Einwohnergemeinde Wattenwil

Exemplar Mitwirkung

VERKEHRSRICHTPLAN WATTENWIL

Technischer Bericht mit Massnahmenblättern,
Richtplankarte und Netzplänen

09.08.2017

IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern
Telefon +41 (0)31 359 24 24
icag@infraconsult.ch
www.infraconsult.ch
ISO 9001 zertifiziert

verkehrsteiner AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern
Telefon +41 (0)31 372 70 90
info@verkehrsteiner.ch
www.verkehrsteiner.ch

Infraconsult

Exemplar Mitwirkung

verkehrsteiner

Bilder Titelseite von oben links nach unten rechts (© Verkehrsteiner / IC Infraconsult):
Bärenkreisel, Gemeindegebiet Wattenwil, Burgisteinstrasse / Postgasse, Schmittestrasse, Burgisteinstrasse, Burgisteinstrasse (Zentrum ab Kreisel bis Post)

AUFTRAGGEBER:

Einwohnergemeinde Wattenwil
Vorgasse 1
3665 Wattenwil

AUFTRAGNEHMER/BEARBEITENDE:

Rolf Steiner, verkehrsteiner (Projektleiter)
Daniel Morgenthaler, IC Infraconsult (Stv. Projektleiter)
Samuel Gerber, verkehrsteiner
Thomas Schneitter, IC Infraconsult

BEGLEITKOMMISSION (NICHT STÄNDIGE KOMMISSION "VERKEHRSRICHTPLAN"):

Bruno Schmid, Vorsitz Kommission
Christoph Bornhauser
Heidi Guggisberg
Beat Hofer
Urs Kaufmann
Lorenz Kestenholz
Christine Krebs
Christoph Rubi
Thomas Schuler
Jürg Soltermann
Bernhard Wasem
René Wyss

BEZUGSADRESSE:

Verkehrsteiner AG / IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

VERSIONEN:

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
0.1	30.11.2016	Entwurf	Gemeinde Wattenwil	
1.0	01.03.2017	Expl. z.H. Mitwirkung	Gemeinde Wattenwil	
1.1	09.08.2017	Expl. z.H. Mitwirkung	Gemeinde Wattenwil	Rev. nach Rückmeldung Kt. und Gde.

Exemplar Mitwirkung

GENEHMIGUNGSVERMERKE

Öffentliche Mitwirkung vom	.....
Vorprüfung AGR vom	.....
Vorprüfungsbericht vom	.....
Beschlossen durch den Gemeinderat am	.....

Namens der Einwohnergemeinde Wattenwil:

Der Gemeindepräsident: Peter Hänni .....

Der Geschäftsführer: Thomas Schuler .....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Wattenwil, den .....

Der Geschäftsführer: Thomas Schuler .....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung:

Bern, den .....

.....

Exemplar Mitwirkung

INHALT

1. EINLEITUNG 6
1.1 Anlass 6
1.2 Bedeutung und Verbindlichkeit 6
1.3 Aufbau des Richtplanes 7
1.4 Projektorganisation 8
1.5 Planungsablauf 8
1.6 Grundlagen 9
1.6.1 Grundlagen Bund 9
1.6.2 Grundlagen Kanton 10
1.6.3 Grundlagen Region 12
1.6.4 Grundlagen Gemeinde Wattenwil 13
1.6.5 Weitere Grundlagen 14

2. SITUATIONSANALYSE: WATTENWIL HEUTE 16
2.1 Gemeindestruktur 16
2.2 Bestehendes Verkehrsangebot 17
2.2.1 Fussverkehr 17
2.2.2 Veloverkehr 18
2.2.3 Öffentlicher Verkehr 19
2.2.4 Motorisierter Individualverkehr 21
2.3 Gesamtverkehrsbetrachtung 23
2.3.1 Heutige Verkehrssituation 23
2.3.2 Unfallanalysen 25
2.4 Zukünftige Verkehrsentwicklung 27
2.4.1 Schweizweite Entwicklung 27
2.4.2 Regionale Entwicklung 30
2.4.3 Lokale Entwicklung 31
2.4.4 Verkehrsentwicklung in Wattenwil 31
2.5 Analyse von Schwachstellen und Handlungsbedarf 32
2.5.1 Lokale Schwachstellen 33
2.5.2 Räumliche Schwachstellen 35
2.5.3 Thematische Schwachstellen 37
2.6 Folgerung für die Massnahmenplanung 38
2.6.1 Siedlungsstruktur 39
2.6.2 Gesamtverkehr 39
2.6.3 Organisatorischer Handlungsbedarf 41

3. ZIELFESTLEGUNG: VERKEHR IN WATTENWIL IN 15 JAHREN (BEHÖRDENVERBINDLICH) 42
3.1 Vision und Grundsätze 42
3.2 Ziele 43
3.3 Verkehrskonzept 45

3.3.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr 46
3.3.2 Gesamtverkehr 46
3.3.3 Einzelne Verkehrsarten 47
3.4 Netzpläne 48

4. MASSNAHMENBLÄTTER UND MASSNAHMENPLAN (BEHÖRDENVERBINDLICH) 49
4.1 Übersicht über die Massnahmenblätter 50
4.2 Massnahmenblätter 52
4.2.1 Einzelmassnahmen 52
4.2.2 Allgemeine Massnahmen 107
4.2.3 Raumwirkende Massnahmen 114

5. UMSETZUNG 125
5.1 Zuständigkeiten 125
5.2 Realisierungshorizont 125
5.3 Kosten 125
5.4 Umsetzungsprogramm 125

6. MITWIRKUNG UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN 127

7. ANHANG 128

A1 Verzeichnisse 129
A1.1 Literaturverzeichnis 129
A1.2 Abbildungsverzeichnis 129
A1.3 Tabellenverzeichnis 130
A1.4 Abkürzungsverzeichnis 130
A2 Strassentypen MIV (Stand: 31.5.2016) 132
A3 Mitwirkungsbericht 134
A4 Vorprüfungsbericht 135
A5 Bericht Genehmigungsverfahren 136

1. EINLEITUNG

1.1 ANLASS

In der Gemeinde Wattenwil herrscht eine rege Bautätigkeit. Baulandreserven sowie Gebiete mit Umgestaltungspotenzial deuten auf weitere bauliche Entwicklungen hin. Die Ortsplanung ist in den nächsten Jahren aufgrund dieser Entwicklungen sowie der geänderten gesetzlichen Bestimmungen zu überarbeiten. Ein mit der Bautätigkeit einhergehendes Bevölkerungswachstum bringt auch mehr Verkehr. Ist Siedlung und Verkehr nicht aufeinander abgestimmt, können unter anderem Verkehrssicherheits- oder Belastungsprobleme entstehen. Fragen des Verkehrs und der Erschliessung spielen deshalb bei Bauprojekten eine wichtige Rolle.

Bisher hat die Gemeinde Wattenwil bei verkehrlichen Fragen und Problemen situative Massnahmen ergriffen (z.B. Überbauung Brunismatt). Flächendeckende langfristige Überlegungen, wie auf heutige und zukünftige verkehrliche Fragestellungen reagiert und agiert werden sollen, fehlen.

Die Gemeinde Wattenwil hat die Notwendigkeit einer flächendecken, umfassenden Verkehrsplanung zur Sicherstellung einer sinnvollen und gezielten Entwicklung erkannt. Mit dem Verkehrsrichtplan wird ein Instrument als Plangrundlage für die Zukunft geschaffen, welches die verkehrstechnischen Aspekte erfasst, die aktuelle Situation analysiert und anhand festgelegter Ziele Massnahmen ableitet. Diese können anschliessend bedarfsgerecht in Etappen umgesetzt werden.

1.2 BEDEUTUNG UND VERBINDLICHKEIT

Führungs- und Koordinationsinstrument

Der kommunale Richtplan Verkehr ist ein Führungs- und Koordinationsinstrument und stellt eine langfristig (ca. 15–20 Jahre) gültige Willenserklärung der Gemeinde Wattenwil und der am Prozess Beteiligten dar. Der Richtplan Verkehr zeigt auf, unter welchen Randbedingungen und mit welchen Zielvorstellungen Verkehrsfragen angegangen und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Verkehrsrichtplan ist ein Richtplan nach kantonalem Baugesetz

Der Verkehrsrichtplan (VRP) ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes (BauG). Er ist für die Gemeindebehörden der Gemeinde Wattenwil gemäss Art 57 BauG verbindlich.

Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68 Abs. 3 BauG).

1.3 AUFBAU DES RICHTPLANES

Produkte

Der Verkehrsrichtplan Wattenwil besteht aus:

- Dem vorliegenden technischen Bericht mit behördenverbindlichen Kapiteln (grau hinterlegte Kapitelüberschriften) und hinweisenden Kapiteln (restliche Kapitel)
- 2 Netzplänen:
  - Netzplan öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr
  - Netzplan Fussverkehr und Veloverkehr
- Richtplankarte = Massnahmenplan (1:2500)

Aufbau Technischer Bericht

Der vorliegende technische Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- Situationsanalyse Wattenwil heute:
  Dokumentation der heutigen Situation (Ist-Zustand) mit planerischen und verkehrsspezifischen Grundlagen für die heutige und zukünftige zu erwartende Verkehrsentwicklung sowie abgeleitetem Handlungsbedarf
- Zielfestlegung Verkehr in Wattenwil in 15 Jahren:
  Darlegung des angestrebten verkehrlichen Zustands (Soll-Zustand) von Wattenwil mittels Zielvorstellungen.
- Massnahmen und Umsetzung:
  Durch Massnahmen soll der eruierte Handlungsbedarf behoben und der angestrebte Zustand erreicht werden. Die Umsetzung zeigt den Weg dazu auf, indem Massnahmen Akteuren zugeordnet und zeitlich priorisiert sowie inhaltlich abgestimmt sind.

1.4 PROJEKTORGANISATION

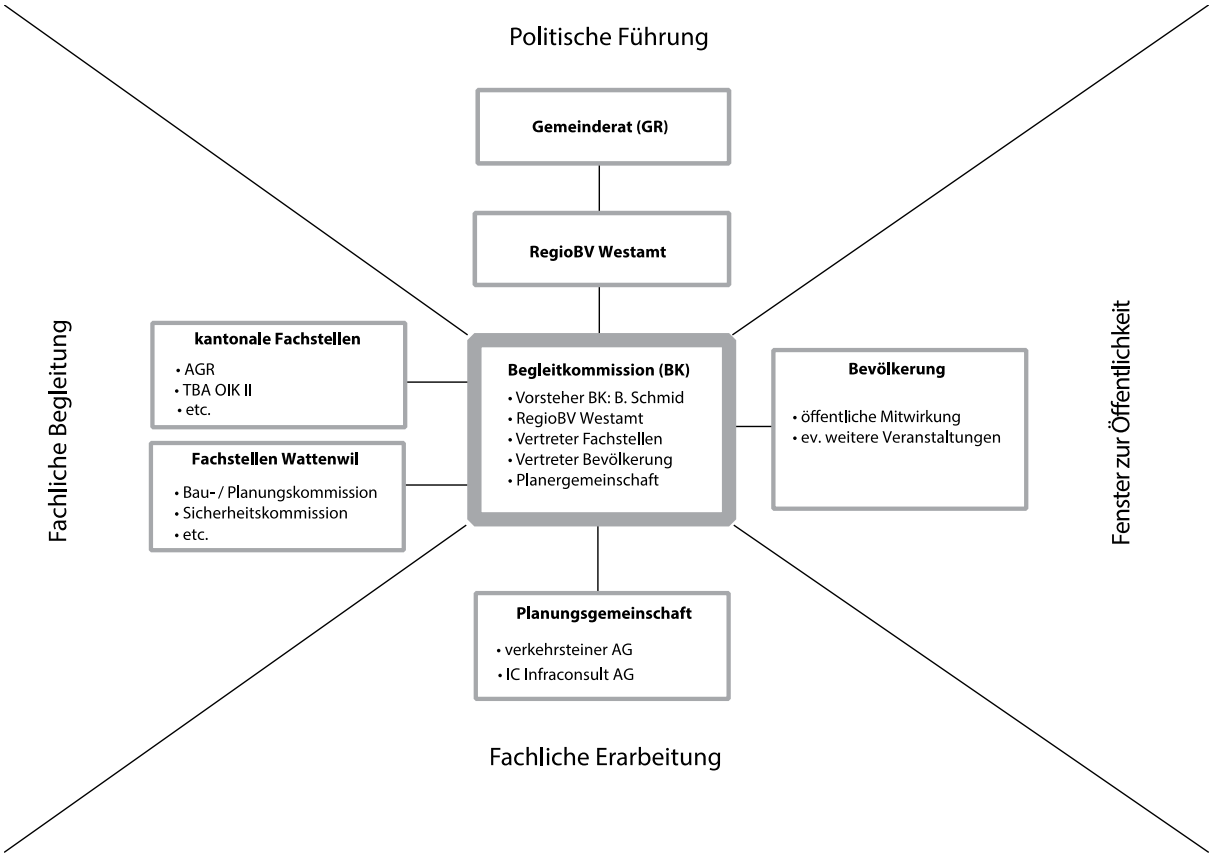


Abbildung 1: Projektorganisation.

