GENEHMIGUNG

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Umsetzung Verkehrsrichtplan

Informationsveranstaltung
7. September 2021

Urs Ackermann, Ressortvorsteher Planung

Rolf Däppen, Bereichsleiter Tiefbau, Heimberg

Eric Allenbach, Bührer+Dällenbach Ingenieure AG

Erläuterungsbericht

Der Verkehrsrichtplan besteht aus:
- Verkehrsrichtplan Strassenkategorien 1:5000
- Verkehrsrichtplan mit Massnahmen 1:5000
- Verkehrsrichtplan Langsamverkehr mit Massnahmen 1:5000
- Massnahmenblätter

weitere Unterlagen:
- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht

November 2018

1. Begrüssung
2. Ausgangslage
3. Tempo 30 Zonen
4. Parkplatzbewirtschaftung
5. Hindernisfreie Bushaltestellen
6. Kredit an GV

GENEHMIGUNG

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Erläuterungsbericht

Der Verkehrsrichtplan besteht aus:
- Verkehrsrichtplan Strassenkategorien 1:5000
- Verkehrsrichtplan mit Massnahmen 1:5000
- Verkehrsrichtplan Langsamverkehr mit Massnahmen 1:5000
- Massnahmenblätter

weitere Unterlagen:
- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht

November 2018

Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan hat zum Ziel, die Nutzung, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander abzustimmen.

Verkehrsrichtplan	2002
Ortsplanungsrevision	2007
Überarbeitung Verkehrsrichtplan	2013

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan ist ein Planungsinstrument des Gemeinderats. Gestützt auf diese Planungsgrundlage können abgestimmte Massnahmen ergriffen werden, die in den meisten Fällen eine Detailplanung und ein eigenes Verfahren (Baubewilligung und/oder Signalisationsbewilligung) erfordern.

Der Verkehrsrichtplan ist behördenverbindlich und bindet damit die Gemeindebehörden.

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Umsetzung Verkehrsrichtplan

2019 15. März, Genehmigung durch AGR
2019 Submission Verkehrsplaner – Auftragserteilung

2020 Planung / Projektierung der Umsetzung
Verzögerungen infolge der Corona-Pandemie

2021 Diskussion zur Umsetzung in der Planungskommission
Antrag und Beschlüsse durch Gemeinderat

2022 Umsetzung des Verkehrsrichtplans

Wichtigste Elemente:

- Tempo 30 Zonen
- Parkierung auf öff. Strassen
- Bushaltestellen

2. Ausgangslage

Verkehrsrichtplan Heimberg aus dem Jahr 2018 liegt vor

<u>Vorgesehene Massnahmen / Ziele</u>

- Einführung Tempo-30-Zonen in der ganzen Gemeinde
- Erhöhung Sicherheit, Lebensqualität und Attraktivität der Gemeinde
- Behebung von verkehrstechnischen Schwachstellen
- Parkplatzbewirtschaftung
- Hindernisfreie Bushaltestellen

3. Tempo-30-Zonen

Einführung Tempo 30-Zonen

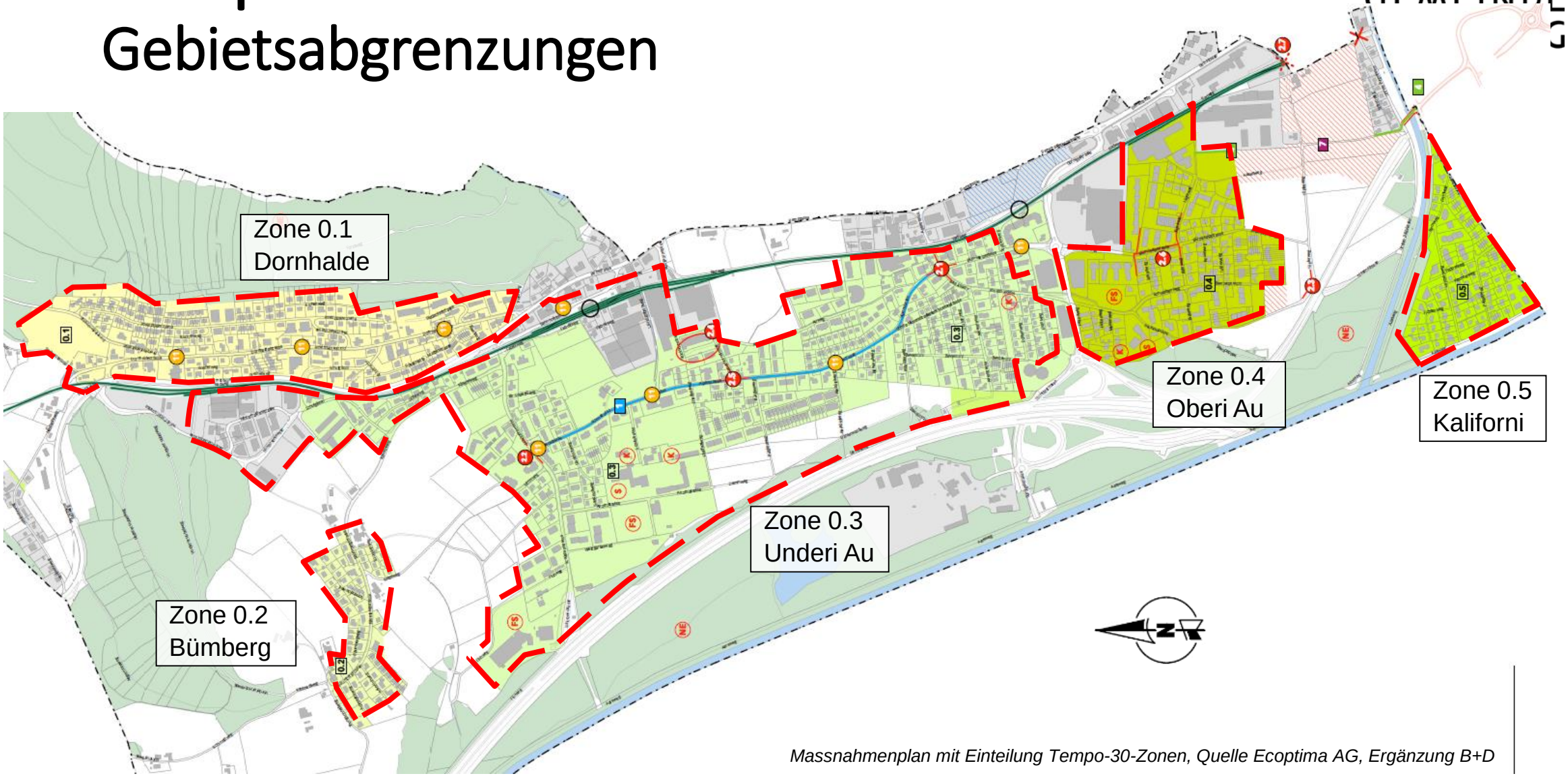
In der ganzen Gemeinde

3. Tempo 30-Zonen
Rechtliches

- Strassenverkehrsgesetz SVG
- Signalisationsverordnung SSV
- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- VSS-Normen des schweiz. Verbands der Strassen- und Verkehrs-fachleute

