

Verkehrsplanerische Beratung im Rahmen kommunale Richtplanung

Ergänzter Bericht

25. August 2021



1	Aufgabe	3
2	Tempo-Regime auf kommunalen Verbindungsstrassen	4
3	Optimierung Verkehrsnetz	7
4	Punktuelle Optimierungen Fuss- und Veloverkehr	9

Auftraggeber:

Stadtgemeinde Diessenhofen

Projektleitung:

Markus Birk

Begleitung

Winzeler + Bühl, Raumplanung und Regionalentwicklung

Konradin Winzeler

Projektverfasser:

SNZ Ingenieure und Planer AG
 Siewerdstrasse 7
 CH-8050 Zürich
 Telefon +41 44 318 78 78
 info@snz.ch
 www.snz.ch

Projektleitung:

Armin Jordi

Projektdateien:

Auftragsnummer:

SNZ #5369

Ablagepfad:

R32\5369 Verkehrsplanerische Beratung
 kommunale Richtplanung.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	04.06.2021	SNZ/Jo	Bericht
2	25.08.2021	SNZ/Jo	Ergänzter Bericht

1 Aufgabe

Im Rahmen der Überarbeitung der kommunalen Richtplanung (Stand 11.9.2020) stehen verschiedene verkehrsplanerische Fragestellungen an, die durch einen Verkehrsplaner geprüft werden sollen. Sie betreffen das Verkehrsnetz, Niedrigtempogebiete sowie punktuelle Schwachstellen des Fuss- und Veloverkehrs.

Ein erster Bericht wurde bereits erstellt (4.6.21). Aufgrund von weiteren Eingaben, insbesondere bezüglich der Schul- und Kindergartenwege, wurde der Bericht ergänzt (Volksschulgemeinde Region Diessenhofen u. Elternrat Diessenhofen).

Zur Verkehrserschliessung der geplanten Überbauung Rosinenhügel wurde bereits Ende März 2021 ein separates Werkstattpapier erstellt (31.3.2021).

2 Tempo-Regime auf kommunalen Verbindungsstrassen

Einleitende Erläuterungen:

Die Fragestellungen zum Verkehr im Rahmen der Überarbeitung der kommunalen Richtplanung betreffen hauptsächlich das Tempo-Regime auf den kommunalen Verbindungsstrassen.

Als kommunale Verbindungsstrassen werden diejenigen Strassen bezeichnet, die nicht reine Quartierstrassen sind (Erschliessungsstrassen, Quartier-Sammelstrassen), sondern die Verbindungen zu den Kantonsstrassen herstellen. Sie bilden die Grobstruktur des Strassennetzes von Diessenhofen. Das Netz der kommunalen Verbindungsstrassen ist im Anhang 1, Seite 12, dargestellt.

Fachlich ganz korrekt müssten die so definierten kommunalen Verbindungsstrassen als Haupt-Sammelstrassen bezeichnet werden (VSS-Norm 40 044). Im Fall von Diessenhofen passt die Bezeichnung als kommunale Verbindungsstrasse besser.

Beim Tempo-Regime geht es um die Frage von tieferen Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten der kommunalen Verbindungsstrassen. Der Vorschlag des Tempo-Regimes erfolgte aufgrund einer verkehrsplanerischen Grobeinschätzung (Kriterien: Verkehrssicherheit Fussgänger und Velofahrer, insbesondere Schul- und Kindergartenwege, sowie Aufwertungspotenzial Strassenraum).-Der Vorschlag ist als Zielzustand zu verstehen, der vertieft geprüft werden soll (siehe Anhang 2). Zur abschliessenden Beurteilung ist jeweils ein Gutachten erforderlich.