1.5 PLANUNGSABLAUF

Planungsablauf

Die Ausarbeitung des Verkehrsrichtplanes von Wattenwil ist in folgenden Arbeitsschritten durchgeführt worden:

- Planungsstart: März 2016
- Entwurf Richtplan: November 2016
- Öffentliche Mitwirkung: xxx
- Vorprüfung AGR: xxx
- GRB Genehmigung: xxx
- Genehmigung AGR: xxx
- GRB Inkraftsetzung: xxx

Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung erfolgte vom xx. xx bis xx.xx 2017. Die Eingaben zur Mitwirkung und deren Behandlung durch die Gemeinde sind im Mitwirkungsbericht vom xx.xx. 2017 vollständig dargestellt.

Vorprüfung

Die Vorprüfung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) dauerte vom xxx bis xxx. Die behandelten Ergebnisse des Vorprüfungsberichtes sind im Kapitel xxx dargestellt.

Genehmigung

Nach der Einarbeitung der Vorprüfungsergebnisse in den Verkehrsrichtplan beschloss der Gemeinderat am xxx, diesen dem AGR zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Genehmigung durch das AGR erfolgte am xxx (vgl. Anhang A8).

In Kraftsetzung

Der vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigte Richtplan wurde vom Gemeinderat Wattenwil am xxx in Kraft gesetzt.

1.6 GRUNDLAGEN

Die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans Wattenwil basiert auf nachfolgenden bestehenden Grundlagen.

1.6.1 GRUNDLAGEN BUND

Bundesinventare IVS, ISOS, BLN

Von den drei Bundesinventaren (Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS, Inventar oder schützenswerten Ortsbilder ISOS und Bundesinventar der Lanschaften und Naturlandschaften BLN) sind auf dem Gemeindegebiet von Wattenwil lediglich im IVS Einträge enthalten.

Im IVS sind auf dem Gemeindegebiet von Wattenwil keine nationalen Routen oder regionalen Routen mit viel Substanz verzeichnet (vgl. Abbildung 2). Dagegen ist im IVS die regionale Verbindung durch das Gürbetal verzeichnet, die bis zum Bau der Eisenbahnlinie in der zweiten Hälfte des 19. Jh. durch das Aaratal die Hauptverbindung zwischen Bern und dem Oberland darstellte. Die Strasse wurde in den 1870er Jahren als 3–5 m breite, im östlichen Teil als über 5 m breite Kunststrasse angelegt und folgte dem bisherigen Karrweg. Das heutige Strassensystem folgt weitgehend der Anlage aus den 1870er Jahren, weshalb grosse Abschnitte der historischen Strasse nur noch wenig oder keine historische Wegsubstanz enthalten.

Regionale Routen mit Substanz sind zwischen Gurzelenmattweg und Forststrasse (Strecke Wattenwil – Uebeschi – Thun) sowie zwischen Wattenwil und Burgistein (Strecke Wattenwil – Riggisberg) erhalten.

Verschiedene radial verlaufende lokale Routen erschliessen das Hügelgebiet oberhalb Wattenwil. Auf dem heutigen Strassen- und Wegenetz sind die historischen Verkehrswege in der Regel überprägt, einzelne Abschnitte im Grundbach (2 Verbindungen Gurnigel Bad – Grundbach – Burgistein bzw. nach Wattenwil), im Gmeis und in der Mettlen weisen dagegen viel Substanz auf.

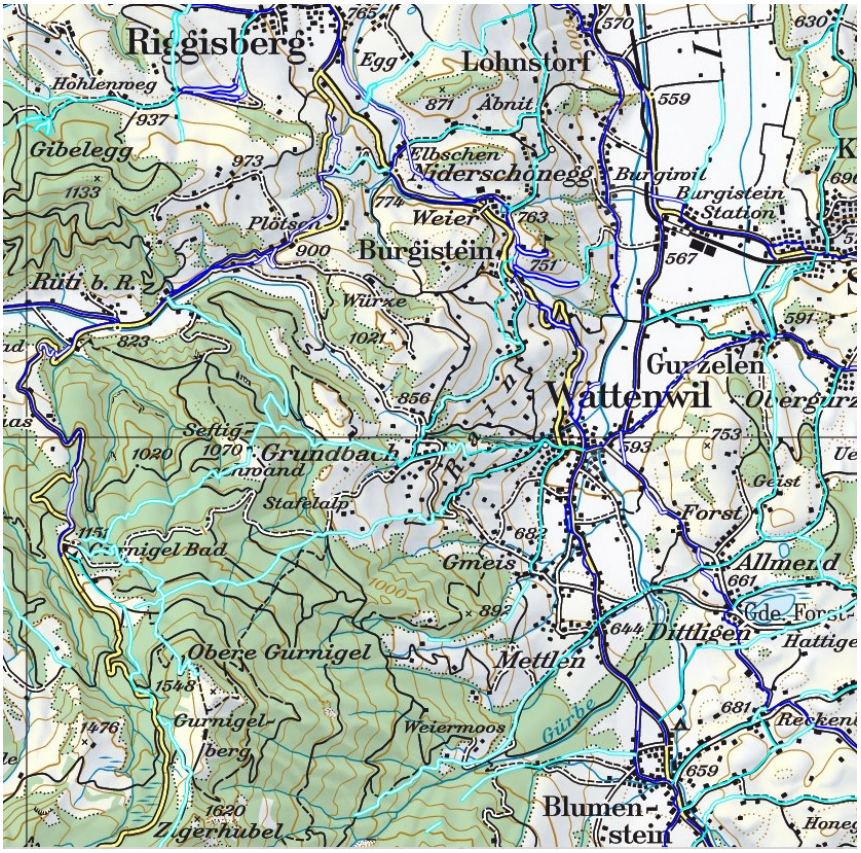


Abbildung 2: Routennetz des Bundesinventares der historischen Verkehrswege Schweiz IVS. Legende: nationale Routen: rot, regionale Routen: dunkelblau, lokale Routen: hellblau, dicke Doppellinie: Route mit viel Substanz, dünne Doppellinie: Route mit Substanz, einfache Linie: Route mit historischem Verlauf (Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff: 20.4.2016).

1.6.2 GRUNDLAGEN KANTON

Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan verlangt insbesondere die gegenseitige Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, d.h. die Entwicklung und Förderung von Wohn- und Arbeitsgebieten vor allem an gut erschlossenen Lagen.

Strassennetzplan 2014-2029

Die vorgesehenen Investitionstätigkeiten des Kantons sind im Strassennetzplan enthalten. Für Wattenwil sind jedoch keine relevanten Investitionen vorgesehen.

Für Wattenwil werden drei Kantonsstrassen bezeichnet:

- Nr. 230: Riggisberg – Wattenwil – Bluemenstein – Reutigen
- Nr. 231: Wattenwil – Burgistein Station
- Nr. 1105: Thierachern – Wattenwil

Routen Ausnahmetransport

Die Strecke Burgistein Station bis zum EW-Unterwerk Gürbmatt ist als kantonale Ausnahmetransportroute verzeichnet.

Sachplan Wanderroutennetz

Im kantonalen Sachplan Wanderroutennetz vom 22. August 2012 werden für Wattenwil folgende Aussagen gemacht:

- Hauptwanderroute: Dörishaus – Bühlstrasse – Käserei – Grundbach
- Hauptwanderroute: Grundbach – Bühl – Lörtscherei
- Hauptwanderroute Lörtscherei - Gauggleren
- Hauptwanderroute: Lörtscherei – Dornereweg – Grundbachstrasse – Burgisteinstrasse - Bärenkreisel – Bernstrasse (Brügg)
- Hauptwanderroute: Grundbachstrasse – Gibel – Ryschere – Raineggen – Grundbach bzw. Stafelalp
- Hauptwanderroute: Bernstrasse (Brügg) – Gürbe rechtsseitig - Gauggleren-brücke – Gürbe linksseitig – Burgistein bzw. Allmend / Längenbühl
- Hauptwanderroute: Bernstrasse – Gürbe linksseitig – Forstsägestrasse – Blumenstein sowie Forstsägestrasse – Gürbe linksseitig – Weiermoos
- Haupt- / Nebenrouten: div. Routen Gurnigelwald

Abbildung 3: Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz 2014
Legende: Hauptwanderrouten: orange: Wanderweg, rot: Bergwanderrouten. Ergänzungsrouten: orange (dünnere Strichdicke): Wanderweg. Gemeindegrenze: grün (Quelle: kantonaler Sachplan Wanderroutennetz 2014).

Sachplan Veloverkehr

Der kantonale Sachplan Veloverkehr macht folgende Aussagen (vgl. Abbildung 4):

- Alltagsverkehr: Im Korridor Wattenwil – Lohnstorf (Korridor 2) ist die Route 74 ab Höhe Burgistein Station nordwärts neu zu definieren (Netzlücke schliessen).
- Freizeitverkehr: die Veloverbindung Wattenwil – Burgistein soll durch eine Routenverlegung attraktiver und sicherer gestaltet werden (Route).