➢Für das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit wird ein Gutachten verlangt

3. Tempo-30-Zonen
Gebietsabgrenzungen



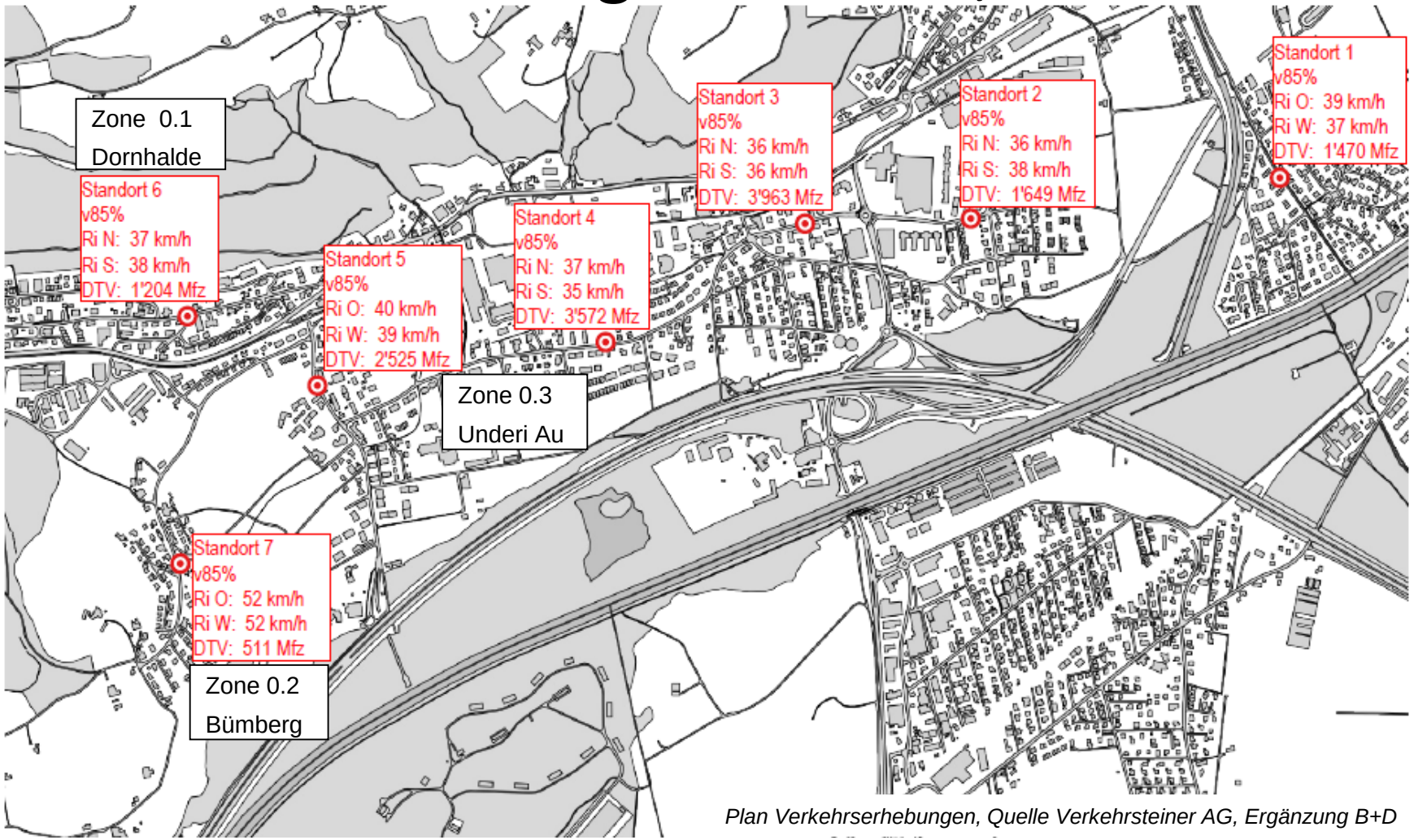
Massnahmenplan mit Einteilung Tempo-30-Zonen, Quelle Ecoptima AG, Ergänzung B+D

3. Tempo-30-Zonen
Sicherheitsdefizite

- 19 Unfälle im Zeitraum 2011-2020
  -> davon 14 Unfälle mit Leichtverletzten
  -> davon 5 Unfälle mit Schwerverletzten
  -> es liegt kein Unfallschwerpunkt vor
- gebietsfremder Durchgangsverkehr belastet die Wohnquartiere
- haltende Busse werden trotz schlechter Sichtverhältnisse überholt
- teilweise übergross ausgebildete Verkehrsknoten (z.B. Alpenstrasse)

3. Tempo-30-Zonen

Geschwindigkeitsniveau, Verkehrsmengen



Plan Verkehrserhebungen, Quelle Verkehrsteiner AG, Ergänzung B+D

Erhebung IST-Zustand

<u>v85%</u>

für Gutachten zu beurteilende gefahrene Geschwindigkeit,

85% der Fahrzeuge überschreiten diese Geschwindigkeit nicht

-> darf in einer signalisierten Tempo-30-Zone 38 km/h nicht übersteigen

<u>DTV</u>

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Anzahl Fahrzeuge)

3. Tempo-30-Zonen
Massnahmen für die Einführung

- Einführung Rechtsvortritt bei allen Verkehrsknoten, wo es möglich ist

- seitliche Einengungen, um die Fahrgeschwindigkeit zu senken und bei Verkehrsknoten die Sichtverhältnisse zu verbessern

3. Tempo-30-Zonen
Massnahmen für die Einführung

- Verkleinerung von übergrossen Verkehrsknoten, Rückbau der Vertikalversätze (Schachbrettmuster)

- Aufheben der Fussgängerstreifen in den Tempo-30-Zonen, mit Ausnahme der-jenigen in unmittelbarer Nähe der Schul-anlagen *(wird zwingend verlangt, damit das Gutachten bewilligt werden kann)*

3. Tempo-30-Zonen
Massnahmen für die Einführung

- Bushaltestellen auf Alpenstrasse werden einspurig ausgebildet, die Haltekanten werden auf 16-22 cm erhöht

Beispielfoto einspurige Bushaltestelle in St. Moritz

- Markierung Parkplätze auf den Strassen, wo es die Sichtverhältnisse (Verkehrs-knoten, private Ausfahrten) und die Strassenbreite zulässt
  (es werden keine zusätzlichen Parkplätze auf Strassen der Buslinie vorgesehen)

3. Tempo-30-Zonen
Etappierbarkeit

- Grundsätzlich können die Zonen etappiert eingeführt werden.
- Da vor allem markierungstechnische Massnahmen vorgesehen werden, fallen nicht sehr hohe Kosten an. Die Einführung aller Zonen soll gleichzeitig erfolgen.
- Die Knotensanierungen Alpenstrasse/Schützenstrasse und Alpenstrasse/Aarestrasse mit den Rückbauten der Schachbretter und den baulichen Massnahmen zu Verengungen der Knoten können losgelöst von der Sanierung der Alpenstrasse, oder aber auch gleichzeitig umgesetzt werden.