Die Ausdehnung von Tempo-30 auf nicht reine Quartierstrassen wie im vorliegenden Fall ist in der Schweiz ein neues Thema, insbesondere aufgrund des Lärmschutzes. Dazu gibt es bereits verschiedene Gerichtsurteile, die Tempo-30 auf verkehrsorientierten Strassen bejahen (Lärmbekämpfung an der Quelle). Die diesbezügliche Diskussion ist in verschiedenen Kantonen und Städten intensiv im Gang. Eine etablierte Praxis besteht jedoch noch nicht.

Das anzustrebende Tempo-Regime (Zielzustand) ist in den folgenden Kapiteln 2.1 bis 2.6 begründet und im Anhang 2, Seite 13, dargestellt.

2.1 Altstadt

Die Hauptstrasse soll vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Umfahrmöglichkeiten bestehen jedoch nicht. Die Grabenstrasse ist als Umfahrung nicht geeignet (u.a. Schul- und Kindergartenweg), und die Lenkung des Nord- Südverkehrs via H13-Anschluss West – Schaffhauserstrasse – Rheinhalde - Rheinbrücke ist ohne Unterbrechung der Hauptstrasse zwischen den Anschlüssen der Basadingerstrasse und der Rheinhalde sowie ohne Unterbrechung der Grabenstrasse nicht möglich, da die Route via H13-Anschluss West ein erheblicher Umweg ist.

Eine Unterbrechung der Hauptstrasse oder des Obertors für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird jedoch nicht empfohlen, da dadurch die Erreichbarkeit der Altstadt eingeschränkt würde. Je nach Zielort in der Altstadt würden Umwegfahrten entstehen. Damit das Gewerbe in der Altstadt im Konkurrenzkampf bestehen kann, muss es auf direktem Weg erreichbar sein.

Mit einer Unterbrechung der Hauptstrasse oder des Obertors würde sich im Weiteren der MIV auf die Grabenstrasse verlagern (kleine Umfahrung).

Deshalb soll in der Altstadt der Ansatz verfolgt werden, den MIV zumindest an die örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Dazu steht in diesem Fall die Begegnungszone im Vordergrund, die für die Altstadt zu einem verträglicheren Verkehr führt: Tempo 20 und Fussgängervortritt. Mit der Begegnungszone wird nicht nur das Geschwindigkeitsniveau gesenkt, sondern auch die Vortrittsverhältnisse geändert (die Begegnungszone wirkt wie ein «grosser Fussgängerstreifen»). Die Begegnungszone dient somit auch als Querungshilfe.

Die Begegnungszone soll die gesamte Altstadt umfassen.

Die Begegnungszone steigert die Attraktivität und Belebung der Altstadt (Planungsziel Stadtentwicklung kommunaler Richtplan).

Durch die Begegnungszone entsteht auch ein erhöhter Widerstand für den Durchgangsverkehr in der Hauptstrasse und im Obertor. Mit der Signalisation der Begegnungszone wird den Autofahrern verdeutlicht, dass sie sich in einem sehr sensiblen Strassenraum befinden. Im Rahmen des Gutachtens für die Begegnungszone Altstadt ist zu prüfen, ob auf der Grabenstrasse flankierende Massnahmen notwendig sind, um Ausweichverkehr zu vermeiden (kleine Umfahrung).

2.2 Schaffhauserstrasse

Praktisch sämtliche Fussgänger, inkl. Schüler und Kindergärtner, des Wohnquartiers nördlich der Schaffhauserstrasse queren diese beim Anschluss der Franzosenstrasse an die Schaffhauserstrasse (Richtung Zentrum, Schule, Kindergarten, Bahnhof). Dieser Fussgängerstrom ist besser zu schützen. Deshalb soll der Abschnitt Altstadt – Anschluss Franzosenstrasse in Tempo-30 integriert werden. In diesem Abschnitt verläuft zudem der Bodensee Radweg.

Zudem soll Tempo 50 ab dem optischen Siedlungsbeginn beim Anschluss der Schlatterstrasse signalisiert werden (Standort Ortstafel).

