

# Analyse Knoten Schwäbis- / Schloss- / Kirchfeldstrasse

Gemeinde Steffisburg

Juni 2019





## **Bearbeitung**

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Hugentobler Tobias

Zeichner EFZ in Architektur

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

## **Begleitung**

Mark van Egmond

Gemeinde Steffisburg, Bereich Tiefbau / Umwelt

Hansjürg Müller

Gemeinde Steffisburg, Leiter Departement Sicherheit

Markus Trachsel

Gemeinde Steffisburg, Departement Sicherheit

Titelbild: Momentaufnahmen aus Videoanalyse



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Unfallauswertung</b>	<b>8</b>
<b>3</b>	<b>Querungsbeziehungen</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Querungsverhalten</b>	<b>11</b>
<b>5</b>	<b>Erkenntnisse</b>	<b>16</b>

# 1 Ausgangslage

Die Schwäbisstrasse ist im Wandel begriffen. Seit der Eröffnung des Bypass Thun Nord besteht eine übergeordnete, parallele Achse, welche das Schwäbisquartier vom aarequerenden Durchgangsverkehr entlasten sollte. Die Schwäbisstrasse wurde abklassiert und in die angrenzenden Tempo-30-Zonen integriert. Damit einhergehend wurde Rechtsvortritt eingeführt und die Fussgängerstreifen aufgehoben. Weiterhin bleibt die Schwäbisstrasse relativ stark belastet.

Der Wegfall der Fussgängerstreifen in Kombination mit der relativ hohen Verkehrsbelastung führte für die Quartierbevölkerung und insbesondere für Kinder zu einer neuen, herausfordernden Situation beim Queren der Strasse. Die wichtigste Querungsstelle - auf dem Weg zur Schule und zur Bushaltestelle - befindet sich beim Knoten Schwäbisstrasse / Kirchfeldstrasse / Schlossstrasse.

Die Schwäbisstrasse ist sanierungsbedürftig. Ein Vorprojekt liegt vor, welches aufzeigt, wie die Schwäbisstrasse den neuen Gegebenheiten angepasst werden soll. Neben dem Schwäbiskreisel - wo ein Unfallschwerpunkt zu sanieren ist - steht die Fussgängerquerung bei der Kirchfeldstrasse im Fokus. Das Verkehrsverhalten wurde mittels Videoaufnahmen (30. April - 6. Mai 2019) analysiert und ausgewertet. Die Ergebnisse sind im Folgenden zusammengefasst. Diese dienen als Basis für die Weiterentwicklung des Projekts Sanierung Schwäbisstrasse.

## Gegenüberstellung Situation vorher / heute / geplant

	Situation vorher	Situation heute	Situation geplant
Verkehrsregime	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tempo 50</li> <li>– Vortritt Schwäbisstrasse</li> <li>– Fussgängerstreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tempo 30</li> <li>– Rechtsvortritt</li> <li>– keine Fussgängerstreifen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Tempo 30</li> <li>– Rechtsvortritt</li> <li>– keine Fussgängerstreifen</li> </ul>
Situation baulich	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mittelinsel als Querungshilfe</li> <li>– Busbuchten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mittelinsel als Querungshilfe</li> <li>– Busbuchten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mittelinsel als Querungshilfe</li> <li>– Schmale Fahrbahn ohne Busbuchten</li> </ul>
Vortrittsrecht	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zufussgehende haben auf dem Fussgängerstreifen Vortritt</li> <li>– Das Queren der Strasse ist 50 m vor und nach dem FGS <u>nicht</u> gestattet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fahrverkehr hat gegenüber querenden Fussgängern Vortritt</li> <li>– Die Strasse darf überall gequert werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fahrverkehr hat gegenüber querenden Fussgängern Vortritt</li> <li>– Die Strasse darf überall gequert werden</li> </ul>
Konsequenzen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Autos halten in der Regel bei FGS, Queren ohne Warten</li> <li>– Teilweise unvorsichtiges Queren, da Vortritt auf FGS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Warten, bis Lücke im Verkehrsfluss</li> <li>– Vorsichtigeres Queren, da kein Vortritt</li> <li>– Durch Tempo 30 höhere Rücksichtnahme und hohe Anhaltebereitschaft trotz Vortritt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wie Situation heute</li> <li>– Einfacheres Queren, auch flächig, da schmalere Fahrbahn</li> <li>– bessere Verkehrsübersicht</li> </ul>