3. Tempo-30-Zonen
Erfolgskontrolle

- Ein Jahr nach der Umsetzung obiger Massnahmen wird deren Wirksamkeit überprüft.
- Im Rahmen einer Erfolgskontrolle wird primär die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kontrolliert werden (Richtwert V85 muss kleiner als 38 km/h sein). Wird dieser Richtwert nicht eingehalten müssen zusätzliche bauliche und gestalterische Massnahmen ergriffen werden.
- Weiter wird mit der Erfolgskontrolle überprüft, ob durch die Einführung der Tempo-30-Zonen nicht neue Sicherheitsdefizite geschaffen wurden.

3. Tempo-30-Zonen
Verfahrensablauf

- Die Tempo-30-Zonen (Abgrenzung, Ausgestaltung Signalisation, Kosten) müssen gemäss den Plänen des Verkehrsingenieurs vom 28. Mai 2021 und dem Gutachten vom 16. Juni 2021 vom kantonalen Tiefbauamt genehmigt werden. Danach können sie vom Gemeinderat mit Publikation verfügt werden.

- Bauliche Anpassungen bedingen einer Baubewilligung durch die Leitbehörde für Bauvorhaben der Gemeinde - dem Regierungsstatthalteramt Thun.

- Der Kredit für die Umsetzung muss vom finanzkompetenten Organ der Gemeinde, im vorliegenden Fall von der Gemeindeversammlung bewilligt werden.

3. Tempo-30-Zonen
Fragenrunde

Parkierung auf öffentlichen Strassen

Ein paar Stunden später

Parkierung auf öffentlichen Strassen

- Private Parkplätze sînd nicht mehr richtig nutzbar
- Abstand zu Einmündungen wird nicht eingehalten
- Sichtbehinderung privater Ausfahrten
- **Dienste und Feuerwehr kommen nicht mehr durch**

Der Verkehrsrichtplan sieht vor:

- Ein Konzept soll aufzeigen wo und wie Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können
- Tempo 30 Zonen mit zwingender Aufzeichnung der Parkfelder – Parkverbot ausserhalb Parkfelder

4. Parkplatzbewirtschaftung

- Es wurden alle Strassen in der Gemeinde auf mögliche markierte Parkfelder untersucht. Die angrenzenden Arealzufahrten müssen sicher und gut befahrbar bleiben.
- Die untergeordneten Strassen in der Gemeinde sind oft schmal. Es liegen viele kurz aufeinanderfolgende Arealzufahrten vor. Deshalb ist es auf vielen Strassen praktisch unmöglich markierte Parkplätze vorzusehen.
- Auf der Alpenstrasse wird auf Parkplätze verzichtet, da der öffentliche Verkehr darauf verkehrt und damit behindert würde. Gleichzeitig liegen in der Nähe der Alpenstrasse (Schulanlage, Gemeindeverwaltung, Friedhof) schon die meisten Parkplätze vor.
- Weitere grössere Anzahl Parkiermöglichkeiten von Gewerbebetrieben liegen in der Gewerbezone Gurnigelstrasse vor. Die Sportanlage CIS hat auch eine grosse Anzahl Parkplätze.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Rechtliches: VSS 40 201ff Geom. Normalprofil

<u>Lastwagen, Bus für v = 30 km/h</u>

- Lastwagen, Bus 2.50 m
- Bewegungsspielraum 2x 0.10 m
- Sicherheitszuschlag 2x 0.30 m
  (kann auf Gehweg oder ausserhalb der Fahrbahn gelegt werden)

- Totale Breite 3.30 m
  (Reduktion bei einseitigem Gehweg 3.00 m)

<u>Lastwagen, Bus für v = 20 km/h</u>

- Lastwagen, Bus 2.50 m
- Bewegungsspielraum 0.00 m
- Sicherheitszuschlag 2x 0.30 m
  (kann auf Gehweg oder ausserhalb der Fahrbahn gelegt werden)

- Totale Breite 3.10 m
  (Reduktion bei einseitigem Gehweg 2.80 m)

4. Parkplatzbewirtschaftung
Rechtliches: Bauverordnung (BauV) Kanton Bern

Art. 7 *2 Fahrbahnbreite*

[1] Die Fahrbahnbreite ist im Rahmen von Artikel 6 Absatz 3 nach Massgabe der Verkehrsbelastung (fliessender und ruhender Verkehr) zu bestimmen.

[2] Sie soll – abweichende Gemeindevorschriften und Artikel 6 Absatz 4 vorbehalten – bei Einbahnstrassen 3 m und bei Strassen mit Gegenverkehr 4,2 m nicht unterschreiten.

[3] Wenn besondere Verhältnisse im Sinne von Artikel 6 Absatz 3 es erfordern, kann die Fahrbahnbreite auch für Strassen mit Gegenverkehr bis auf 3 m herabgesetzt werden; ist die Strasse auf einer grösseren Strecke nicht überblickbar, so sind Ausweichstellen anzulegen.

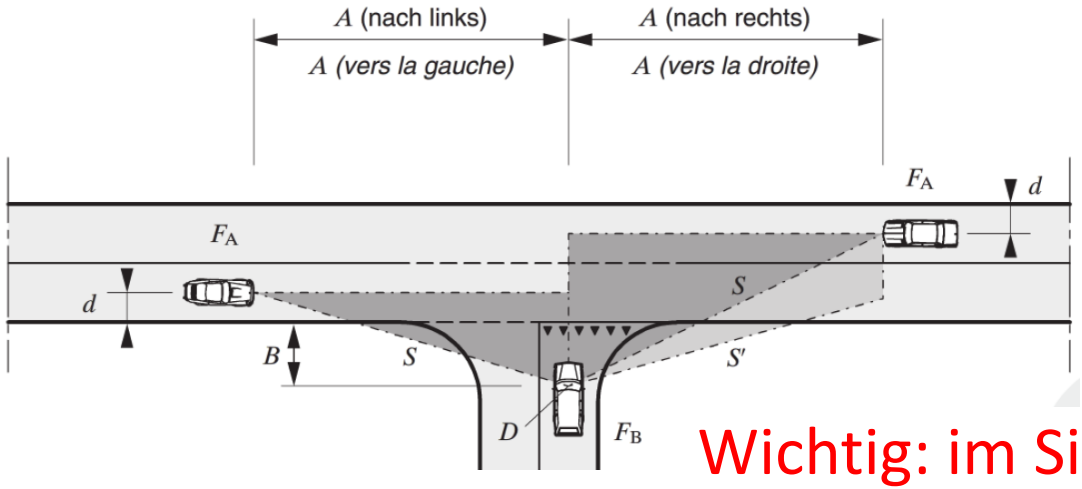
[4] Die Fahrbahnbreite darf bei Quartiersammelstrassen höchstens 6 m, bei den übrigen Strassen höchstens 5 m erreichen.