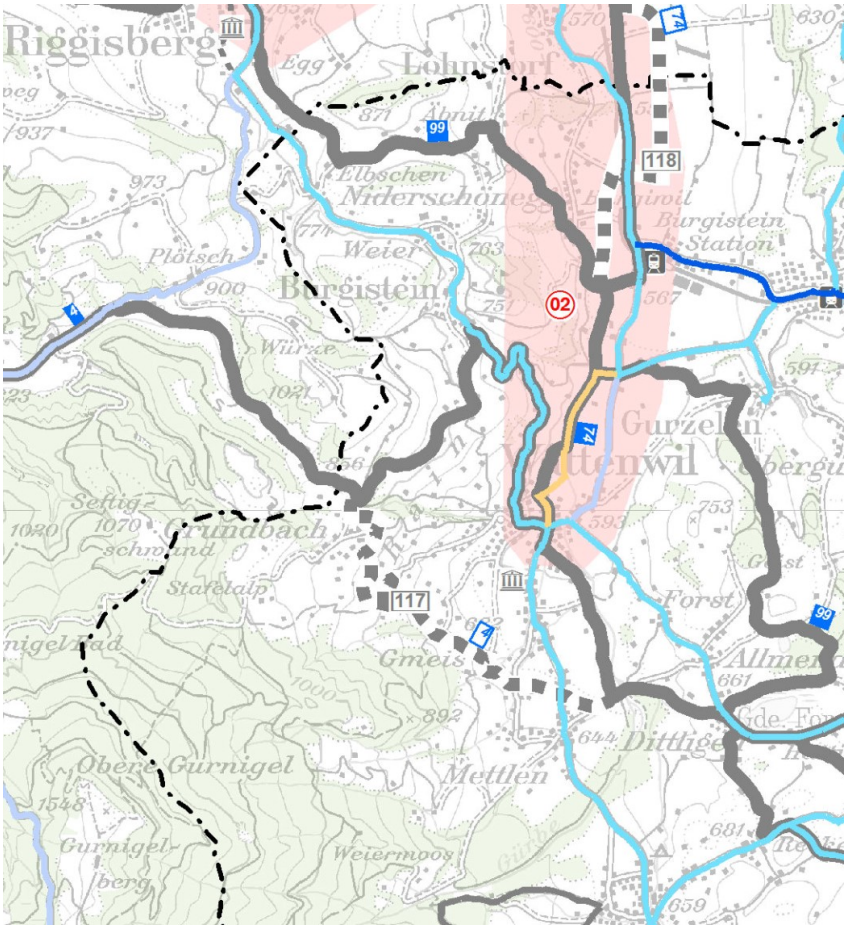


Abbildung 4: Routennetz des kantonalen Sachplanes Veloverkehr 2014
Legende: Alltagsverkehr: dunkelblau: Velohauptverbindung auf Kantonsstrasse, hellblau: Velobasisnetz auf Kantonsstrasse, blass hellblau: übrige Kantonsstrasse mit Veloverkehr, hellgelb: Velobasisnetz auf Gemeinde-/Privatstrasse, rosa: Netzlücke Alltagsverkehr im Korridor Wattenwil – Lohnstorf. Freizeitverkehr: grau: bestehende Velolandroute national/regional, grau gestrichelt: geplante Velolandroute national / regional (Quelle: Sachplan Veloverkehr, 2014).

1.6.3 GRUNDLAGEN REGION

RGSK Thun–Oberland West

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun Oberland West vom 29.11.2015 (Expl. z.H. kant. Vorprüfung) macht folgende Aussagen zu Wattenwil:

- Wattenwil ist als Zentrum 4. Stufe eingestuft. Dessen Zentrumsfunktion wird überprüft und ausgebaut.
- Für den Strassenabschnitt Bernstrasse (Brügg) – Bärenkreisel – Burgisteinstrasse (bis Knoten Postgasse) besteht Handlungsbedarf.
- Das Gebiet Sägeweg / Erlenstrasse / Ey ist als ländlicher Arbeitsschwerpunkt (< 1 ha) ausgeschieden.
- Das Gebiet Ey ist als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten ausgeschieden.
- Das Gebiet Salzhus ist als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen ausgeschieden.
- Wattenwil weist eine Erschliessungsgüte der Klassen E – F aus.

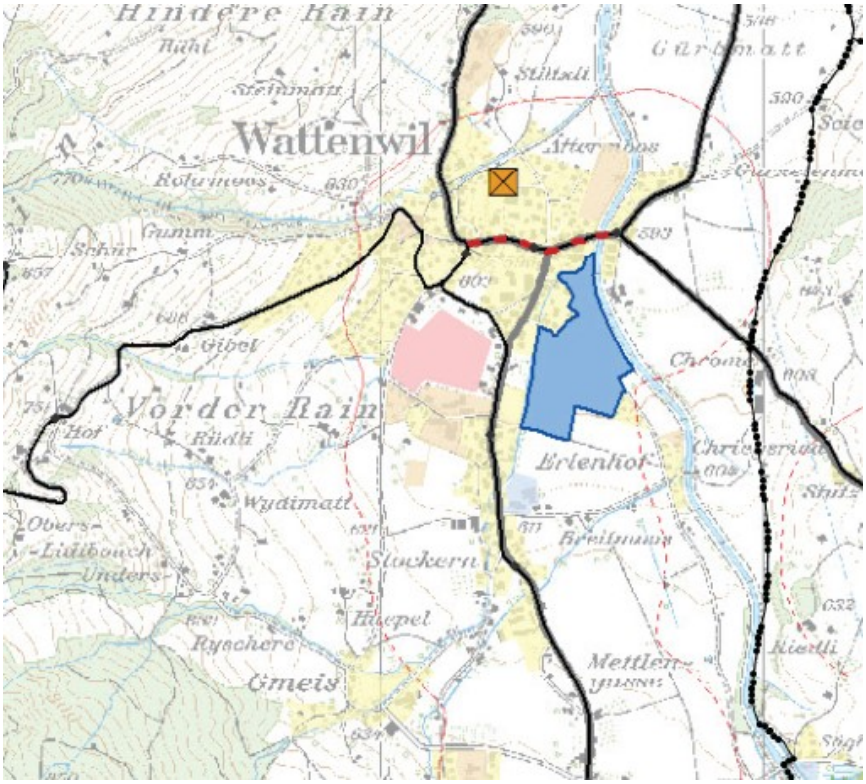


Abbildung 5: Zonierungen und Aufträge gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept für Wattenwil (Quelle: RGSK TOW 2015).

1.6.4 GRUNDLAGEN GEMEINDE WATTENWIL

Wattenwil 2055

In Wattenwil diskutierte die Bevölkerung 2005 mit einer Zukunftswerkstatt öffentlich über die Zukunft. «Wattenwil 2055» hatte zum Ziel, Impulse für die nachhaltige Entwicklung von Wattenwil zu geben. In drei Workshops erarbeitete die Bevölkerung Stärken und Schwächen, positive und negative Zielmerkmale und konkretisierte Projektideen. Nach Übergabe der sieben Projektideen[1] und Prozessresultate an den Gemeinderat wurden Projektgruppen zur Vertiefung eingesetzt. Die ermittelten Projektideen im Bereich Verkehr zeigen, dass die Bevölkerung Handlungsbedarf im Bereich bessere ÖV-Anbindung sowie Neugestaltung des Dorfzentrums sieht. Dieser Handlungsbedarf ist auch heute noch gegeben.

Dorfkernstudie

Im Rahmen des Prozesses zum Projekt "Wattenwil 2055" wurden verschiedene Vorstellungen für die künftige Entwicklung der Gemeinde entwickelt. Ein eigentlicher Dorftreffpunkt mit einer ansprechenden Gestaltung fehlt jedoch nach wie vor. Der Gemeinderat möchte die bestehende Substanz und die Attraktivität der Gemeinde besser in Wert setzen und möchte z.B. die Verkehrsströme mit der Realisierung eines Busterminals entflechten.

Die 2. Wattenwil-Gespräche von 2010 (Gemeinde, Ortsparteien, Gewerbe, Kirchgemeinde) zeigten zudem, dass bei den Dorfeingängen ein erhebliches

[1] Projektideen: Nachbar schafft, Gürbebad, der Bär ist los – Naturpark, PubliCar, Dorfplatz, SOWAHO – Sorge zur Umwelt

Aufwertungspotenzial besteht und die Funktion als Pfortengemeinde in den Regionalen Naturpark (RNP) Gantrisch eine Chance darstellt.

Die Ortsplanung wurde inzwischen teilrevidiert (neue Zonenpläne, neues Baureglement). Mit der als Siedlungsgestaltungsplan angedachten Dorfkernstudie konnten mehrere Aktionsfelder identifiziert und Zielsetzungen definiert werden. Verkehrlich relevante Themen sind die Sicherstellung der medizinischen Versorgung mit einem Gesundheitszentrum, die Verlangsamung des Verkehrs auf den Hauptstrassen, bessere Anbindung an den ÖV mit einer zentralen Bushaltestelle.

Verkehr im Zentrum

Im Juni 2014 wurde durch die Zeltner Ingenieure AG im Auftrag des Tiefbauamts des Kantons Bern der Bericht Verkehr im Zentrum Wattenwil veröffentlicht. Erarbeitet wurde ein Konzept, wie das Zentrum von Wattenwil mit der Bernstrasse, der Burgisteinstrasse und dem Beginn der Grundbachstrasse in Zukunft aussehen soll.

Es wurden Vorschläge ausgearbeitet, die das Zentrum visuell besser erkennbar machen und damit das Fahrverhalten beeinflussen sollen. Entstehen sollte auch ein Busumsteigepunkt beim Bärenkreisel. Defizite, vor allem für den Fuss- und Veloverkehr sollten behoben werden.

In dieser Zeit sind zahlreiche negative Rückmeldungen eingegangen, die sich unter anderem auf die im Bericht zukünftige Regelung der Parkplatzsituation beziehen. Das weitere Vorgehen ist momentan offen. Der in der Studie festgestellte Handlungsbedarf besteht weiterhin.

Verkehrsmassnahmen Schmittestrasse und Brunismatt Nord

Im Mai 2015 hat die verkehrsteiner AG im Auftrag der Gemeinde Wattenwil einfach zu realisierende Massnahmen zur Verbesserung der Situation, insbesondere der Sicherheit von Zufussgehenden, an der Schmittestrasse und in der Umgebung der Überbauung Brunismatt Nord erarbeitet.

Ein Teil der vorgeschlagenen Massnahmen wurde in der Folge als Sofortmassnahme umgesetzt. Es besteht aber weiterhin Bedarf für zusätzliche Massnahmen.

1.6.5 WEITERE GRUNDLAGEN

Gesetzesgrundlagen

Für die Verkehrsrichtplanung Wattenwil sind folgende gesetzliche Grundlagen zu berücksichtigen:

- Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG), 22. Juni 1979 (SR 700)
- Raumplanungsverordnung (RPV), 28. Juni 2000, Stand 1. Januar 2015 (SR 700.1)
- Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG), 4. Oktober 1985 (SR 704)
- Strassenverkehrsgesetz (SVG), 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG), 7. Oktober 1983 (SR 814.01)
- Lärmschutzverordnung (LSV), 15. Dezember 1986 (SR 814.41)

- Luftreinhalteverordnung (LRV), 16. Dezember 1985, Stand 15. Juli 2010 (SR 814.318.142.1)
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG), 9. Juni 1985 (BSG 721)
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV), 6. März 1985 (BSG 721.1)
- Strassengesetz des Kantons Bern (SG), 4. Juni 2008 (BSG 732.11)
- Strassenverordnung des Kantons Bern (SV), 29. Oktober 2008 (BSG 732.111.1)
- Verordnung über die Offenhaltung von Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte, 19. Dezember 1979 (BSG 732.123.31)
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG), 13. Dezember 2002, Stand 1. Januar 2017 (SR 151.3)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ÖVG), 16. September 1993 (BSG 762.4)
- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AGV), 10. September 1997 (BSG 762.412)

2. SITUATIONSANALYSE: WATTENWIL HEUTE

2.1 GEMEINDESTRUKTUR

Wattenwil in Zahlen

In Wattenwil lebten Ende 2015 2‘870 Personen, davon 110 AusländerInnen. Wattenwil weist ca. 1‘200 Haushalte und rund 1‘000 Beschäftigte in 220 Arbeitsstätten auf. Der Grossteil der Bevölkerung lebt im Dorf Wattenwil und den Weilern Stockern, Mettlen, Gmeiss oder an erhöhter Lage im Grundbach.

Von der Gesamtfläche von 1‘450 ha von Wattenwil nimmt der Wald mit 700 ha knapp die Hälfte der Gesamtfläche ein. Landwirschaftsflächen machen mit 620 ha gut 40 % der Gesamtfläche aus. Alle übrigen Flächen weisen Anteile unter 5 % aus (Siedlungsfläche, Verkehrsflächen und unproduktive Flächen).