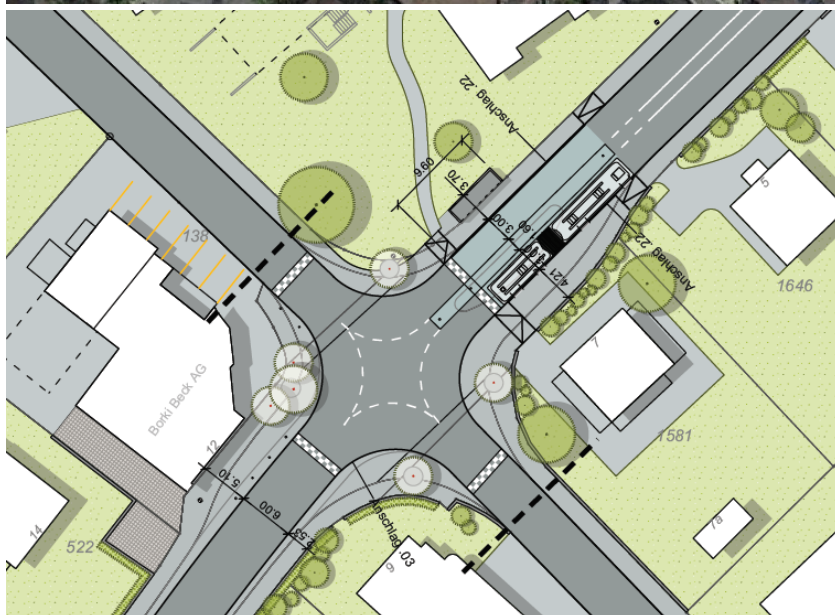
**Situation vor Einführung von Tempo 30**

- Tempo 50
- Vortritt auf Schwäbisstrasse
- FGS



**Situation heute**

- Tempo 30
- Rechtsvortritt
- keine FGS



**Projekt Sanierung Schwäbisstrasse**

- Tempo 30
- Rechtsvortritt
- keine FGS
- Schmalfahrbahn
- keine Busbuchten

## 2 Unfallauswertung

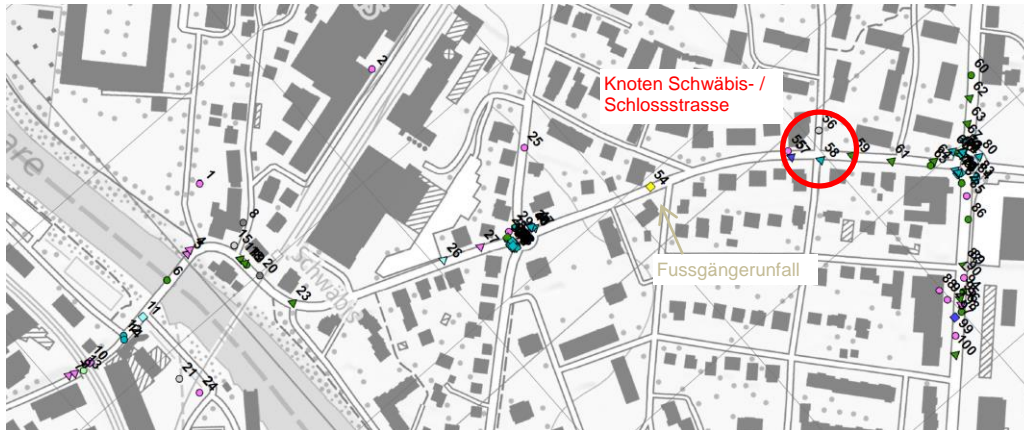


Abbildung 1: Unfallverteilung (Anfang 2013 - Ende 2018)

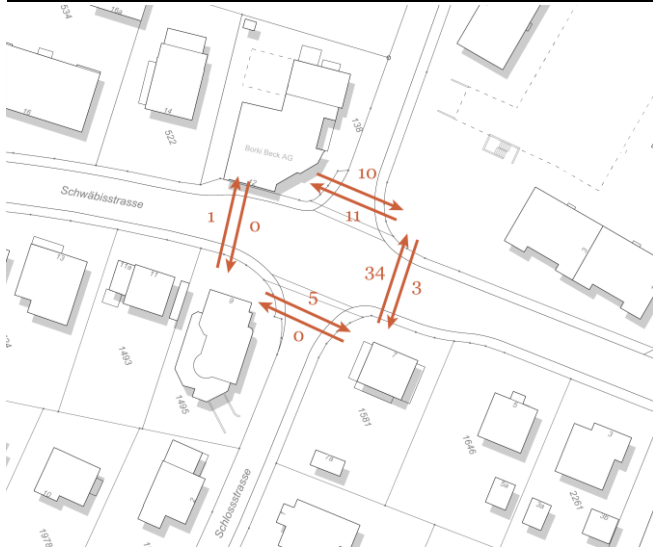
Die Auswertung der Unfälle zwischen Anfang 2013 und Ende 2018 führte zu folgenden Feststellungen:

- Keine spezielle Unfallohäufung beim Knoten Schwäbis-/Schlossstrasse
- Fünf Unfälle ereigneten sich beim Knoten; 2 x Parkiermanöver beim Borki-Beck, ansonsten kein spezieller Bezug zur Örtlichkeit (Nichtbeherrschen des Fahrzeugs, waghalsiges Überholmanöver, Einbiegeunfall)
- Der Einbiegeunfall ereignete sich im Jahr 2013 also vor Einführung des Rechtsvortritts
- Keine Fussgängerunfälle im Bereich des Knotens
- Einziger, registrierter Fussgängerunfall auf der Schwäbisstrasse (Nr. 54) ereignete sich auf einem Fussgängerstreifen (schnelle Strassenquerung ohne Beachtung des Verkehrs)

→ Die Parkierungssituation beim Borki-Beck fällt als verbesserungsfähig auf. Ansonsten geben die registrierten Unfälle keinen Rückschluss auf eine besondere Gefährdungssituation aufgrund eines Defizits an der Infrastruktur.

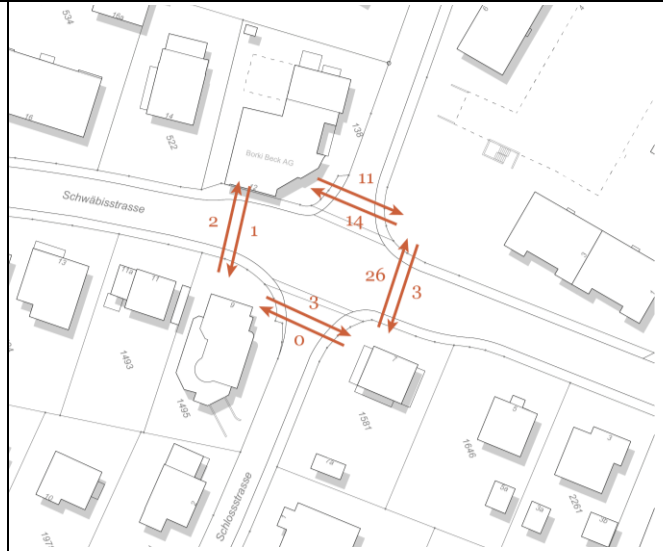
### 3 Querungsbeziehungen

Dienstag 30. April 2019

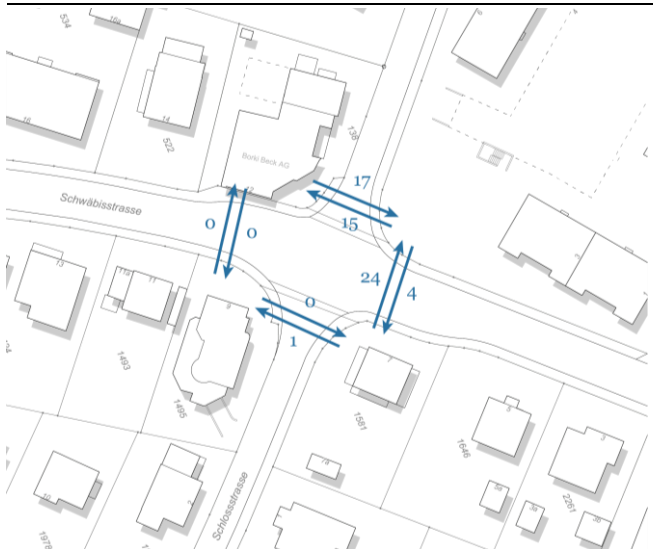


7:00 - 8:00 Uhr

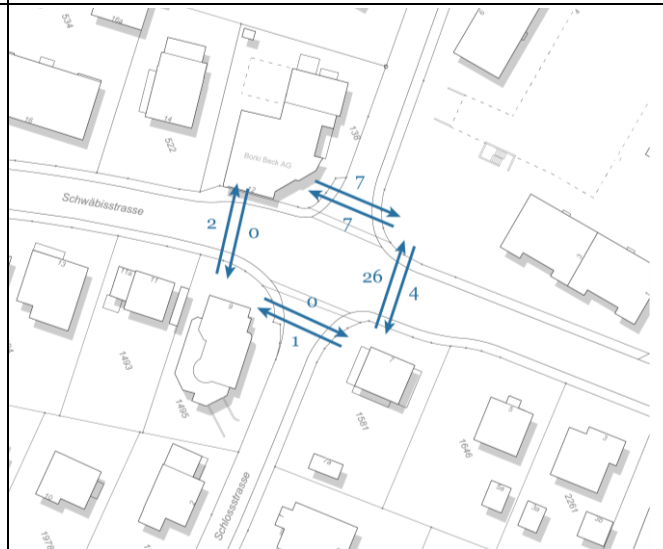
Montag 6. Mai 2019



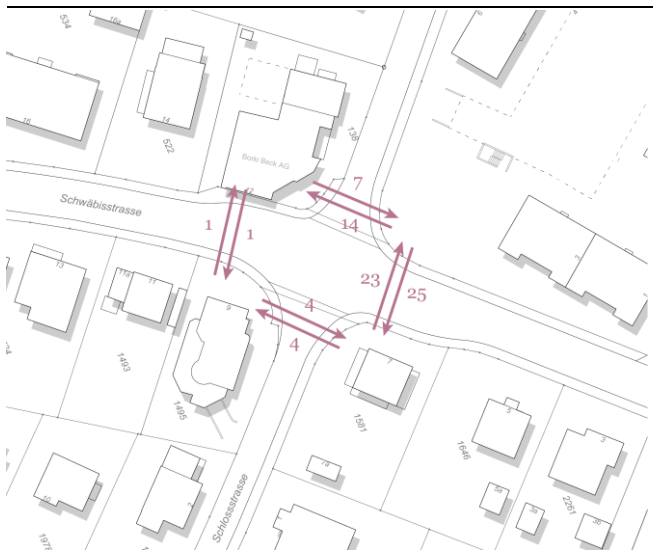