- Wenn angrenzend ein überfahrbarer Gehweg vorliegt, genügt eine Fahrbahnbreite von min. 2.80 m neben einem Parkfeld.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Rechtliches: VSS 40 273a Sichtverhältnisse

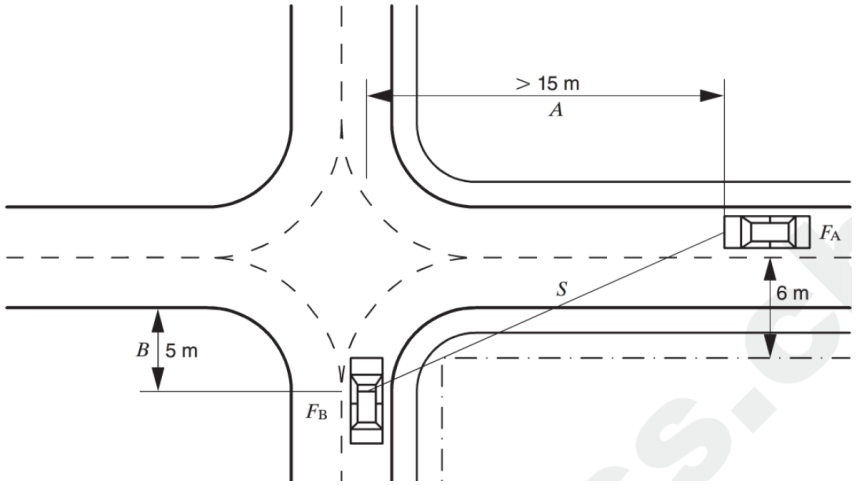
<u>Knoten mit geregeltem Vortritt / Strassenanschluss:</u>

- Beobachtungsdistanz B = 3.00 m
- Knotensichtweite A = min. 20 m



<u>Knoten mit Rechtsvortritt</u>

- Beobachtungsdistanz B = 5.00 m
- Knotensichtweite A = min. 15 m



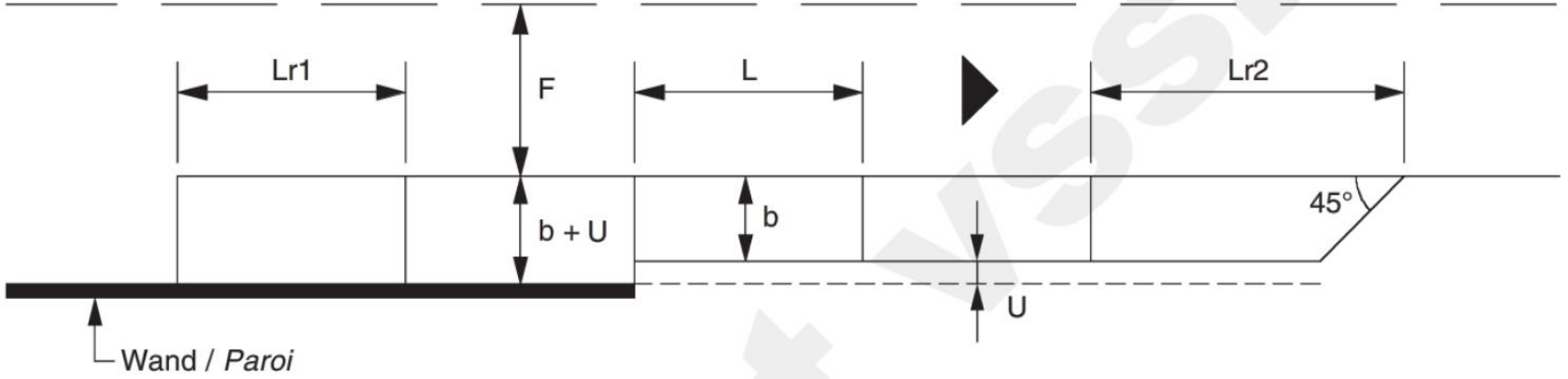
Wichtig: im Sichtfeld darf kein Parkfeld markiert werden

4. Parkplatzbewirtschaftung

Rechtliches: VSS 40 291a Parkieren (längs)

Minimale Abmessungen der Längsparkfelder in Abhängigkeit der Komfortstufen
Dimensions minimales des cases de stationnement longitudinales en fonction des niveaux de confort

Komfortstufe *Niveau de confort*	Länge eines Parkfeldes *Longueur d'une case de stationnement* L [m]	Länge eines Randparkfeldes *Longueur d'une case de stationnement en extrémité* Lr1 [m]	Lr2 [m]	Breite eines Parkfeldes *Largeur d'une case de stationnement* b [m]	Breite des Überhang-streifens *Largeur de la surface de débord* U [m]	Breite der Fahrgasse *Largeur de l'allée de circulation* F [m]
A	5,70	5,00	6,70	1,90	0,30	3,30
B	6,00	5,00	7,00	1,90	0,30	3,50
C	6,80	6,30	8,00	2,00	0,40	3,80

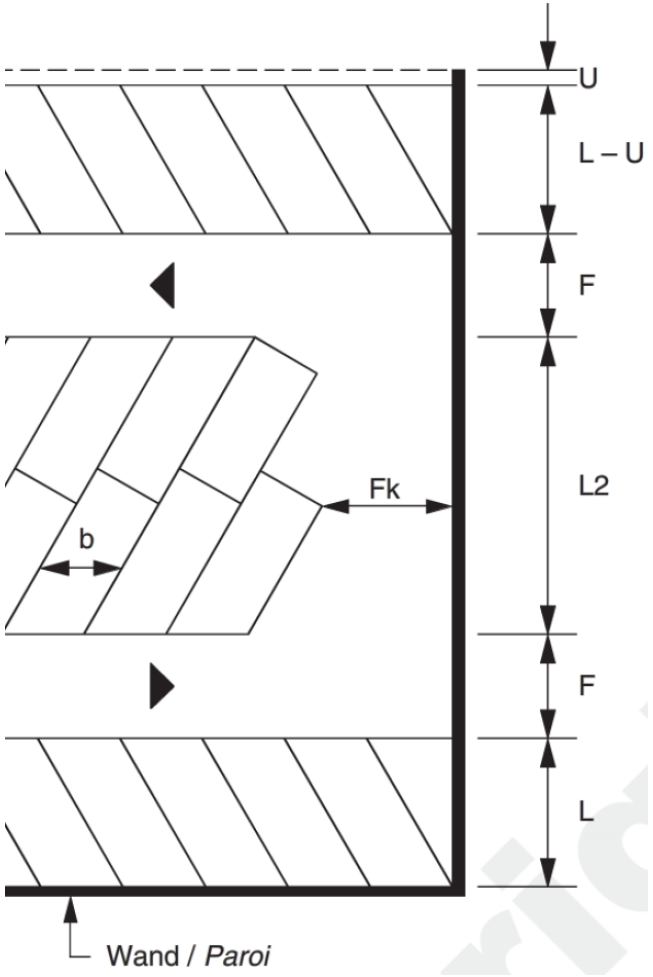


Komfortstufe

- A: nicht öffentlich
- B: öffentlich
- C: Lieferwagen

4. Parkplatzbewirtschaftung

Rechtliches: VSS 40 291a Parkieren (quer)