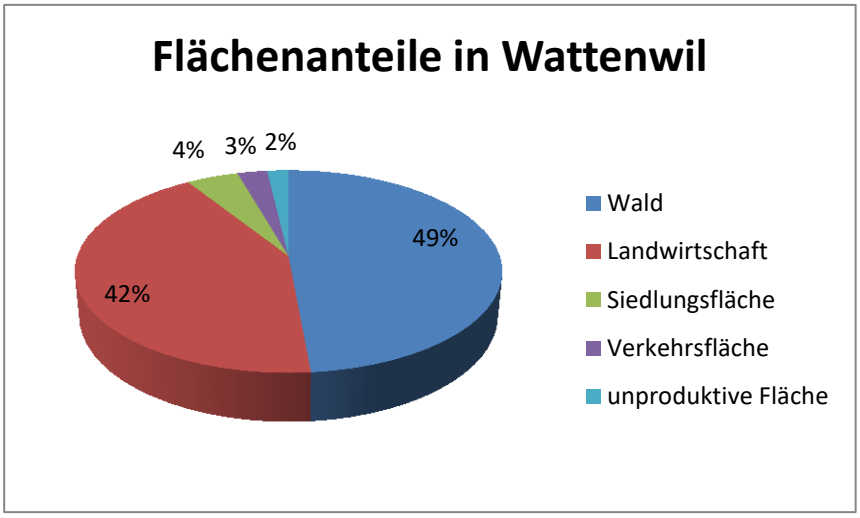


Abbildung 6: Flächenanteile in Wattenwil. Quelle: www.wattenwil.ch/portrait/zahlen. Zugriff: 20.4.2016. Eigene Darstellung.

Wattenwil als regionales Zentrum bildet den südlichen Abschluss des Gürbetals. Die Region richtet sich einerseits Richtung Thun aus, andererseits nach Norden Richtung Belp und Bern. Wattenwil wird in der Gemeindetypologie des Bundesamtes für Raumentwicklung als periurbane ländliche Gemeinde bezeichnet.

Wattenwil ist topografisch zweigeteilt: In der Talsohle auf dem trocken gelegten Gürbeschwemmgebiet liegen der Dorfkern sowie die Ortsteile Mettlen und Gmeis, am Gantrisch-Nordhang der verstreute Weiler Grundbach. Durch die topografische Zweiteilung hat sich ein rund 70 km langes Gemeindestrassennetz entwickelt.

2.2 BESTEHENDES VERKEHRSANGEBOT

Zur Verfügung stehende Verkehrsinfrastrukturen und angebotene Dienstleistungen

Nachfolgend wird das Verkehrsangebot beschrieben. Dieses umfasst sowohl die den Nutzenden zur Verfügung stehenden Verkehrsinfrastrukturen (Strassen, ÖV-Haltepunkte, Parkierungsanlagen etc.), als auch die angebotenen Dienstleistungen (ÖV-Beförderungsleistungen etc.). Das Verkehrsangebot wird unterschieden nach:

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Öffentlichem Verkehr
- Motorisiertem Individualverkehr

Das bestehende Angebot sowie das, gemäss den Zielen (vgl. Kap. 3.2) definierte Verkehrskonzept (vgl. Kap. 3.3) bilden das angestrebte Verkehrssystem. Angebot und Konzept sind in den Netzplänen dargestellt (vgl. Kap. 3.4).

2.2.1 FUSSVERKEHR

Fussverkehrsrouten

Das Bundegesetz über Fuss- und Wanderwege verlangt Planung, Realisierung und Erhalt eines zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegnetzes. Während der Kanton Bern für die Wanderwege diesen Auftrag in einem kantonalen Sachplan erfüllt, ist die Fusswegplanung Sache der Gemeinden.

Grundsätzlich können – mit wenigen Ausnahmen – alle Strassen und Wege von Zufussgehenden benutzt werden. Aufgrund ihrer Funktion für den Fussverkehr können die Strassen in verschiedene Typen eingeteilt werden. Im Folgenden wird in Haupt- und Nebenrouten sowie Wanderwegen (gemäss kantoanlen Sachplan Wanderroutennetz) unterschieden. Die nicht diesen Kategorien zugewiesenen Strassen werden selbstverständlich auch von Zufussgehenden benutzt. Sie nehmen jedoch keine besondere Funktion ein.

Das Fussverkehrsnetz weist teilweise Mängel bzw. Sicherheitsdefizite in Bezug auf Anforderungen für den Fussverkehr auf. Diese wurden ebenfalls ermittelt und in der Richtplankarte unter Formulierung von entsprechenden Massnahmen eingezeichnet. Problematisch sind insbesondere Längs- und Querverbindungen, die durch ein erhebliches Verkehrsaufkommen des fahrenden Verkehrs und / oder einen engen Strassenquerschnitt erschwert werden.

Hauptrouten inkl. Schulwege

Die Fussverkehrshauptrouten setzen sich aus lokalen Verbindungen für den Ziel- und Quellverkehr von wichtigen Einrichtungen, Zubringerstrecken zu Plätzen und Aufenthaltsorten sowie den wichtigen Schulwegen zusammen.

An Schulwegrouten werden erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt.

Nebenrouten

Die Fussverkehrsnebenrouten verbinden mehrere Liegenschaften mit den Fussverkehrshauptrouten. Zudem verbinden sie verschiedene Ortsteile miteinander.

Wanderrrouten gemäss kantonalem Sachplan Wanderroutennetz	Fusswege sind eigenständige Verbindungen für die Zufussgehenden innerhalb von Siedlungen. Die Wanderwege sind im kantonalen Sachplan Wanderwege dargestellt und werden durch zusätzlich festgelegte Wanderwege von lokaler Bedeutung ergänzt. Die Wanderwege befinden sich ausserhalb der Siedlung. Wanderwegverbuindungen sind in der Regel bereits im Siedlungsgebiet signalisiert.

2.2.2 VELOVERKEHR

Velorouten nach Funktionstypen für den Veloverkehr	Wattenwil verfügt über ein dichtes und mehrheitlich intaktes Strassennetz, was eine grundsätzliche Voraussetzung für einen attraktiven Veloverkehr ist. Aufgrund der Lage und der Topografie sind aber einige Ortsteile weniger attraktiv für den Alltags-Veloverkehr. Zudem weist das Strassennetz an verschiedenen Stellen Mängel bzw. Sicherheitsdefizite für den Veloverkehr auf (z.B. Längsbeziehungen, Sichtverhältnisse, Abbiegebeziehungen usw.). Im kommunalen Veloverkehrsnetz werden die Strassen aufgrund der Anforderungen der Benutzer verschiedenen Netztypen zugeordnet. Unterschieden wird in Velohaupt- und Velonebenrouten sowie in Freizeitrouten. Mit der Festlegung der Routen wurden auch Lücken[2], Mängel etc. ermittelt. Diese sind im Massnahmenplan (=Richtplankarte) als entsprechende Massnahme eingezeichnet.
Hauptrouten inkl. Schulwege	Die kommunalen Velohauptrouten setzen sich aus lokalen Verbindungen für den Pendlerverkehr (Schulkinder, Erwerbstätige) sowie für den Ziel- und Quellverkehr von wichtigen Einrichtungen zusammen. Ebenso können Routen des kantonalen Sachplans Veloverkehr[3] des Kantons Bern (sofern sie dort dem Alltagsverkehr zugeordnet sind) als eigentliche kommunale Velohauptrouten in Wattenwil fungieren. Im Netzplan Fussverkehr und Veloverkehr werden diese Routen separat als orientierender Inhalt unter dem Sachplan Veloverkehr aufgeführt. Schulwegrouten weisen erhöhte Sicherheitsanforderungen aus und werden gleich prioritär wie Hauptrouten behandelt.
Nebenrouten	Die kommunalen Velonebenrouten verbinden Quartiere oder Ortsteile mit Hauptrouten des Veloverkehrs. Sie weisen geringere Anforderungen an Qualität und Komfort als die Hauptrouten auf.

[2] Teilweise auch aus bestehenden Instrumenten/Grundlagen übernommen. Beispielsweise besteht gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr eine Netzlücke zwischen Wattenwil und Lohnstorf (ungefährer Korridor Wattenwil – Burgistein – Gurzelen – Seftigen – Lohnstorf). Hier hat die Region die definitive Routenführung noch zu bestimmen.

[3] Gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr führen verschiedene Velorouten des Alltagsverkehrs mit kantonaler Netzfunktion durch Wattenwil. Diese liegen sowohl auf Kantons- wie auch auf Gemeinde- oder Privatstrassen. Alle Velorouten in Wattwil weisen ein mittleres Potenzial für den Veloalltagsverkehr auf und werden deshalb im kantonalen Sachplan dem Basisnetz zugeordnet.

Freizeitrouten gemäss Sachplan Veloverkehr

Die Freizeitrouten bestehen aus den nationalen und regionalen Radrouten sowie Mountainbikerouten von SchweizMobil und entsprechen den Freizeitrouten mit kantonaler Netzfunktion gemäss dem Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern.
Durch Wattenwil führt eine nationale (Nr. 4 Alpenpanorama-Route) und eine regionale (Nr. 74 Gürbe – Sense) Radroute. Für die nationale Route wird im kantonalen Sachplan Velo eine neue Wegführung als „geplant“ aufgeführt. Die Route soll neu via Grundbach nach Mettlen und nicht mehr via Zentrum Wattenwil geführt werden.

2.2.3 ÖFFENTLICHER VERKEHR

ÖV-Linien und Takt

Wattenwil ist mittels Bussen mit Blumenstein verbunden (STI-Linien 51 und 53, mit Umsteigemöglichkeiten in Blumenstein auf STI 50, STI 3 nach Thun), ebenso mit Seftigen Bahnhof (STI 53, mit Anschluss auf S-Bahn S4 und S44 nach Thun, Belp – Bern), mit Thun (STI 51) sowie mit Riggisberg (Postauto 56). Der für Wattenwil relevante Bereich des Netzplanes der STI ist in Abbildung 7 abgebildet.

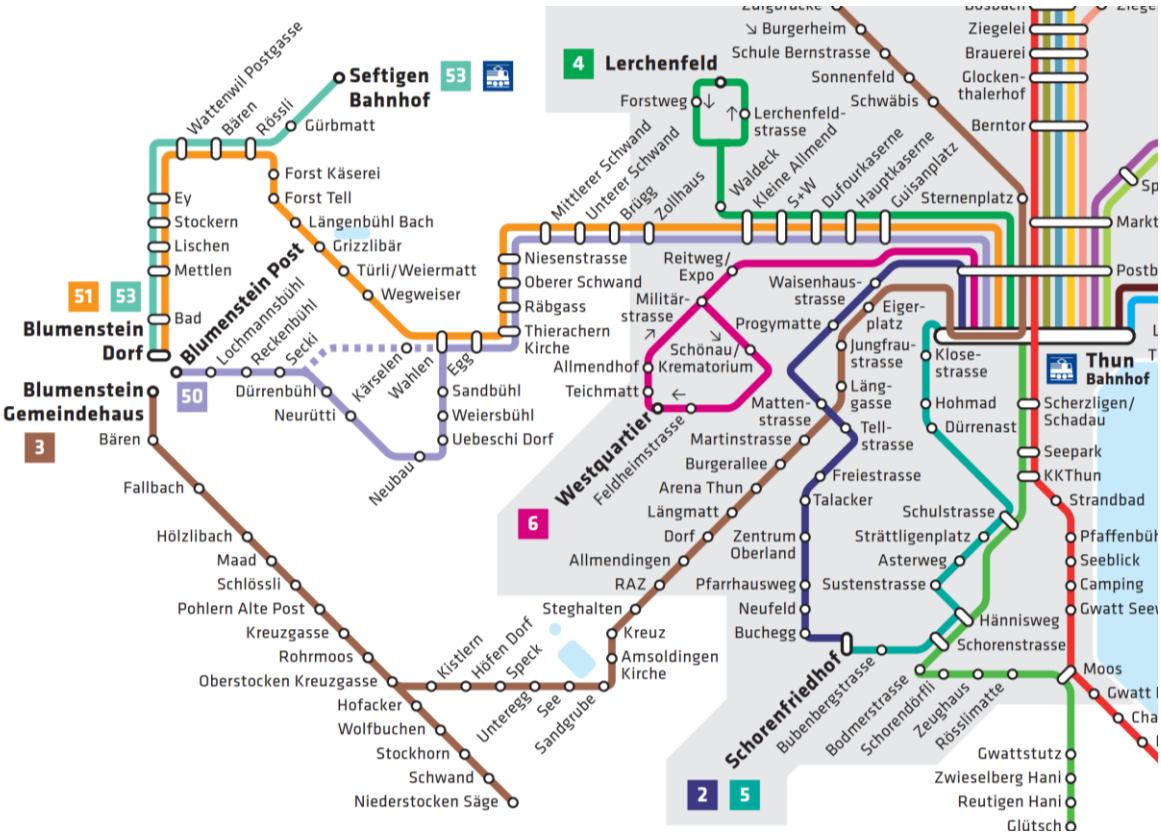


Abbildung 7: Ausschnitt Linien-Netzplan STI 2015–2016. Quelle: http://www.stibus.ch/fahrplan-netz/index2016.php, Zugriff: 20.4.2016.