Eine weitergehende Ausdehnung von Tempo 50 bis zum Breitenweg soll geprüft werden (Schulweg auf Velo).

2.3 Basadingerstrasse

Es soll vertieft geprüft werden, ob die Ausdehnung von Tempo 30 auf den Abschnitt Bahnhofstrasse bis Ende Wohngebiet (Im Kornfeld) zweckmässig ist, u.a. aufgrund des Lärms, der Sicht auf die Fussgängerquerung bei der Bahnüberführung (auch Schulweg) sowie der Weiter- und Neuentwicklung der Wohngebiete im Bereich der Basadingerstrasse (Strategie Siedlungsentwicklungskonzept). Zudem verläuft im Abschnitt Bahnhofstrasse – Lettenstrasse der Seerücken Radweg. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, sind die Anforderungen an Tempo 30 vermutlich erhöht.

2.4 Schlattingerstrasse

Bei der vertieften Prüfung von Tempo-30 ist u.a. zu beachten: Lärm, Abschnitt mit nur einseitigem Trottoir (Güterstrasse – Sternenplatz), Schulwege (Querung bei Landenbergstrasse), Schutz der Velofahrer auf Kernfahrbahn (sehr schmal).

2.5 Steinerstrasse

Auf der Steinerstrasse sollen zwei Varianten näher geprüft werden.

Variante 1:

Tempo 30 soll auf den Abschnitt, auf dem die Velofahrer auf der Fahrbahn (Kernfahrbahn) geführt werden, ausgedehnt werden (Sternenplatz – Zelgstrasse). Damit können die Velofahrer auf dieser sehr schmalen Kernfahrbahn besser geschützt werden (Schulweg und Bodensee Radweg).

Zudem ist beim Anschluss der Zelgstrasse für die Strassenquerung der einwärtsfahrenden Velofahrern beim Wechsel vom einseitigen Rad-/Gehweg zum gegenüberliegenden Radstreifen der Kernfahrbahn eine Querungshilfe (z.B. Mittelinsel) anzubieten, insbesondere für die Schüler. Damit soll die Weiterfahrt der Schüler auf dem südlichen Trottoir vermieden werden, die zu Konflikten bei der Einmündung der Landenbergerstrasse in die Steinerstrasse führt. (Der einmündende Autofahrer erwartet keine Velofahrer auf dem Trottoir in Gegenrichtung.)

Variante 2:

Die Kernfahrbahn soll bis zum Anschluss der Rheinsägestrasse verlängert und Tempo 30 entsprechend ausgedehnt werden, damit der kombinierte Rad-/Gehweg zwischen Zelg- und Rheinsägestrasse ab dem engeren Siedlungsbeginn ein reines Trottoir wird. Dieser kombinierte Rad-/Gehweg dient auch als Schul- und Kindergartenweg. Dadurch können Konflikte auf diesem sehr schmalen kombinierten Rad-/Gehweg zwischen Fussgängern und Velofahrern vermieden werden, insbesondere zwischen schnelle E-Bikes und Schüler und Kindergärtner.

Ob wie bei der Variante 1 für die Strassenquerung der einwärtsfahrenden Velofahrern beim Wechsel vom einseitigen Rad-/Gehweg zum gegenüberliegenden Radstreifen der Kernfahrbahn eine Querungshilfe für die Velofahrer anzubieten ist (am Anschluss Rheinsägestrasse), ist zu prüfen (dort keine querenden Schüler auf Velo).

2.6 Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse liegt im Zentrumsgebiet, das weiterentwickelt werden soll (Strategie Siedlungsentwicklungskonzept C1). Tempo 30 kann dazu einen wertvollen Beitrag leisten, u.a. zur entsprechenden Aufwertung des Strassenraums. Zudem liegt in unmittelbarer Nähe das Primarschulhaus, und im Kurvenbereich ist der Zugang zur Bahn/Bahnhofplatz. Im Weiteren verläuft der Seerücken Radweg durch die Bahnhofstrasse.