Minimale Abmessungen der Schräg- und Senkrechtparkfelder in Abhängigkeit der Komfortstufen
Dimensions minimales des cases de stationnement obliques ou perpendiculaires en fonction des niveaux de confort

Komfort-stufe *Niveau de confort*	Parkfeld-winkel *Angle de stationne-ment*	Breite eines Parkfeldes *Largeur d'une case de stationnement* Komfort-stufe A b [m]	Breite eines Parkfeldes Komfort-stufe B b [m]	Länge eines Parkfeldes *Longueur d'une case de stationnement* L [m]	Länge eines Parkfeldes L2 [m]	Breite des Überhang-streifens *Largeur de la surface de débord* U [m]	Breite der Fahrgasse 1) *Largeur de l'allée de circula-tion* F [m]	Fläche pro Parkfeld 2) *Surface par case de station-nement* [m²]
A, B	90°	2,35 2,50 2,65 2,80*	2,50 2,65 2,80	5,00	10,00	0,50	6,50 5,75 4,00 3,00*	19,4 19,7 18,6 18,2*
	75°	2,45 2,60 2,75	2,60 2,75	5,30	9,50	0,50	5,00 4,20 3,00	19,1 19,2 18,7
	60°	2,70 2,90	2,90	5,25	9,05	0,45	3,50 3,00	18,9 19,6
	45°	3,30	3,55	4,90	8,60	0,35	3,00	21,1
	30°	4,70	5,00	4,10	8,30	0,25	3,00	26,3
C	90°	2,60 2,80 3,00		6,20	12,00	0,70	7,80 7,00 5,40	26,3 27,2 26,7
	75°	2,70 2,90 3,10		6,50	11,50	0,70	6,20 5,20 3,30	25,9 26,4 25,3
	60°	3,00 3,25 3,50		6,40	11,00	0,60	4,40 3,50 3,30	25,8 26,5 28,2
	45°	3,70		5,90	10,60	0,50	3,30	27,9
	30°	5,20		5,00	10,25	0,35	3,30	34,6

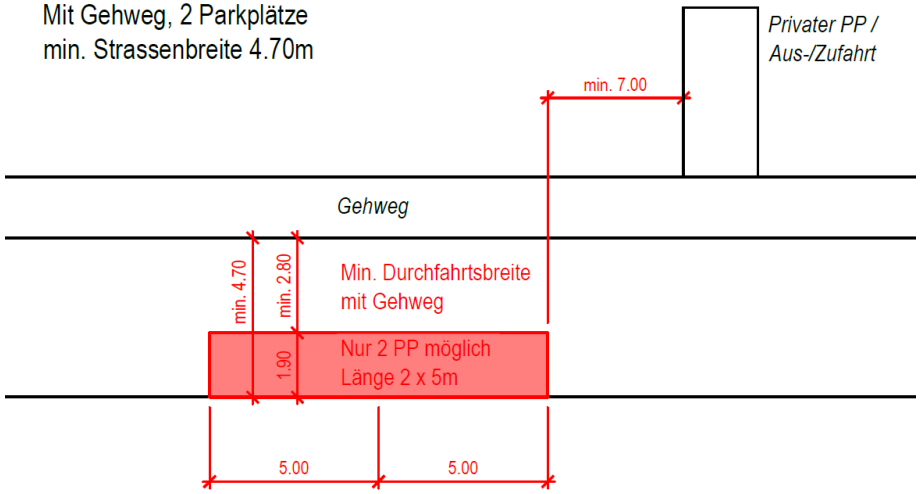
Komfortstufe

- A: nicht öffentlich
- B: öffentlich
- C: Lieferwagen

vss right

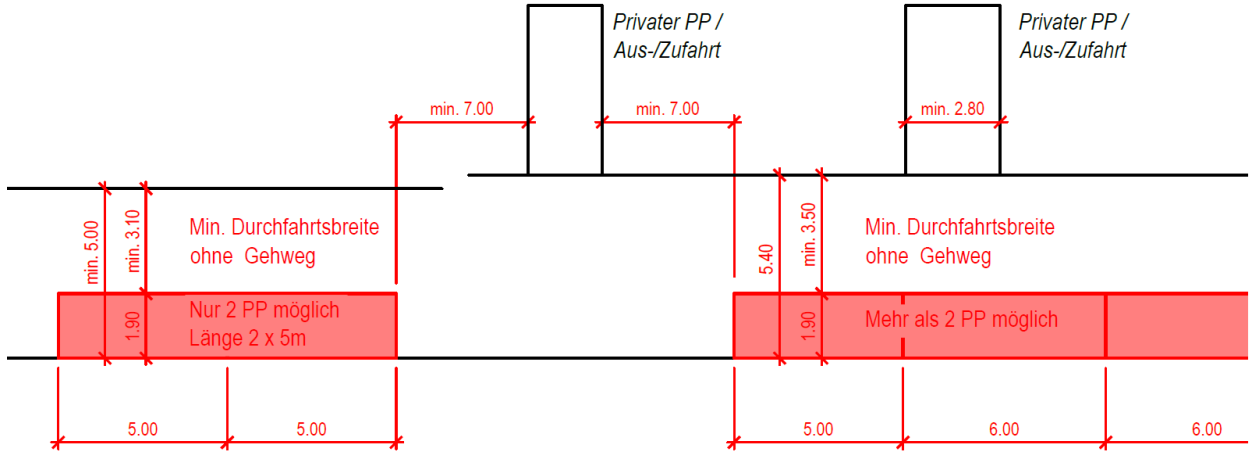
4. Parkplatzbewirtschaftung
Richtlinien für Parkplätze, für die Umsetzung