Erreichbarkeit: ÖV-Verbindungen nach Bern, Belp, Thun

In Tabelle 1 sind die Verbindungen von Wattenwil zu den umliegenden Zentren und den relevanten Arbeitsplatzgebieten sowie die dazugehörigen Fahrzeiten aufgeführt.

Belp und Thun sind morgens, mittags und abends im Halbstundentakt, tagsüber sowie Samstags und Sonntags im Stundentakt in rund einer halben Stunde, Bern in 50 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.

Der STI 53-Bus nach Seftigen fährt nur bis 20.00. Nach 20.00 erreicht man Wattenwil mit dem öffentlichen Verkehr von Montag bis Samstag von Bern und Belp nur via Thun.

Thun ist zudem mit dem Bus STI 51 in einer halben Stunde (Stundentakt 07.00–00.30) sowie ab Blumenstein mit dem Bus STI 3 innert einer Dreiviertelstunde (Stundentakt 07.30–19.30) erreichbar.

Die Fahrt nach Riggisberg mit dem Postauto und Anschlussmöglichkeiten nach Thurnen oder Toffen dauert 11 Minuten (kein Taktfahrplan, nur werktags).

Verbindung von Wattenwil nach:	Belp – Bern	Thun	Thun	Riggisberg
Station	Postgasse	Postgasse	Postgasse	Postgasse
Strecke	Blumenstein – Wattenwil – Seftigen – Belp – Bern	Blumenstein – Wattenwil – Seftigen – Thun	Wattenwil – Thierachern – Thun	Grundbach – Wattenwil – Riggisberg
Verkehrsmittel	STI53: Bus S4/S44: S-Bahn	STI53: Bus S4/S44: S-Bahn	STI51: Bus	Post56: Bus
Takt und Dichte	STI53: 06.00–08.00, 12.00–14.00, 16.00–20.00: ½ h-Takt, sonst 1 h-Takt S4/S44: ½ h-Takt	STI53: 06.00–08.00, 12.00–14.00, 16.00–20.00: ½ h-Takt, sonst 1 h-Takt S4/S44: ½ h-Takt	STI51: 1 h-Takt	Kein Takt
Fahrzeit	Belp: 35 Min. Bern: 49 Min.	22 Min.	28 Min.	11 Min.
Abends / nachts	STI53 bis 20.00, Moonliner Montag – Samstag: 02.00	STI53 bis 20.00, Moonliner Montag – Samstag: 02.00	STI51 bis 00.30, Moonliner Montag – Samstag: 02.00	Post56 bis 18.00
Sonntags	STI53 bis 20.00	STI53 bis 20.00	STI51 bis 00.30	Nur Montag – Freitag

Tabelle 1: ÖV-Verbindungen nach Belp – Bern, Thun sowie nach Blumenstein und Riggisberg. Quelle: www.fahrplanfelder.ch, www.stibus.ch. Eigene Darstellung.

ÖV-Güteklassen gemäss dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern

Das Zentrum von Wattenwil sowie die weiteren Wohngebiete im Talboden weisen eine Erschliessung der ÖV-Güteklasse E auf. Der Grundbach wird durch die Postautolinie 56 mit 7 Kurspaaren pro Tag erschlossen und liegt damit ebenso wie die Haltestelle Wattenwil, Pflegeheim ausserhalb der ÖV-Güteklassen-Bereiche. Das übrige Gemeindegebiet gilt somit als mit dem öffentlichen Verkehr „nicht erschlossen“.

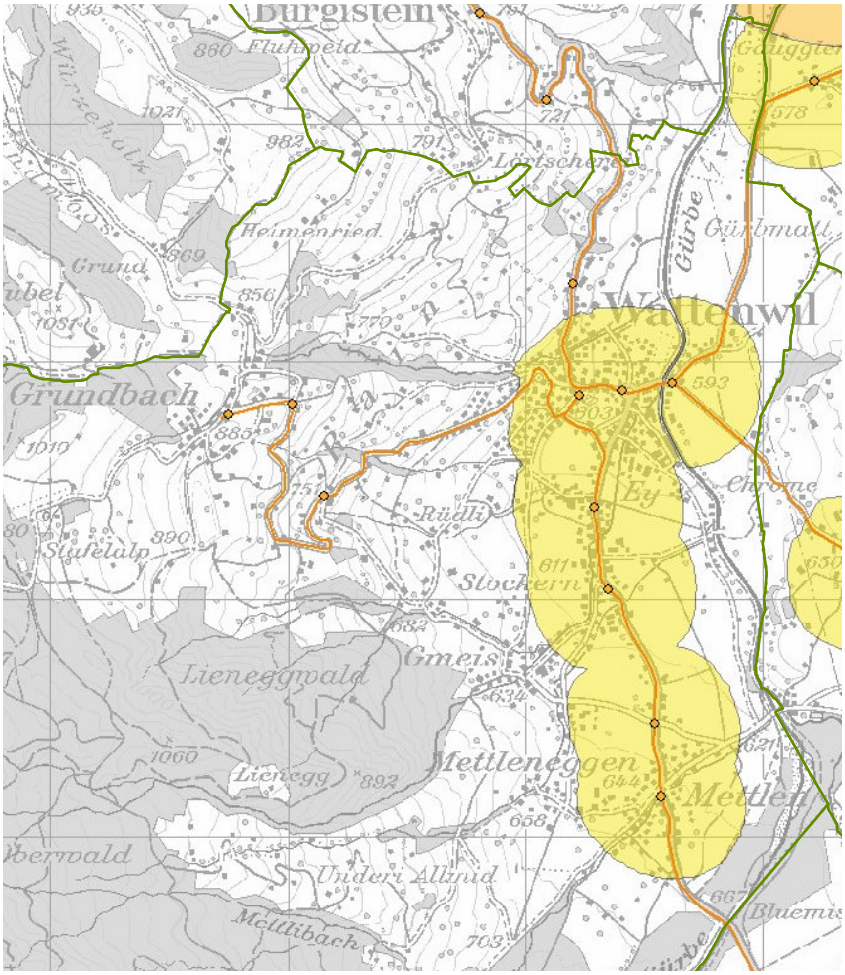


Abbildung 8: Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern: ÖV-Güteklassen, Linien und Haltestellen.
Legende: Orange Punkte: Bushaltestellen, orange Linien: Buslinien, orange Flächen: ÖV-Güteklasse D, gelbe Flächen: ÖV-Güteklasse E. Quelle: http://www.map.apps.be.ch, Zugriff: 11.10.2016.

2.2.4 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Strassen nach Funktionstypen für den MIV

Wattenwil verfügt über ein dichtes und mehrheitlich intaktes Strassennetz. Je nach Bedeutung übernimmt das Strassennetz in Wattenwil unterschiedliche Funktionen für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Im erarbeiteten Netzplan für den MIV wurden die Strassen basierend auf Anforderungen und Funktionen verschiedenen Netztypen zugeordnet. Die Details der Typisierung können dem Anhang A2 entnommen werden. Im vorliegenden Verkehrsrichtplan wird in folgende Kategorien unterschieden:

- Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen)
- Verbindungsstrassen (kantonale und kommunale Nebenstrassen)
- Sammelstrassen (Quartiererschliessung)
- Erschliessungsstrassen (Detailerschliessung)

Hauptverkehrsstrassen	Wattenwil ist für den motorisierten Individualverkehr über zwei Kantonsstrassen erschlossen, die der Kategorie C zugewiesen[4] sind. Diese Strassen verbinden aber Wattenwil nicht nur mit den Nachbarsgemeinden, sie bilden gleichzeitig auch das verkehrliche Rückgrat innerhalb der Gemeinde. ▪ Nr. 230 Riggisberg – Wattenwil – Reutigen ▪ Nr. 231 Wattenwil – Burgistein Station Diese Strassen sind stark verkehrsorientiert. Der motorisierte Individualverkehr ist insbesondere ausserhalb der Siedlungsgebiete dominant. Im Zentrum von Wattenwil und in Mettlen ist zudem der Velo- und Fussverkehr wichtig. Dieser wird mehrheitlich abgegrenzt zum MIV geführt (Trottoir, ausserorts z.T. Radstreifen).
Verbindungsstrassen	Folgende Strassen verbinden Ortschaften, weisen jedoch einen geringeren Ausbaustandard mit tieferem Verkehrsaufkommen auf: ▪ Nr. 1105 Thierachern – Wattenwil (kantonale Nebenstrasse) ▪ Mettlenbachstrasse – Forstsägestrasse (kommunale Strasse)
Sammelstrasse	Sammelstrassen gelten als wichtige Strassen im innerörtlichen Netz von Wattenwil. Sie verbinden Ortsteile und Quartiere und sammeln den Verkehr von Erschliessungsstrassen und leiten ihn auf Verbindungs- und Hauptverkehrsstrassen: ▪ Grundbachstrasse (Wattenwil - Grundbach) ▪ Postgasse ▪ Musterplatz
Erschliessungsstrasse	Als Erschliessungsstrassen gelten diejenigen Strassen, die der Feinerschliessung eines Ortsteils oder eines Quartiers mit geringem Verkehrsaufkommen dienen. Der Verkehr wird in der Regel nach dem Koexistenzprinzip geführt.
Weitere	Alle übrigen Strassen (Feldwege, Forst- und Waldstrassen, Privatstrassen) werden nicht speziell ausgewiesen.

[4] Der kantonale Referenzzustand für Kantonsstrassen der Kategorie C basiert im Minimum auf einer Fahrspur mit Ausweichmöglichkeiten. Massgebend sind die Stetigkeit der Durchfahrt und die Wartezeiten bei Begegnungsfällen. Diese sollen im Mittel für ein durchfahrendes Fahrzeug in der Summe der Halte nicht mehr als 20 Sekunden ausmachen.

2.3 GESAMTVERKEHRSBETRACHTUNG

2.3.1 HEUTIGE VERKEHRSSITUATION

Verkehrsaufkommen

Der Verkehr auf den Kantonsstrassen (Bernstrasse, Burgisteinstrasse, Blumensteinstrasse) ist geprägt vom Arbeitsverkehr (Güterverkehr, Pendlerverkehr) und wies 2011 je nach Messstelle einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 2‘000–5‘400 Fahrzeugen pro Tag auf (DTV Burgisteinstrasse Nord: 2‘100, Burgisteinstrasse Zentrum: 3‘500, Bernstrasse Rösslibrücke: 5‘400, Bernstrasse Gürbmatt: 4‘400, Forststrasse: 1‘900, Blumensteinstrasse Höhe Postgasse: 3‘200, Blumensteinstrasse Mettlen: 2‘200 bzw. 3‘000[5]).