3 Optimierung Verkehrsnetz

Um weitere verkehrliche Schwachstellen zu entschärfen, sollen die nachstehenden Optimierungen des Verkehrsnetzes geprüft werden.

3.1 Anschluss Schlattingerstrasse an Umfahrung

Obwohl die bauliche Machbarkeit nicht einfach ist, soll die Zweckmässigkeit dieses Anschlusses geprüft werden (siehe auch Strategie Siedlungsentwicklungskonzept V1). Der Verkehr der Arbeitszonen könnte so direkter auf die Umfahrung geführt werden, und das Siedlungsgebiet entlang der Grossholz- und der Basadingerstrasse (südlich Bahnunterführung) könnte entlastet werden. Auch Schlattingen könnte davon profitieren.

3.2 Spange Grossholzstrasse – Basadingerstrasse

Die Siedlungsgebiete entlang des westlichen Abschnitts der Grossholzstrasse und entlang der Basadingerstrasse im Abschnitt Bahnunterführung - Im Kornfeld könnten entlastet werden (siehe folgende Abbildung 1). Zur Unterstützung der Entlastung könnte der bestehende Anschluss der Grossholz- an die Basadingerstrasse für den MIV aufgehoben werden.



Abbildung 1: Spange Grossholzstrasse - Basadingerstrasse

3.3 Fussgängerunterführung Grossholzstrasse – Bahnhof/Bahnhofstrasse

Das Siedlungsgebiet entlang der Grossholzstrasse ist vom Bahnhof und der Bahnhofstrasse (Zentrumsgebiet) durch das Bahntrasse abgetrennt. Der Fussverkehr ist auf eine hohe Netzdurchlässigkeit angewiesen, da Umwege die Attraktivität erheblich vermindern.

Mit einer solchen Unterführung könnte der Fussgängerzugang von der Grossholzstrasse zur Bahn und zum Zentrumsgebiet Bahnhofstrasse wesentlich verbessert werden (siehe auch Strategie Siedlungsentwicklungskonzept V2). Es könnte bis zu rund 400 m Fussweg eingespart werden.

4 Punktuelle Optimierungen Fuss- und Veloverkehr

Die punktuellen Optimierungen sind eigentlich nicht Gegenstand der kommunalen Richtplanung, bei der es v.a. um Netzbetrachtungen des Motorfahrzeugverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs geht. Diese Optimierungen betreffen punktuelle Schwachstellen, die im Rahmen der Bearbeitung dieses Auftrags eingebracht und ebenfalls verkehrsplanerisch beurteilt wurden. Es handelt sich v.a. um Schul- und Kindergartenwege. Damit sie in geeigneter Weise dokumentiert sind, wurden sie diesem Bericht als Schlusskapitel angefügt.

4.1 Knoten Grossholz-/Schlattingerstrasse

Die vorliegende Markierung für die Fussgänger (siehe folgende Foto) wäre bei einer Trottoirüberfahrt zweckmässig. In diesem Fall ist ein Fussgängerstreifen anzubringen oder eine Trottoirüberfahrt zu erstellen. Zudem ist das Überfahren des Trottoirs durch rechtseinmündende Motorfahrzeuge von der Grossholz- in die Schlattingerstrasse zu beseitigen.



Abbildung 2: Knoten Grossholz-/Schlattingerstrasse

4.2 Fussgängerquerung Anschluss Rheinsäge- an Steinerstrasse

Der Fussgängerschutz des Wartebereichs auf der Seite Rheinsäge ist ungenügend: Es besteht kein baulicher Schutz, und der Wartebereich ist zu schmal (siehe folgende Foto). Folgende Minimalmassnahmen sollen ergriffen werden: Pfosten setzen und Wartebereich auf 2.0 m verbreitern (Bestand 1.3 m).