Fall 1
Mit Gehweg, 2 Parkplätze
min. Strassenbreite 4.70m

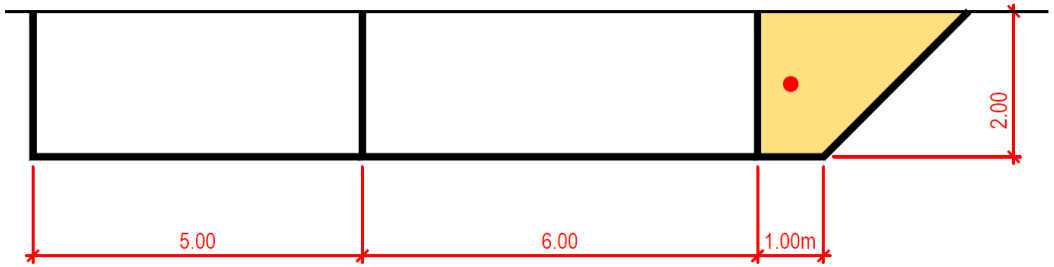


Fall 2
Ohne Gehweg, 2 Parkplätze
min. Strassenbreite 5.00m

Fall 3
Mit oder ohne Gehweg, mehr als 2 Parkplätze und angrenzende Aus-/Zufahrt
min. Strassenbreite 5.40m



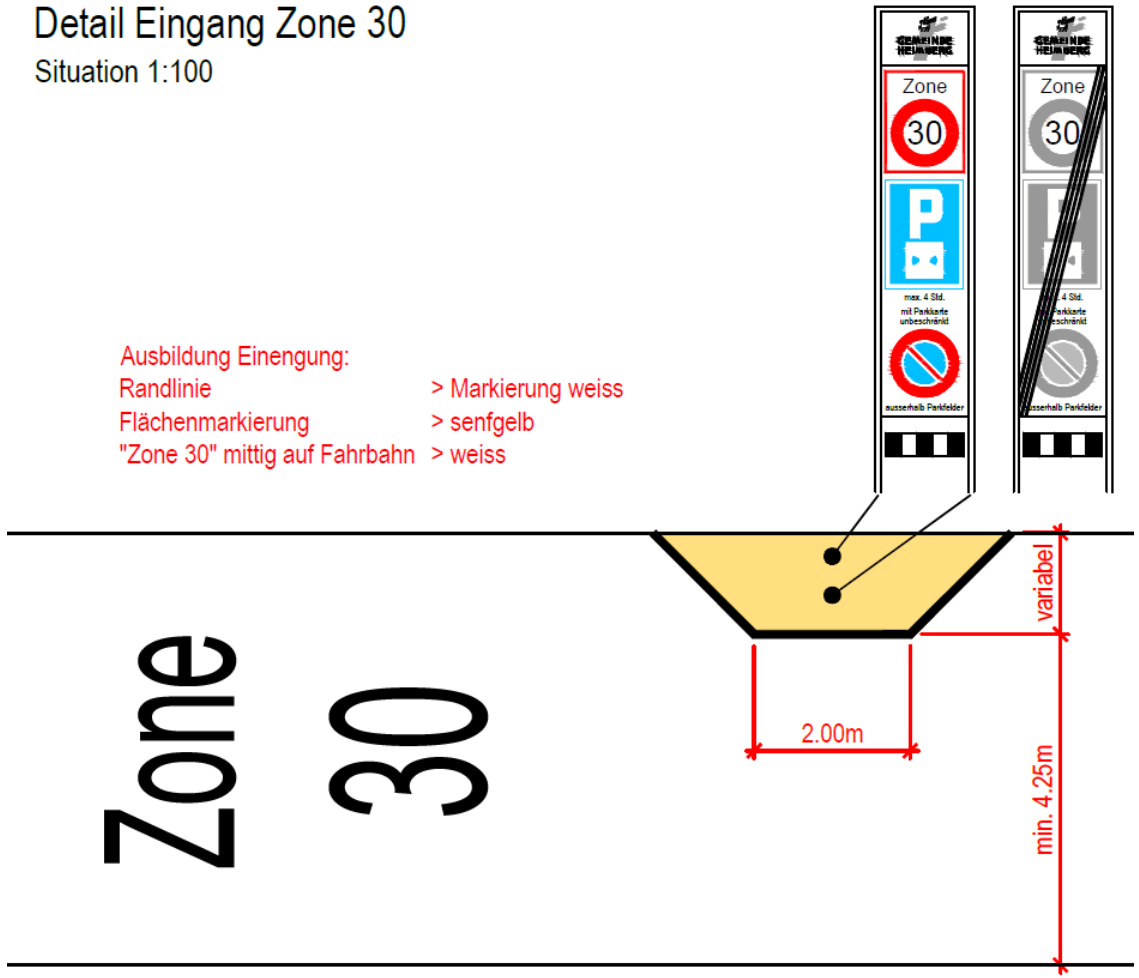
Detail Einengung mit Poller



Wichtig: Bei angrenzenden Ausfahrten / Privaten Parkplätzen müssen die Sichtweiten gemäss Norm eingehalten sein.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Ausführung / Etappierbarkeit

- Es ist vorgesehen die Parkplätze zusammen mit der Umsetzung der Tempo-30-Zonen zu markieren.



4. Parkplatzbewirtschaftung
Anzahl Parkplätze

Zone 0.1	Dornhalde	entlang öffentlichen Strassen	25 Parkplätze
Zone 0.2	Bümberg	entlang öffentlichen Strassen	2 Parkplätze
Zone 0.3	Underi Au	entlang öffentlichen Strassen	25 Parkplätze
		Schulanlage, Gemeindeverwaltung, Friedhof	101 Parkplätze
		CIS, Fussballplatz	zus. Parkplätze
		Bahnhof (beidseitig des Bahnhofs)	35 Parkplätze
		Winterhalde	6 Parkplätze
		Lädeli, Decathlon (Gewerbe)	zus. Parkplätze
Zone 0.4	Oberi Au	entlang öffentlichen Strassen	3 Parkplätze
		Coop, Livique, Qualipet (Gewerbe)	zus. Parkplätze
Zone 0.5	Kaliforni	auf Gemeindegebiet Heimberg	15 Parkplätze
Total Parkplätze (ohne Gewerbeparkplätze)			**ca. 214 Parkplätze**

4. Parkplatzbewirtschaftung
Reduktion der Parkplatzanzahl

- Die Parkplätze auf den Strassen innerhalb der Tempo-30-Zonen werden weiss markiert und mit einer Parkzeitbeschränkung von 4 Stunden (blaue Parkkarte) signalisiert. Mit der Zonensignalisation wird gleichzeitig ein generelles Parkverbot ausserhalb der Parkfelder erlassen.

- Aufgrund der geschilderten Normen und Vorschriften, bzw. der knappen Platzverhältnisse, wird im Gegensatz zu der heute praktizierten «wilden» Parkierung, das Parkplatzangebot wesentlich eingeschränkt.