Der Lokalverkehr auf den Gemeindestrassen ist geprägt von lokalen Bedürfnissen der Detailerschliessung, der Einkaufs- und Servicefahrten sowie von Schwerverkehrszufahrten in die Industriezone Erlenstrasse / Sägeweg. 2016 betrug der durchschnittliche Tagesverkehr an ausgewählten Abschnitten zwischen 250 und 1‘200 Fahrzeugen pro Tag und entspricht damit normalen Quartierverhältnissen (z.B. DTV Hagenstrasse: 400).

Die Schwerverkehrsanteile betragen zwischen 3–9 %. Lediglich zur Industrie Erlenstrasse steigt der Schwerverkehrsanteil auf 14 %.

[5] Messung OIK II 2012: 2‘200, Messung verkehrsteiner 2016 Höhe Restaurant Traube: 3‘000 DTV. Die Differenz lässt sich nicht begründen.

Exemplar Mitwirkung

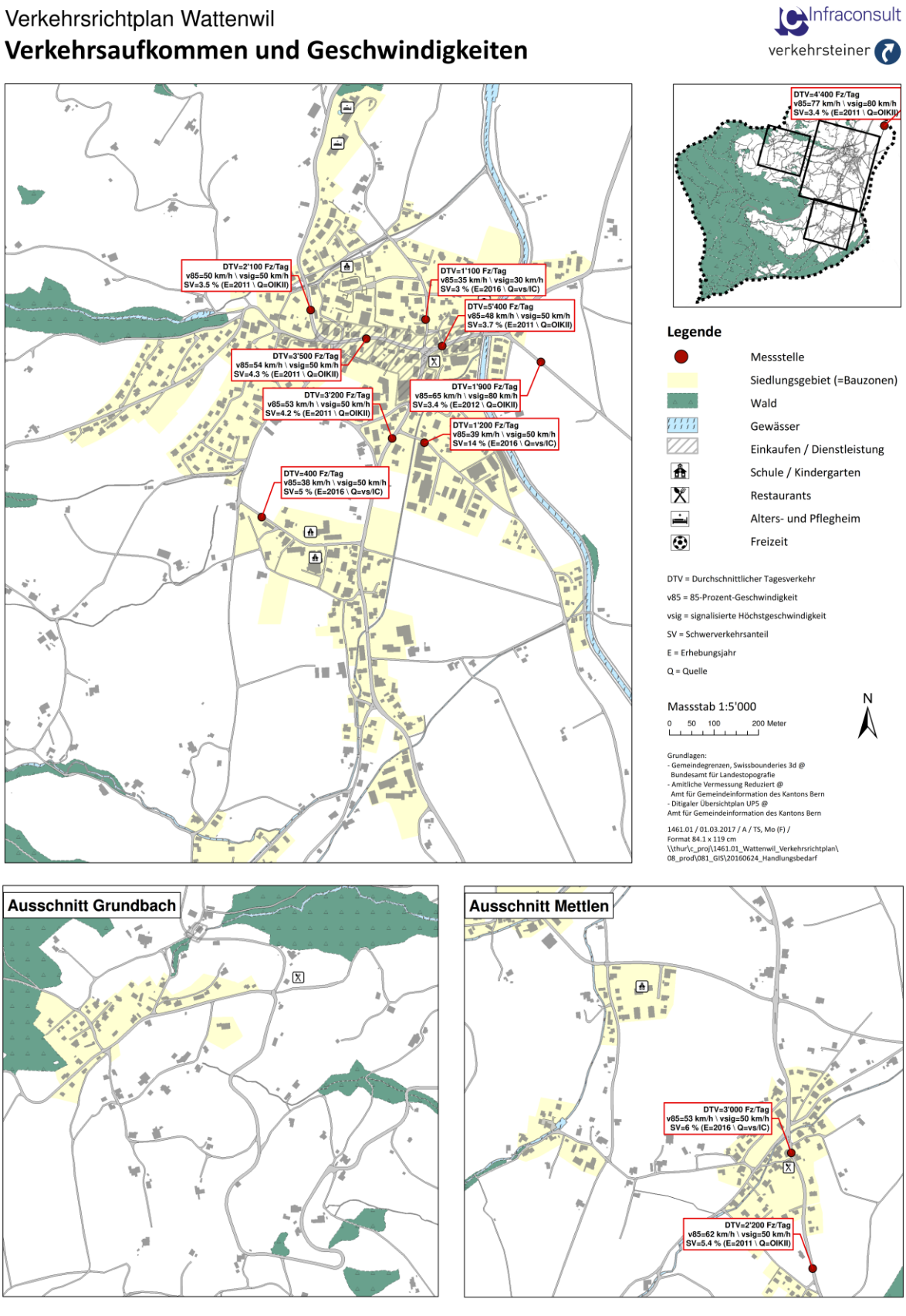


Abbildung 9: Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten in Wattenwil: Die Messungen auf Kantonsstrassen stammen von 2011 und 2012 (Quelle: TBA OIK II), die eigenen Messungen von 2016.

Geschwindigkeiten

Als Grundlage für die Beurteilung des Handlungsbedarfes wurden an verschiedenen Erhebungsstandorten die gefahrenen Geschwindigkeiten ausgewertet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 2 dargestellt.

Standort	Mettlen, Rest. Traube	Erlenstrasse (Industrie)	Hagenstrasse	Schmittestrasse
Ankommend	nach Blumenstein	Von Blumensteinstrasse	Von Fröschgasse / Gmeissstrasse	Von Bälliz
wegfahrend	nach Wattenwil	Nach Blumensteinstrasse	Von Blumensteinstrasse	Von Bärenkreisel
DTV	3'000	1'200	350	1'100[6]
Schwerverkehrsanteil	6 %	14 %	5 %	3 %
$V_{sig.}$	50 km/h	50 km/h	50 km/h. 3-teiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst	30 km/h[7]
V_{85}	53 / 53 km/h[8]	39 / 39 km/h	37 / 38 km/h	35 / 35 km/h
$V_{max.}$	71 / 78 km/h	59 / 66 km/h	59 / 71 km/h	53 / 57 km/h
Geschwindigkeitsübertretung	28 %	1 %	1%	< 1 %

Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen 2016 (Quelle: eigene Messungen).

Erkenntnisse

Die Analyse der Verkehrsmessungen führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Das Verkehrsaufkommen auf den Quartierstrassen ist gering. Selbst auf der Schmittestrasse mit 1'100 Fahrzeugen / Tag kann bloss von „erhöhtem Quartierverkehr" gesprochen werden (Erschliessung Brunismatt / Bälliz / Mösli).
- Die von 85 % der Fahrzeugführenden gefahrene Geschwindigkeit (= V_{85}) liegt unterhalb der tolerierten Werte ($V_{sig.}$ + 10 %), was auf die örtliche Situation zurückgeführt werden kann (eng, unübersichtliche Stellen). Lediglich auf der entsprechend ausgebauten Kantonsstrasse (Mettlen, Rest. Traube) ist $V_{85} > V_{sig.}$
- Auf den Quartierstrassen innerhalb der Siedlungsbereiche wurden überhöhte Geschwindigkeiten nachgewiesen. Dennoch sind die $V_{max.}$-Werte vergleichsweise tief. $V_{max.}$ auf der Kantonstrasse entspricht den üblichen Erfahrungswerten.
- Die Geschwindigkeitsübertretungsrate ist mit Ausnahme der Kantonsstrasse sehr tief.

2.3.2 UNFALLANALYSEN

42 Unfälle in 5 Jahren

In der Zeit vom 1.2.2011–31.1.2016 wurden auf dem Gemeindegebiet von Wattenwil total 42 Unfälle polizeilich registriert. Davon ereigneten sich 36 auf Innerortsstrecken und 6 auf Ausserortsstrecken. Auf Hauptstrassen ereigneten sich 22 Unfälle, davon 1 im 80 km/h-, 1 im 60 km/h- und 20 im 50 km/h-Geschwindigkeitsregime. Auf Nebenstrasse ereigneten sich 16 Unfälle, davon

[6] Die Messung beinhaltet Baustellenverkehr von / zum Medizentrum
[7] Eigentlich im ‚50 generell', wegen Baustelle als Strecken-30 signalisiert
[8] 1. Zahl: ankommend, 2. Zahl: wegfahrend

4 im 80 km/h-, 10 im 50 km/h- und 2 im 30 km/h-Geschwindigkeitsregime. Auf Nebenanlagen ereignete sich 1 Unfall, in der Kategorie „Andere“ 3 Unfälle.

29 Unfälle ereigneten sich tags, 11 nachts und 2 während der Dämmerung. Bei 28 Unfällen war die Fahrbahn trocken, bei den übrigen 14 war die Fahrbahn feucht, nass, verschneit oder vereist.

Es ist darauf hinzuweisen, dass erfahrungsgemäss insbesondere beim Fuss- und Veloverkehr von einer Dunkelziffer von nicht gemeldeten Unfällen auszugehen ist.

Unfälle grösstenteils innerhalb ‚50 generell‘

Die überwiegende Zahl der Unfälle entfällt auf Innerortsgebiete im „50 generell“-Geschwindigkeitsregime.

Unfallbeteiligte

Gemäss den polizeilich registrierten Unfallprotokollen waren 2 Personen zu Fuss, 2 Velos, 2 E-Bikes, 1 Motorfahrrad (Mofa), 3 Motorräder, 46 Personenwagen, 4 Lieferwagen sowie 1 Gesellschaftswagen (Car) in die Unfälle verwickelt. Insgesamt wurden 84 Personen in Unfälle verwickelt. Dabei wurden 57 nicht, 21 leicht und 5 Personen schwer verletzt. Bei 1 Unfall sind die Unfallfolgen nicht bekannt.

1 Unfall wurde durch ein Kind verursacht, 8 durch Personen über 65 Jahre. Es wurden keine Schulwegunfälle registriert. Insgesamt wurden 4 Kinder und 13 Personen über 65 Jahre in Unfälle verwickelt.

Einfluss von Alkohol und Medikamenten

Auffällig hoch ist die Anzahl Unfälle, bei denen Alkohol oder Medikamente im Spiel waren: 12 Unfälle unter Alkohol- und 2 Unfälle unter Medikamenteneinfluss.

Keine Unfallschwerpunkte

Es können keine Unfallschwerpunkte ausgemacht werden. An folgenden Stellen ereigneten sich jedoch mehrere Unfälle:

- 3 Einbiegeunfälle am Knoten Postgasse / Burgisteinstrasse
- 3 Unfälle auf oder in unmittelbarer Nähe des Bärenkreisels
- 3 Unfälle auf der Bernstrasse unmittelbar vor der Rechtskurve auf der Höhe Gurzelenmattweg
- 7 Unfälle in Mettlen zwischen der Mettlenbachstrasse und südlich des Restaurants Traube

Anlagebedingte Unfälle

Bei 11 Unfällen könnten anlagebedingte Gründe Unfallursache oder Unfall mitverursachend sein. Die entsprechenden Unfallstellen sind in einem zweiten Schritt genauer zu untersuchen.

2.4 ZUKÜNFTIGE VERKEHRSENTWICKLUNG

2.4.1 SCHWEIZWEITE ENTWICKLUNG

Personenverkehr

Die schweizerische Bevölkerung hat im Jahr 2010 Wege von rund 20‘500 Kilometer pro Person zurückgelegt, davon entfallen zwei Drittel (13‘600 km) auf Wege im Inland. Das ergibt rund 36.7 Kilometer pro Person und Tag, wofür im Schnitt 83 Minuten (ohne Wartezeit) benötigt wurden. Gegenüber dem Jahr 2005 legen die SchweizerInnen somit durchschnittlich 1.5 Kilometer mehr zurück, sind aber zugleich rund 5 Minuten weniger lang unterwegs. Im Freizeitverkehr ist ein Rückgang der Tagesdistanz feststellbar.