Abbildung 3: Anschluss Rheinsäge- an Steinerstrasse

4.3 Gegenverkehr Velo Schmiedgasse

Der Gegenverkehr für das Velo in der Schmiedgasse (Basadingerstrasse - Hauptstrasse) kann zugelassen werden (siehe folgende Abbildung 4). An der punktuellen Engstelle beim Anschluss an die Hauptstrasse ist die erforderliche Breite für den Begegnungsfall Velo/PW knapp eingehalten.

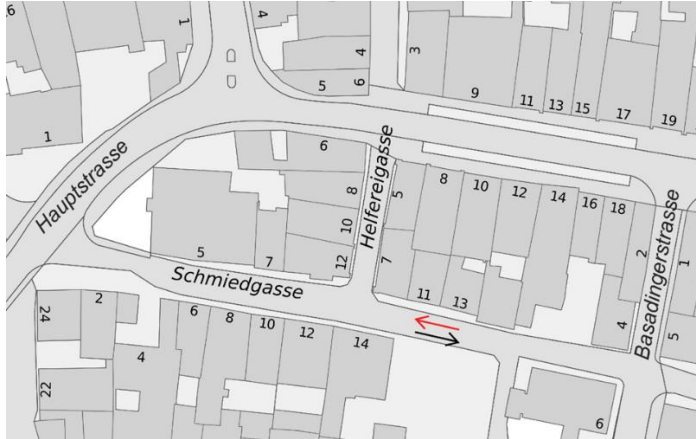


Abbildung 4: Velo-Gegenverkehr in Schmiedgasse

4.4 Fussgängerschutz Helfereigasse/Rheinhalde

Zum Kreuzen von Motorfahrzeugen auf der Rheinhalde wird auf den Fussgängerbereich ausgewichen (Begegnungsfall PW/PW ohne Ausweichen auf Fussgängerbereich nicht möglich). Beim Treppenabgang der Helfereigasse auf die Rheinhalde kann dies kritisch werden, weil der Fussgänger vom abwärtsfahrenden Motorfahrzeuglenker wegen der Mauer nicht gesehen werden kann (siehe Foto). Dieses Problem besteht auch bei einer allfälligen Begegnungszone. Zum Fussgängerschutz sind Pfosten anzubringen.



Abbildung 5: Treppenabgang Helfereigasse auf Rheinhalde

4.5 Sichteinschränkung auf Fussgänger durch Parkierung

An folgenden Orten ist die Sicht auf querende Fussgänger durch die Längsparkierung entlang der Strasse eingeschränkt (betrifft jeweils auch Schul- und Kindergartenwege):

- Bahnhofstrasse beim Fussgängerstreifen Höhe Coop
- Basadingerstrasse beim Fussgängerstreifen Anschluss Stadtgrabenweg
- Steinerstrasse beim Fussgängerstreifen am Sternenplatz
- Schulstrasse bei Veloausfahrt Schule (betrifft hier primär Velo)

An diesen Orten sind die erforderlichen Anhaltesichtweiten der Motorfahrzeuge zu überprüfen und die Längsparkierung entsprechend anzupassen.