7:00 - 8:00 Uhr



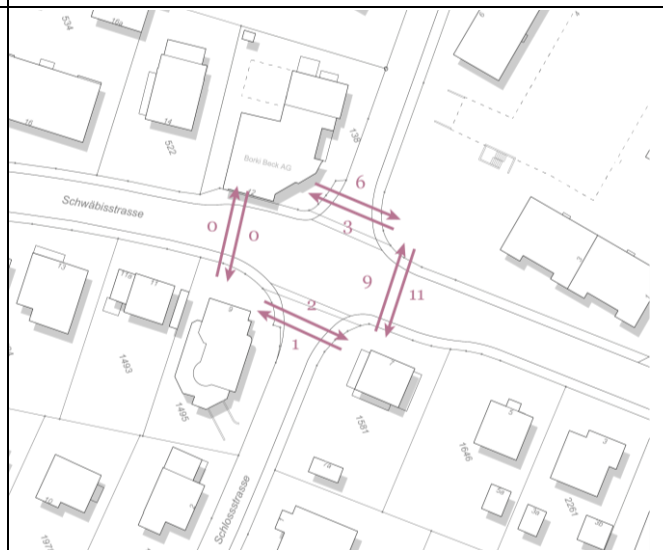
11:00 - 12:00 Uhr



11:00 - 12:00 Uhr



15:00 - 16:00 Uhr



15:00 - 16:00 Uhr

- Die wichtigsten Ziel- und Quellorte sind die Bushaltestellen auf beiden Seiten der Strasse, die Schule/Kindergarten sowie der Borki-Beck.
- Für den Weg zu und von den Bushaltestellen wird die Schwäbisstrasse vor allem von Ost nach West gequert: Einsteigen auf der Westseite beim Borki-Beck, Aussteigen auf der Ostseite.
- Die Schwäbisstrasse wird zu allen Tageszeiten von einer deutlichen Mehrheit der Zufussgehenden nördlich des Knotens bei der Mittelinsel gequert. Gründe dafür sind insbesondere:
  - Mittelinsel erleichtert Querung. Jede Fahrspur kann einzeln gequert werden.
  - Schlossstrasse und Kirchfeldstrasse haben nur auf der Nordseite ein Trottoir.
- Querungen südlich des Knotens oder flächige Strassenquerungen sind selten.
- Von den beiden Seitenstrasse wird die Kirchfeldstrasse deutlich häufiger gequert als die Schlossstrasse. Dies hängt klar mit der Wunschlinie zu den Zielorten (Bushaltestelle und Borki-Beck) zusammen.