		Tagesdistanz im Inland	Unterwegszeit im Inland	Tagesdistanz		Anteil an Tagesdistanz		Freizeitanteil an Distanz
		km	Min.	ÖV (km)	MIV (km)	ÖV (%)	MIV (%)	%
Schweiz	2005	35.2	88.4	7.0	21.4	19.9	69.3	44.9
	2010	36.7	83.4	8.6	24.4	23.4	66.4	40.2

Tabelle 3: Wichtige Verkehrskennzahlen pro Tag und Person [Quelle: (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012), (Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2012)].

Wird die langfristige Entwicklung betrachtet, fällt auf, dass sich zwischen 2000 und 2005 die durchschnittlichen Tagesdistanzen stabilisierten (siehe Abbildung 10). Seither hat sich aber der langfristige Trend zu immer längeren Tagesdistanzen fortsetzt. Gegenüber dem Jahr 2005 legen die SchweizerInnen durchschnittlich 1.5 Kilometer (+ 4 %) mehr zurück, was hauptsächlich auf das Konto des öffentlichen Verkehrs geht. War eine Schweizerin oder ein Schweizer im Jahr 2005 noch durchschnittlich 7 Kilometer pro Tag mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, sind es im Jahr 2010 8.6 Kilometer (+ 27 %). Der Hauptanteil an der Tagesdistanz macht nach wie vor der motorisierte Individualverkehr (MIV) mit 24 von 37 Kilometern aus. Der Wert von ungefähr 24.4 Kilometer pro Tag ist annähernd stabil. Auffallend ist zudem, dass trotz des Anstiegs der Tagesdistanz bei der Unterwegszeit ein Rückgang zu verzeichnen ist (rund 5 Minuten).

Exemplar Mitwirkung

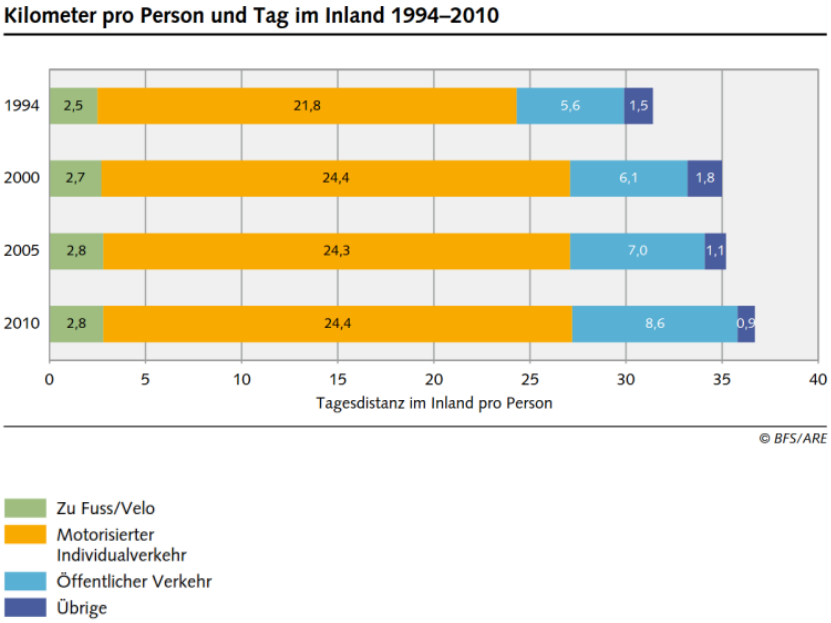


Abbildung 10: Tagesdistanzen 1994–2010 nach Verkehrsmittel im Inland [Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2012)].

Zur Bezifferung der Verkehrsentwicklung in der Schweiz werden neben der Tagesdistanz pro Person seit längerem die geleisteten Personenkilometer gemessen (vgl. Abbildung 11).

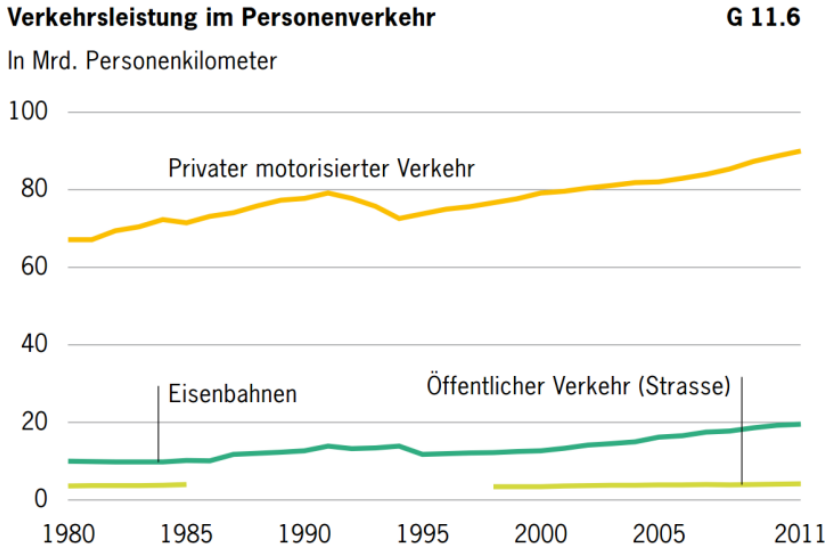


Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 1980 bis 2011 [Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), 2013)].[9]

[9] Hinweis: Für den öffentlichen strassengebundenen Verkehr kann für die Jahre 1986 bis 1997 keine haltbare Zeitreihe rekonstruiert werden. Grund dafür sind verschiedene Methodenwechsel zu unterschiedlichen Zeitpunkten bei den Transportunternehmungen [nebst Einzel- und Mehrfachfahrten neu auch (Verbund-)Abos].

Bei der Analyse der Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr ist auffallend, dass trotz der Stabilisierung der Autodistanzen pro Person (siehe oben) die gesamthaft zurückgelegten Personenkilometer in der Schweiz weiter zugenommen haben. In der Zeitspanne zwischen 1980 und 2011 sind die Verkehrsleistungen im privaten motorisierten Strassenverkehr um 34 % auf knapp 90 Mrd. Personenkilometer gestiegen. Grund dafür ist das Wachstum der Bevölkerung in derselben Zeitspanne von 6.3 auf 7.9 Mio. EinwohnerInnen. Die zurückgelegten Kilometer auf der Schiene stiegen sogar um 98 % auf 19.5 Mrd. Personenkilometer, was auf das verbesserte Angebot im gesamten ÖV zurückzuführen ist.

Güterverkehr

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Güterverkehr fiel seit den1980er Jahren insbesondere zu Gunsten der Strasse aus. Die Wachstumsraten der Transportleistung des Strassengüterverkehrs (Tonnenkilometer) in den vergangenen 3 Jahrzehnten waren um einiges höher als jene auf der Schiene. So wurden zwischen 1980 und 2010 auf der Strasse um 149 % (insgesamt 17.1 Mrd.) mehr Tonnenkilometer zurückgelegt, auf der Schiene im selben Zeitraum jedoch nur 31 % mehr (insgesamt 10.2 Mrd. Tonnenkilometer) (vgl. Abbildung 12).

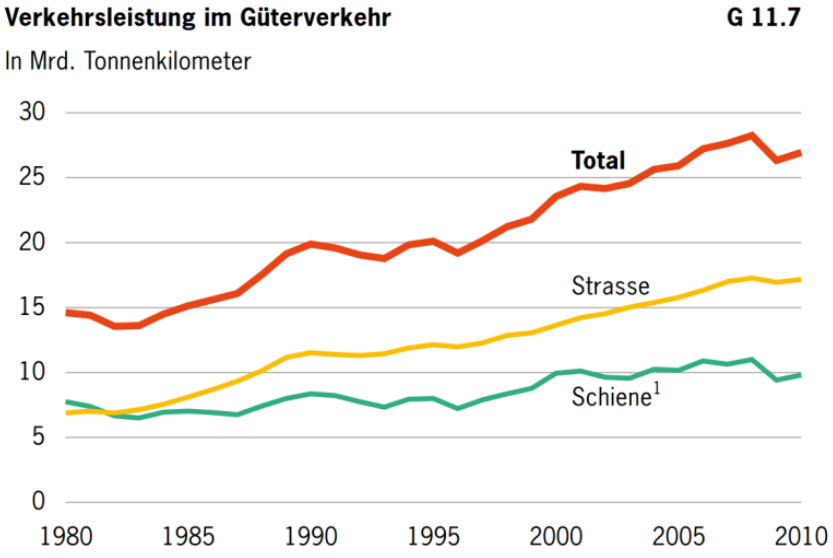


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 1980 bis 2010 (Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), 2013)).

Auswirkungen der schweizweiten Entwicklung

Die tägliche Unterwegszeit sowie die zurückgelegte Distanz mit dem Auto ist stabil bei ca. 1 h 20 Min bzw. 37 km. Hingegen wächst die zurückgelegte Distanz beim ÖV, da insbesondere Zugverbindungen schneller werden. Für Wattenwil ergeben sich aus diesen Erkenntnissen keine grossen zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsanteile von MIV, ÖV und LV. Das Siedlungswachstum dürfte sich dabei proportional auf die verschiedenen Verkehrsmittel aufteilen.

2.4.2 REGIONALE ENTWICKLUNG

Entwicklung regionales Verkehrsaufkommen

Die Entwicklung des Strassenverkehrs im oberen Gürbetal kann anhand von wiederholenden Verkehrszählungen nachgezeichnet werden. Die Daten stammen aus der Schweizerischen Strassenverkehrszählung 2005 (SSVZ 2005) und der automatischen Strassenverkehrszählung (SASVZ) des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

In Tabelle 4 sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (Motorfahrzeuge) an den für Wattenwil relevanten Querschnitten (Zu- und Wegfahrtsachsen) aus der Schweizerischen Strassenverkehrszählung zusammengestellt. Die Zählstelle Seftigen, Burgiwil dokumentiert die Verkehrsentwicklung ins untere Gürbetal zwischen Belp und Seftigen, die Zählstelle Heimberg gibt die Verkehrsentwicklung auf der Nationalstrasse A6 wider und stellt die überregionale Entwicklung dar.

Nr.	Name	DTV 2005	DTV 2010	DTV 2014	Differenz 2005–2014	
					absolut	%
1	Seftigen, Burgiwil	4‘700	-	5‘046	346	7.36 %
2	A6, Heimberg	49‘554	52‘823	55‘039	5‘485	11.07 %

Tabelle 4: Verkehrsbelastung auf Zu- und Wegfahrtsachsen im Gürbetal sowie auf der A6, Heimberg [Quelle: (Georegio, Sigmaplan, 2012)].

Die Daten weisen eine allgemeine Verkehrszunahme innert den letzten 10 Jahren von 7–11 % aus und entsprechen damit dem nationalen Trend von ca. 1 % Wachstum pro Jahr.

Folgende regionalen Planungs- und Bauvorhaben sind bekannt:

Bypass Thun: Mit dem Bypass Thun Nord wird das rechte Thunersee-Ufer sowie die Agglomeration Thun Nord besser an die A6 angebunden. Es sind deshalb kaum grössere Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in Wattenwil zu erwarten.

Korridorstudie Viehweid Belp: Mit der Korridorstudie Viehweid Belp soll eine Entlastung des Zentrums Belp erreicht werden. Damit könnte das untere Gürbetal schneller an die Autobahn A6 (Anschluss Rubigen) bzw. an die Umfahrungsstrasse nach Kehrsatz – Bern angebunden werden. Eine Verkehrsentlastung des Zentrums Belp ist erst langfristig zu erwarten, weshalb im Rahmen des Verkehrsrichtplanes nicht mit Auswirkungen für Wattenwil zu rechnen ist.