  Diesen Umstand hat die Planungskommission eingehend diskutiert. Sie kam zum Schluss, dass das Parkieren auf öffentlichen Strassen einen gesteigerten Gemeingebrauch darstellt, welcher die Gemeinde nicht gewährleisten muss.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Keine Gebührenerhebung

- Die Reduktion des Parkplatzangebots und gleichzeitige Einführung der Parkzeitbeschränkung von 4 Stunden, stellen bereits eine Bewirtschaftung der Parkplätze dar. Die Gemeinde Heimberg verzichtet deshalb vorerst auf die Gebührenerhebung auf den öffentlichen Parkplätzen.

- Dadurch muss auch noch kein neues Gebührenreglement erarbeitet werden. Das bisher geltende «Parkplatzreglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund», vom 1. Januar 1996 bleibt in Kraft.

- Diese Themen sollen in einem separaten Projekt ausserhalb der Umsetzung der Verkehrsmassnahmen, zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Verfahrensablauf

- Das Parkverbot ausserhalb von markierten Parkfeldern muss vom kantonalen Tiefbauamt auf seine Rechtmässigkeit geprüft und genehmigt werden. Danach können sie vom Gemeinderat mit Publikation verfügt werden.

- Der Kredit für die Umsetzung muss vom finanzkompetenten Organ der Gemeinde bewilligt werden. Im vorliegenden Fall wird dieser zusammen mit der Umsetzung der Tempo 30 Zonen von der Gemeindeversammlung zu beschliessen sein.

4. Parkplatzbewirtschaftung
Fragenrunde

Hindernisfreie Bushaltestellen ?

Beispielfoto einspurige Bushaltestelle in St. Moritz

Hindernisfreie Bushaltestellen

«Behindertengerecht» = Hindernisfrei

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Rechtliches

- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Verordnung über behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs

Beispielfoto Bushaltestelle in Merligen

➢ Zweck: Benachteiligungen verhindern, verringern oder beseitigen, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind.

➢ Umsetzung des BehiG bis Ende 2023.
D.h. Haltekanten müssen ab Januar 2024 hindernisfrei sein, sofern die hindernisfreie Anpassung verhältnismässig ist.

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Begriffe

Haltestelle

- Ort auf einer Linie des öffentlichen Verkehrs, der von Bussen planmässig bedient wird

Haltekante

- Fahrbahnseite/Kante an der der Bus anhält, um Fahrgästen das Ein- und Aussteigen zu ermöglichen
  (in der Regel 2 Haltekanten pro Haltestelle, je 1 pro Fahrtrichtung)

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Verhältnismässigkeit / Kosten-Nutzen-Beurteilung

- Verhältnismässigkeitsindex = $\frac{\text{Nutzen einer hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle}}{\text{Kosten der Haltekantenanpassung}}$

➢ Der erwartete Nutzen für behinderte Personen wird in ein Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand gestellt (Frequenzen, Bedeutung der Haltestelle, Funktion als Umsteigeort, etc.)

➢ Der Kanton Bern stellt dazu ein Excel-Beurteilungstool zur Verfügung

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Verhältnismässigkeit

Schwellenwert für Verhältnismässigkeitsindex

< 40	kein unmittelbarer Handlungsbedarf, erneute Überprüfung im Rahmen des nächsten Ausbau- und Umgestaltungsprojektes des betroffenen Strassenabschnitts
40 ≤ 70	hindernisfreie Anpassung im Rahmen des nächsten Ausbau- und Umgestaltungsprojektes des betroffenen Strassenabschnitts
> 70	Auslösung eines separaten Sanierungsprojektes

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Verhältnismässigkeit, Excel-Tool

Ergebnis für Linie 31.003

Hinweise zur Fahrtrichtung der Linie:

Fahrtrichtung A: *Blumenstein, Gemeindehaus*
Fahrtrichtung B: *Heimberg, Dornhalde*

		Grobe Verhältnis-mässigkeitsprüfung			*Vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung*					*Linien-/ Netzbetrachtung*		*Entscheid*	*Hinweis*	*Bemerkungen*
HST_Nr	**HST_Name**	**Nutzen-punkte A**	**Nutzen-punkte B**	Kontrolle	**Verhältnis-mässigkeits-index A**	**Verhältnis-mässigkeits-index B**	**Mittelwert Verhältnis-mässigkeits-index**	**Umsteigepunkt**	**Nutzenpunkte Zentrale Einricht-ungen > 80**	**Alternative Halte-kante (300m Radius)**	**Haltekante nicht Haupter-schliessung**			
95560	Heimberg, Dornhalde	36			40							Umbau A P2		max. Kosten CHF 90'000
95559	Heimberg, Buechwaldstrasse	52			40				X			Umbau A P2		max. Kosten CHF 130'000
95563	Heimberg, Riedackerstrasse	51			41				X			Umbau A P2		max. Kosten CHF 125'000
95558	Heimberg, Bahnhof	55	55		41	41	41		X			Umbau P2		max. Kosten CHF 2x 135'000
95564	Heimberg, Sportzentrum	60	59		42	41	41		X			Umbau P2		max. Kosten CHF 2x 145'000
95562	Heimberg, Laueligrabenweg	56	56		41	41	41		X			Umbau P2		max. Kosten CHF 2x 135'000
95557	Heimberg, Aarhölzliweg	57	58		41	41	41		X			Umbau P2		max. Kosten CHF 2x 140'000
95561	Heimberg, Lädeli	65	65		43	44	43		X			Umbau P2		max. Kosten CHF 2x 150'000

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Verhältnismässigkeit, Excel-Tool

<u>Prüfung weitere Aspekte im Anschluss an die Excel-Prüfung</u>

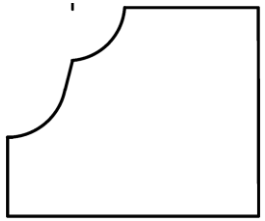
- Interessen des Umweltschutzes
- Interessen des Natur- und Heimatschutzes
- Beurteilung Verkehrs- und Betriebssicherheit
- Beurteilung der Schwere des Eingriffs in das Privateigentum

➢Entscheid über hindernisfreie Sanierung der Bushaltestelle

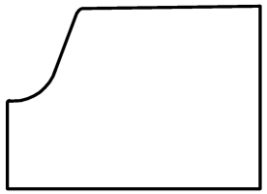
5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Haltekantentypen

