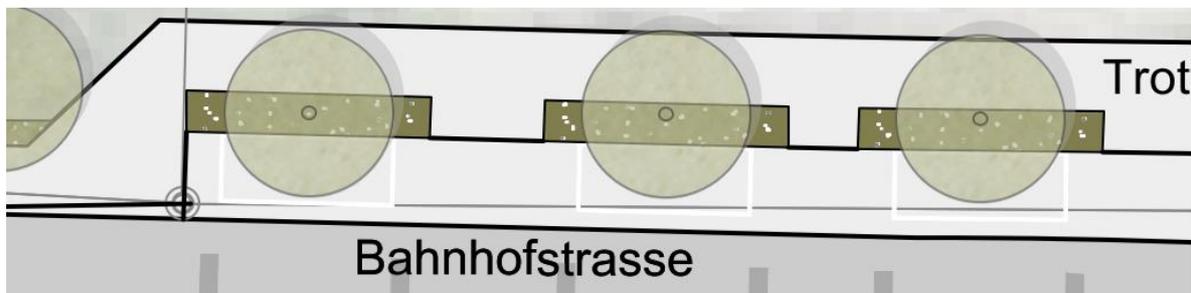


Abb. 25: Prinzip der Anordnung von Parkfeldern

4.4 Temporegime

Das Temporegime wurde nicht abschliessend festgelegt. Denkbar ist die Signalisation von «Tempo 50 generell» oder eine Streckensignalisation mit abweichender Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20, Tempo 30 oder Tempo 40). Aufgrund der Diskussionen in der Begleitgruppe wurde entschieden, dass das gewünschte Temporegime im Rahmen der Mitwirkung abgefragt werden soll. Grundsätzlich wurde die Gestaltung des Strassenraums auf eine reduzierte Geschwindigkeit ausgelegt. Dies wurde im Rahmen der Zielsetzung einer Reduktion der Dominanz des motorisierten Verkehrs und einer Verbesserung der Koexistenzbedingungen für alle verkehrsteilnehmenden unabhängig der signalisierten Geschwindigkeit so umgesetzt. Welches Geschwindigkeitsregime rechtlich gelten soll, hat dabei in der Detailausarbeitung des Projekts Einfluss darauf, welche Sichtweiten gemäss Norm eingehalten werden müssen.

4.5 Dorfplatz

Im Bereich der heutigen Kugelstoss- und Weitsprunganlage soll zukünftig ein Dorfplatz entstehen. Die heutige Anlage wird in Zukunft zur Schulanlage Matte hin verschoben und die frei werdende Fläche kann so optimal genutzt werden, um im Dorfzentrum eine attraktive Fläche für verschiedene Nutzungen zu gestalten und in den Strassenraum einzubeziehen. Der Dorfplatz mit Aufenthaltsgelegenheiten bietet angrenzend an den Strassenraum die Möglichkeit für temporäre Markstände. Im rückwärtigen Bereich entsteht eine Freifläche, welche variabel genutzt werden kann. So entsteht zum Beispiel auch für die Schule die Möglichkeit eines erweiterten Pausenplatzes. Grundsätzlich besteht sogar die Möglichkeit im Bereich des Schotterrasens in Ausnahmefällen wie zum Beispiel eines Grossanlasses im Bildungs- und Kulturzentrum temporäre Parkplätze anzubieten. Im Rahmen des Wasserbauprojekts «Revitalisierung Toffenkanal» soll zudem das heute eingedolte Gewässer offengelegt werden. Insgesamt entsteht dadurch eine in den Strassenraum integrierte Dorfplatzsituation mit hoher Aufenthaltsqualität und neuen Nutzungsmöglichkeiten, welche den Ansprüchen eines Dorfzentrums gerecht wird.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept ist geeignet, einen Grossteil der gesetzten Zielsetzungen zu erfüllen. Für den Fussverkehr wird mit den Trottoirüberfahrten und Trottoirergänzungen ein lückenloses und vortrittsberechtigtes Angebot entlang der gesamten Strasse bereitgestellt. Wo nötig, stehen sichere Querungsstellen zur Verfügung. Für den Veloverkehr kann aus Platzgründen zwar weiterhin keine eigenständige Führung angeboten werden, zumindest verbessert sich die Situation in Bereichen mit Parkierung. Für den motorisierten Verkehr ist weiterhin das Befahren in beiden Fahrtrichtung gegeben. Mit der Neuorganisation der öffentlichen Parkplätze ist das Parkieren deutlich komfortabler.

Mit der geplanten Gestaltung ist zu erwarten, dass die Dominanz des motorisierten Verkehrs abnimmt, die Fahrgeschwindigkeiten tiefer und gleichmässiger werden und dadurch die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigt. Die neue Gesamterscheinung mit den Gestaltungselementen entlang der Strasse und dem neuen Dorfplatz ist identitätsstiftend und verleiht dem Ortskern eine hohe Aufenthaltsqualität.

6 MITWIRKUNG UND KLÄRUNGSBEDARF / WEITERES VORGEHEN

Das vorliegende Betriebs- und Gestaltungskonzept soll im Rahmen einer konsultativen Mitwirkung der Bevölkerung von Toffen vorgelegt werden. Es soll geklärt werden, ob die grundsätzliche Konzeptidee und die einzelnen Elemente dem Bedürfnis der Bevölkerung entsprechen. Die Rückmeldungen werden zuhanden des auszuarbeitenden Bauprojekts aufgenommen und wo möglich berücksichtigt.

ANHANG

A.1. Datenblätter Verkehrserhebung

- Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Standort 1
- Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Standort 2
- Datenblatt Verkehrserhebung Querschnitt Standort 3

Jeweils ein Datenblatt für alle Fahrzeuge (inkl. Velos) und für alle Motorfahrzeuge (exkl. Velos)