→ *Ein gutes und sicheres Querungsangebot auf der Nordseite des Knotens ist von grosser Bedeutung und muss im Projekt sichergestellt sein.*

## 4 Querungsverhalten

Kinder werden teilweise durch Eltern begleitet, Elternteil geht nach Strassenquerung wieder zurück



Autofahrende halten in der Regel, um Zufussgehende über die Strasse zu lassen.



Haltender Bus verstellt Querungsstelle, Zufussgehende queren hinter Bus (im Schutz der Mittelinsel)



Nach Bushalt teilweise pulkartiges Queren, Fahrzeuge warten, bis alle die Strasse gequert haben.



Das Queren der Seitenstrassen ist unproblematisch



Fast alle Querungen über die Schwäbisstrasse via Mittelinsel. Nur selten flächiges Querren. Wenn es die Verkehrslage erlaubt, dafür teilweise quer über den Knoten



Rechtsvortritt wird mehrheitlich trotz der sehr ungleichen Verkehrsbelastung von Schwäbisstrasse und Seitenstrassen gewährt; auch gegenüber Velos.



## 5 Erkenntnisse

- Die Mittelinsel ist sehr wertvoll. Sie erleichtert das Queren und erhöht die Verkehrssicherheit.
- Die Lage der Mittelinsel nördlich des Knotens hat sich als richtig erwiesen. Hier liegt die mit Abstand wichtigste Querungsstelle.

→ *Eine Mittelinsel ist im Projekt vorgesehen. Sie muss unbedingt umgesetzt werden.*

→ *Mit der Verlegung der Bushaltestelle (Fahrtrichtung Thun) auf die Nordseite des Knotens nimmt die Bedeutung dieser Querungsstelle tendenziell noch zu. Für sicheres Queren darf der Bus nicht überholt werden können (ist im Projekt vorgesehen).*

- Die Haltestelle in Fahrtrichtung Heimberg ist heute suboptimal. Die Querungsstelle wird durch einen haltenden Gelenkbus belegt.

→ *Durch die Positionierung von Mittelinsel und Haltestellen wird dies mit der Sanierung der Schwäbisstrasse behoben.*

- Die gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert gut:
  - Automobilisten halten in der Regel, um Zufussgehende über die Strasse zu lassen. Längere Wartezeiten, bis die Strasse gequert werden konnte, wurden keine beobachtet.
  - Zufussgehende beobachten den Verkehr, bevor sie die Strasse queren; dadurch tendenziell Verbesserung der Sicherheit gegenüber dem Fussgängerstreifen mit Vortrittsrecht.

→ *Tempo 30 hat sich bewährt. Hohe Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme anstatt beharren auf Vortritt.*

- Relativ hohe Komplexität der Situation (Knotensituation, Dichte des Verkehrs).

→ *Die Verkehrsmenge ist unter anderem bedingt durch Baustellen in Thun. Mit dem Projekt wird der Widerstand gegen den Durchgangsverkehr erhöht, was zu einer Umlagerung auf den Bypass und damit einer Entlastung der Schwäbisstrasse führen sollte.*

- Relativ wenig flächiges Queren in diesem Bereich.

→ *... bedingt in erster Linie durch die Wunschlinien, aber auch durch Komplexität der Situation. Durch den Wegfall der Busbuchten und der schmaleren Fahrbahn (und einer geringeren Verkehrsmenge) wird die Komplexität beim Queren reduziert. Dadurch wird flächiges Queren ausserhalb der Knotenbereiche insbesondere zu den Nebenzeiten gut möglich.*

- Der Rechtsvortritt wird trotz der sehr ungleichen Verkehrsbelastung von Schwäbisstrasse und den beiden Seitenstrasse meistens gewährt, auch gegenüber Velofahrenden aus den Seitenstrassen.  
Es gibt Fälle, bei denen man gegenüber einem Fahrzeug vortrittsberechtigt, ge-

genüber einem anderen jedoch vortrittsbelastet ist. Zur Auflösung solcher Situationen bedingt Rechtsvortritt immer ein hohes Mass an gegenseitiger Rücksichtnahme und niedrige Geschwindigkeiten

→ *Tempo 30 hat sich an dieser Stelle bewährt. Der Rechtsvortritt wirkt geschwindigkeitsmindernd und führt damit zu höherer Verkehrssicherheit. Durch den enger gefassten Knotenbereich verbessert sich mit dem Projekt die Verkehrsübersicht, was der gegenseitigen Rücksichtnahme entgegenkommt.*

**m**etron

Neuengasse 43  
Postfach

3001 Bern  
Schweiz

[bern@metron.ch](mailto:bern@metron.ch)  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch)

T +41 31 380 76 80  
F +41 31 380 76 81