4.6 Sternenplatz

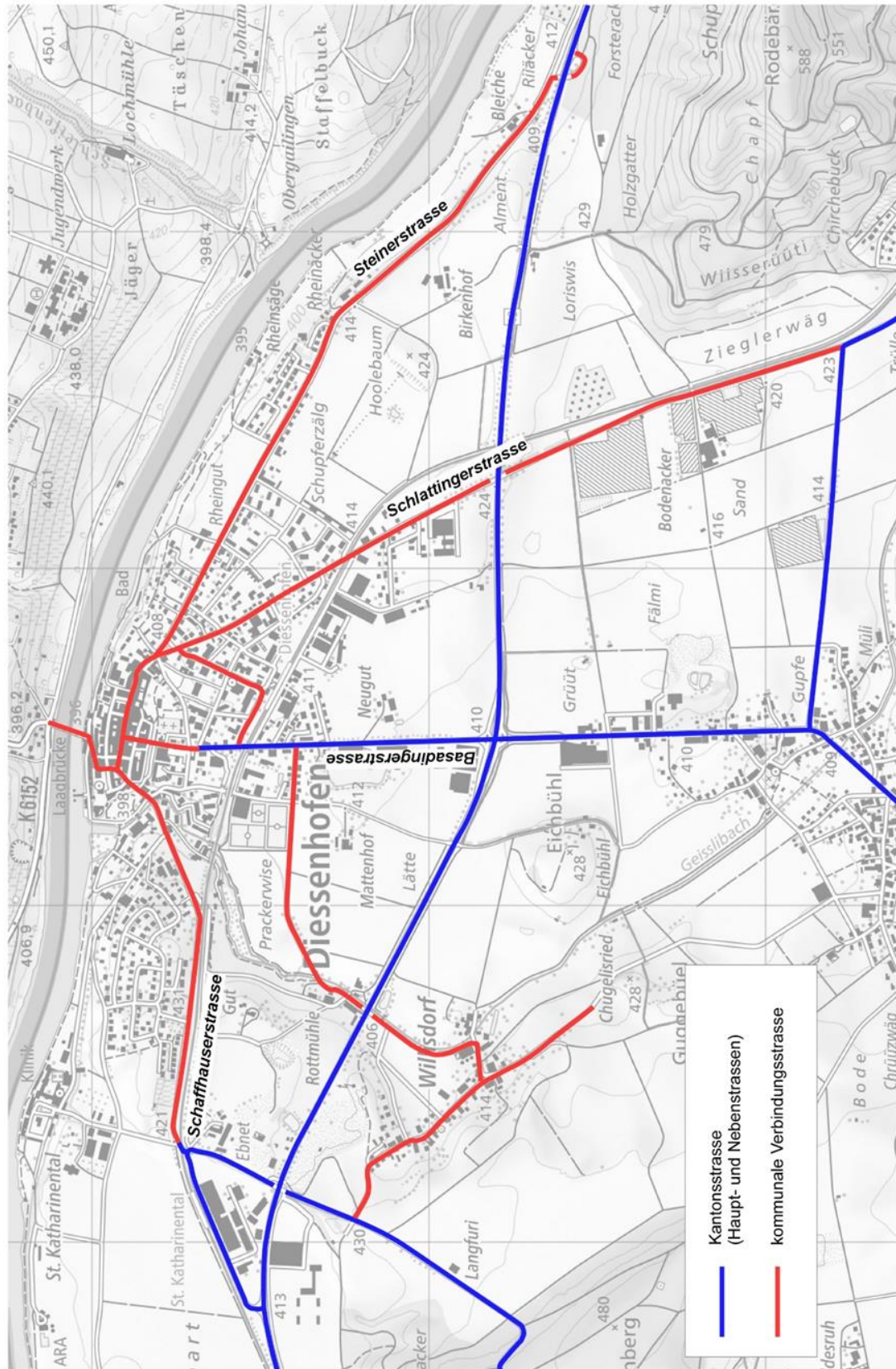
Die Verkehrsführung und das Verkehrsregime (u.a. Markierung) sowie die Platzgestaltung sind zu überprüfen, v.a. aus Sicht der Sicherheit der Schul- und Kindergartenwege zu Fuss und mit dem Velo.

Dies ist auf eine allfällige Begegnungszone im Obertor abzustimmen (siehe 2.1).

4.7 Grabenstrasse

Im Abschnitt Basadingerstrasse – Sternenplatz ist die Sicherheit der Schul- und Kindergartenwege zu Fuss und mit dem Velo vertieft zu überprüfen.

Anhang 1: Kommunale Verbindungsstrassen



Anhang 2: Tempo-Regime kommunale Verbindungsstrassen (Zielzustand)