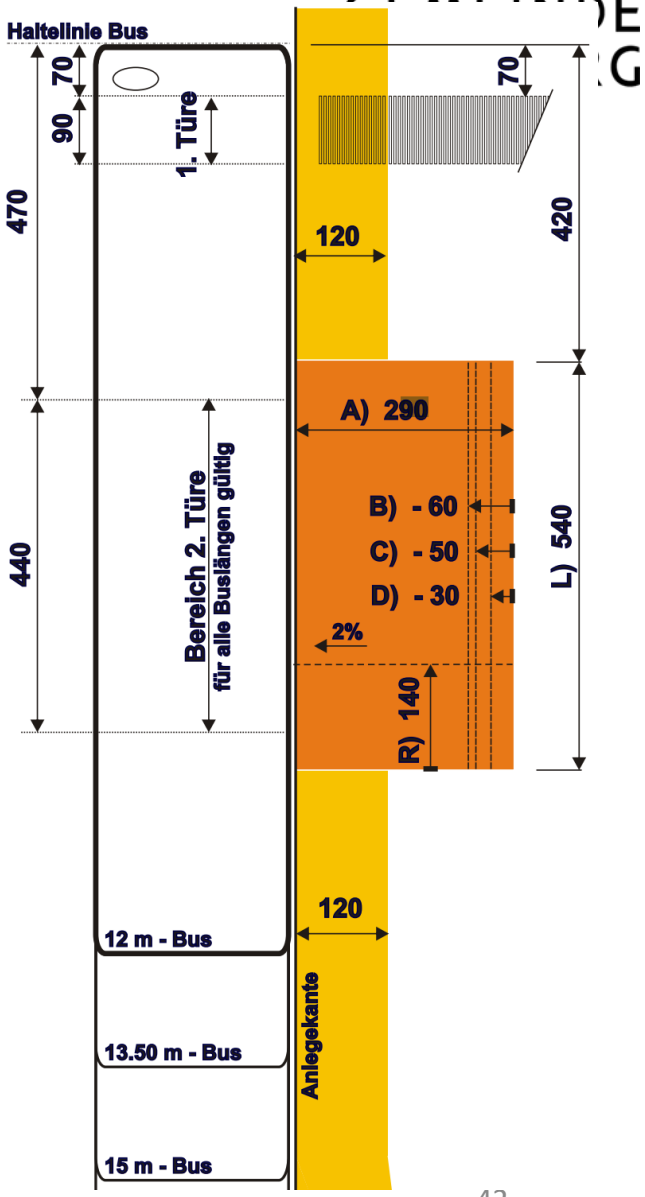
<u>Abmessungen gemäss der Haltestellenkantenhöhe</u>

- 22 cm -> Manövrierfeld 5.4 x 2.0 m
  -> gerade Zu- und Wegfahrt zwingend (Haltekante kann vom Bus nicht überschwenkt werden)
  -> 1. Priorität



- 16 cm -> Manövrierfeld 5.4 x 2.9 m, Beginn 4.2 m hinter der Haltelinie Bus
  -> Beihilfe notwendig (Rampe Bus)





5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Haltekantentypen

Länge der erhöhten Haltestellenkante

- Wenn möglich ist von einer Erhöhung der ganzen bestehenden Haltekante auszugehen
- Reduktion im Extremfall auf 5.4 m, wenn damit bestehende Zu- und Wegfahrten auf Erschliessungsstrassen oder privaten Parzellen aufrechterhalten oder aufwändige Anpassungen für die Zu- und Wegfahrt der Busse vermieden werden können
- Eine Haltekantenlänge von 5.4 m genügt auch, wenn die Verhältnis-mässigkeit nicht erfüllt ist, sowie ausserorts und in ländlichen Situationen

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
No Go's

- angrenzende Liegenschaftserschliessung lässt keine Lösung zu
- Abbruch oder Teilabbruch eines Gebäudes wäre notwendig
- Längenprofil der Strasse übersteigt 6%
- Zugang zur Haltestelle ist nicht hindernisfrei möglich (z.B. Treppe oder Rampe mit Längsneigung über 6%)

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Linien- und Netzbetrachtung (Plausibilität)

Für Haltestellen, die gemäss Prüfungsergebnis zu sanieren sind, müssen noch folgende Punkte geprüft werden:

- Liegt eine alternative Haltekante im Umkreis von 300 m vor?
  -> Sanierung zumindest einer der beiden Haltestellen
- Bei Überlagerung von Einzugsgebieten (z.B. bei Einkaufszentren) muss diejenige Haltestelle saniert werden, welche die (hindernisfreie) Haupterschliessung darstellt.

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Etappierbarkeit / Priorisierung

1. Kurz- oder mittelfristig, losgelöst von Strassenprojekten: Bushaltestellen Aarhölzliweg, Lädeli (Richtung Thun) und Sportzentrum
2. Im Rahmen des Bahnhofumbaus: Bushaltestelle Bahnhof Heimberg
3. Im Rahmen von Strassenprojekten oder Werkleitungsbautätigkeit auf der jeweiligen Strasse: alle restlichen Bushaltestellen
4. In längerfristiger Planung: neue Bushaltestelle beim CIS

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Verfahrensablauf

- Zunächst müssen teilweise noch Landerwerbsverhandlungen geführt und danach detaillierte Bauprojekte ausgearbeitet werden.

- Die baulichen Anpassungen bedingen einer Baubewilligung durch die Leitbehörde für Bauvorhaben der Gemeinde - dem Regierungsstatthalteramt Thun.

- Damit die Bushaltestellen gemäss der Priorisierung erstellt werden können, werden die Finanzmittel im Investitionsplan aufgenommen und können bei Ausführungsreife, entsprechend der Finanzkompetenzen, in der Regel durch den Gemeinderat beschlossen werden.

5. Hindernisfreie Bushaltestellen
Fragenrunde

6. Antrag Gemeindeversammlung
Kostenschätzung +/- 20%

Der Kredit für die Umsetzung der Tempo 30 Zonen liegt in der Finanzkompetenz der Gemeindeversammlung und soll dieser am 7. Dezember 2021 unterbreitet werden.

Realisierung Tempo-30-Zonen:	ohne Knotensanierungen	CHF	302'000
Realisierung Tempo-30-Zonen:	Knotensanierungen (Entfernen «Schachbretter») Alpenstr./Schützenstr. und Alpenstr./Aarestr./Blümlisalpstr.	CHF	165'000
Realisierung Parkplatzbewirtschaftung *(nur Markierungsarbeiten)*		CHF	8'000
Total alle Teilobjekte Kreditantrag an Gemeindeversammlung		**CHF**	**475'000**

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Umsetzung Verkehrsrichtplan

Parallel zu dem Gemeindeversammlungsgeschäft wird nun noch unter dem Titel «einheitliche Signalethik» die gesamte, verbleibende Signalisation im Gemeindegebiet auf seine Rechtskonformität überprüft und bei Bedarf angepasst.

Mit den geschilderten vorgesehenen Massnahmen kann der grösste Teil des Verkehrsrichtplans ab dem kommenden Jahr umgesetzt werden. Einzelne Massnahmen müssen noch separat ausgelöst werden.

Einwohnergemeinde Heimberg

Verkehrsrichtplan

Umsetzung Verkehrsrichtplan

Informationsveranstaltung
7. September 2021

Herzlichen Dank für Ihr Interesse

Urs Ackermann, Ressortvorsteher Planung
Rolf Däppen, Bereichsleiter Tiefbau, Heimberg
Eric Allenbach, Bührer+Dällenbach Ingenieure AG