Deponie Eyacher, Thierachern: Die Deponie Eyacher, Thierachern mit einem Deponievolumen von ca. 520‘000 m^3 soll rasch in Betrieb genommen werden. Die Inbetriebnahme ist jedoch wegen einer Beschwerde blockiert. Auch wenn die Deponie mehrheitlich für die Region Thun relevant ist, muss mit einem minimalen zusätzlichen Verkehrsaufkommen von Lastwagen bis nach Wattenwil gerechnet werden.

Auswirkungen der regionalen Entwicklung

Zurzeit sind keine grösseren, neuen Verkehrsvorhaben bekannt, welche die Gemeinde Wattenwil stärker beeinflussen würden. Somit ist lediglich das allgemeine Verkehrswachstum für die Entwicklung des Verkehrssystemes in Wattenwil zu berücksichtigen. Dies wiederum bedeutet, dass nicht die Verkehrsmengen an sich problematisch sind, sondern der Verkehr siedlungsverträglich zu gestalten ist.

2.4.3 LOKALE ENTWICKLUNG

Neubaugebiete und Entwicklungsabsichten

Wattenwil und die Region Thun – Oberland West bezeichnen folgende verkehrlich relevanten Entwicklungsabsichten:

- Die Überbauung Brunismatt wird ab Herbst 2016 in Betrieb genommen. Die Überbauung sieht 6 Eigentumswohnungen, ein Medizentrum sowie 17 Mietwohnungen mit 2.5 – 4.5-Zimmer-Wohnungen (z.T. als Alterswohnungen) mit 29 Einstellhallen-Parkplätzen vor.
- Das Gebiet Sägeweg / Erlenstrasse / Ey ist als ländlicher Arbeitsschwerpunkt (< 1 ha) ausgeschieden
- Das Gebiet Ey ist als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten ausgeschieden
- Das Gebiet Salzhus ist als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen ausgeschieden.

Auswirkungen der lokalen Entwicklung

Die beschriebenen Vorhaben generieren insgesamt wenig Zusatzverkehr, welcher für das Lokalnetz mengenmässig ohne grössere Auswirkungen bleibt.

2.4.4 VERKEHRSENTWICKLUNG IN WATTENWIL

Siedlungsverträgliche Ausgestaltung des Verkehrsnetzes erforderlich

Für die Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung sind allgemeine Megatrends (z.B. Verbreitung von selbstfahrenden Fahrzeugen, weitere Auftrennung zwischen Arbeits- und Wohnstätte bzw. Home-Office aufgrund verstärkter EDV-Durchdringung der Arbeitswelt, älter werdende Menschen) ebenso von Bedeutung wie regionale und lokale Effekte. Für Wattenwil sind diese zwar zu berücksichtigen, sie bewirken jedoch, wie vorgängig erläutert, mengenmässig aus heutiger Sicht nur geringe Veränderungen, welche nicht zu Kapazitätsproblemen führen. Allerdings kann das Verkehrsaufkommen lokal zu Problemen, respektive Unverträglichkeiten mit der angrenzenden Nutzung führen. Deshalb kommt der siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Dorfstrassen eine umso grössere Bedeutung zu.

2.5 ANALYSE VON SCHWACHSTELLEN UND HANDLUNGSBEDARF

Erhebung und Methodik

In Zusammenarbeit mit der Begleitkommission wurden über das gesamte Gemeindegebiet lokale Schwachstellen erfasst. Sämtliche genannten Stellen, an denen aus der Sicht der Begleitkommission Handlungsbedarf besteht, sind in der Abbildung 13 dargestellt. Im Rahmen der Massnahmenplanung wurden die einzelnen Stellen überprüft und beurteilt. Der Tabelle 5, welche auch als Legende für die Abbildung 13 dient, kann zudem entnommen werden, wie oft die einzelnen Stellen durch Mitglieder der Begleitkommission in einem ersten Schritt genannt wurden. Die ermittelten Schwachstellen wurden in einer zweiten Phase gewichtet. Dazu hatte jedes Mitglied der Begleitkommission die Möglichkeit, bis zu fünf Gewichtungspunkte zu vergeben. Maximal zwei Punkte durften einem Standort zugeordnet werden. Das Ergebnis der Gewichtung kann ebenfalls der Tabelle 5 entnommen werden.

Zum Zeitpunkt der Erhebung wurden sämtliche Meldungen aufgenommen und in der Abbildung 13 dargestellt, ohne bereits zu überprüfen, ob ein konsolidierter Handlungsbedarf besteht, oder ob überhaupt sinnvolle und machbare Lösungsmöglichkeiten denkbar sind. In der daraus folgenden Massnahmenplanung ist es deshalb auch möglich, dass an einzelnen von der Begleitkommission genannten Stellen mit Handlungsbedarf aufgrund fehlender Problemfeststellung durch das Projektteam keine Massnahmen geplant wurden.

Zur Sicherstellung der Koordination von einzelnen Schwachstellen in einem zusammenhängenden Gebiet sind im Kapitel 2.5.2 räumliche Schwachstellen beschrieben.

Erkannte Probleme, die sich entweder nicht räumlich verorten lassen oder für das gesamte Gemeindegebiet gelten, werden im Kapitel 2.5.3 unter thematischen Schwachstellen zusammengefasst.

2.5.1 LOKALE SCHWACHSTELLEN

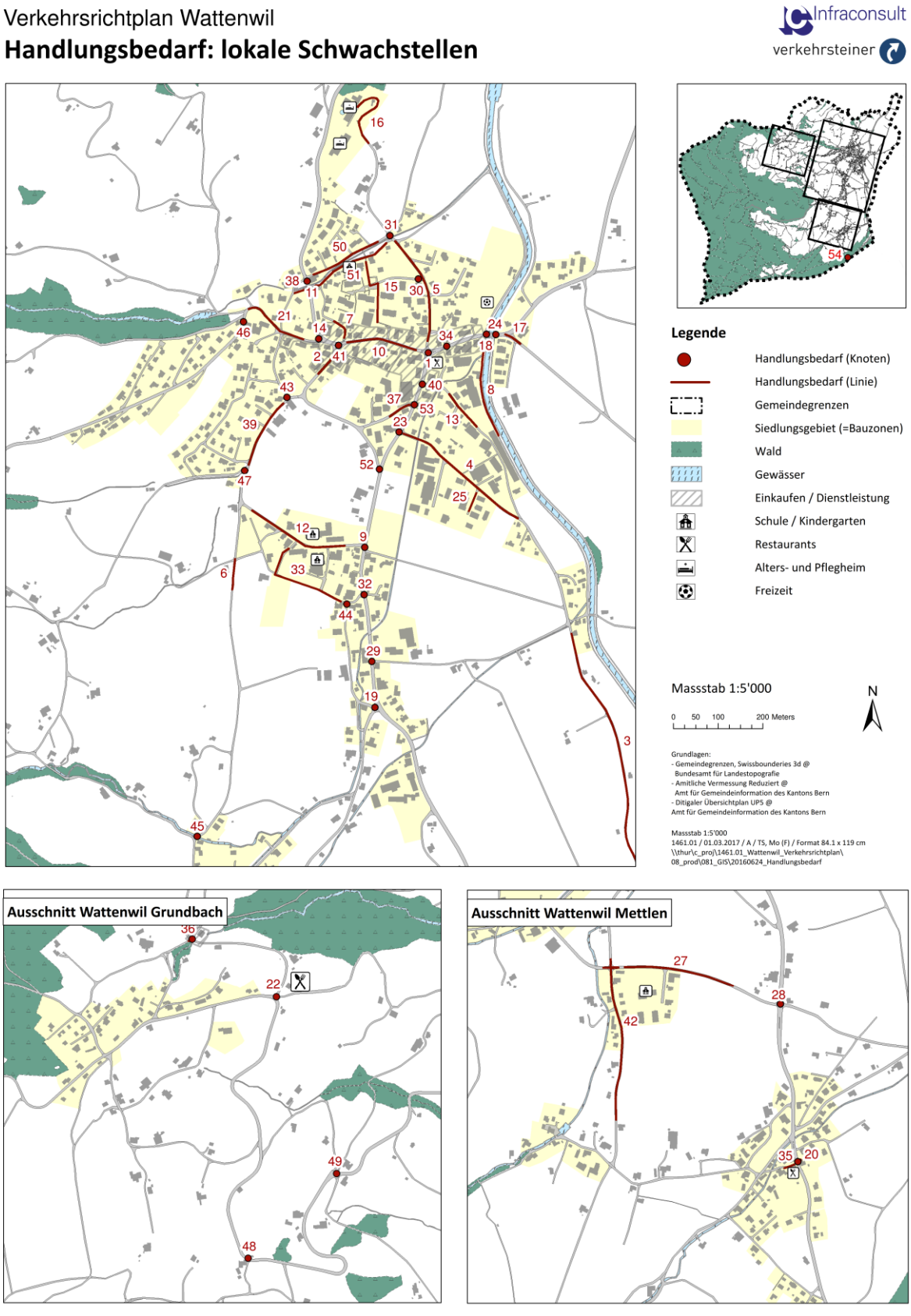


Abbildung 13: Verortete lokale Schwachstellen mit Handlungsbedarf.

Nr	Ort / Lokalisierung	Anz. Nennungen	Gewichtung (Bepunktung)
1	Bärenkreisel	8	12
2	Postgasse	7	6
3	Erlenstrasse Süd	2	0
4	Erlenstrasse Gewerbe	4	2
5	Schmittenstrasse	5	2
6	Gmeisstrasse	2	0
7	Kehr	1	0
8	Gürbenweg	1	0
9	Knoten Blumensteinstrassse / Eyweg - Hagenstrasse	2	1
10	Burgisteinstrasse (Zentrum ab Kreisel bis Post)	4	1
11	Knoten Burgisteinstrasse / Bälliz-Mösli	4	4
12	Hagenstrasse (Schulhausbereich)	5	4
13	Sägeweg (Arbeitsgebiet Ey)	2	0
14	Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse	2	2
15	Fussweg Mösli	2	0
16	Stüzli (Altersheim)	2	0
17	Knoten Bernstrasse / Forststrasse	1	0
18	Knoten Bernstrasse / Gürbenweg	1	0
19	Knoten Stockernstrasse / Blumensteinstrasse / Gerbeweg	1	0
20	Knoten Blumensteinstrasse - Traubergasse	1	0
21	Grundbachstrasse (Kirche)	2	0
22	Knoten Grundbachstrasse / Stafelstrasse / Flühli	1	0
23	Knoten Blumensteinstrasse / Erlenstrasse	1	0
24	Bernstrasse Brücke Gürbe (Rössibrücke)	2	2
25	Verzinkereiweg	1	0
26	Schulwege / Gesamtes Gemeindegebiet	1	0
27	Längmattstrasse	1	0
28	Knoten Blumensteinstrasse / Forstsägestrasse	1	0
29	Knoten Blumensteinstrasse / Breitmoosweg	1	0
30	Überbauung Brunnismatt	1	1
31	Knoten Schmittenstrasse / Moosweg /Bäliz / Mösli	1	2
32	Knoten Blumensteinstrasse / Aebnitweg	2	0
33	Aebnitweg	3	0
34	Bernstrassse (Alive)	1	0
35	Blumensteinstrasse (Rest. Traube)	1	0
36	Knoten Grundstrasse / Käsereiweg	3	1
37	Musterplatz	1	0
38	Knoten Burgisteinstrasse / Oberdorfstrasse	1	0
39	Fröschgasse	1	0
40	Knoten Blumensteinstrasse / Sägeweg	1	2
41	Knoten Burgisteinstrasse / Postgasse	1	0
42	Knoten Längmattstrasse / Stockernstrasse / Gmeistrasse	2	0
43	Knoten Fröschgasse / Vorgasse	1	0
44	Knoten Aebnitweg / Gerbeweg	1	0
45	Knoten Gmeisstrasse / Ryscherenweg	1	0
46	Knoten Grundbachstrasse / Bärgliweg	1	0
47	Knoten Gmeisstrasse / Wydlimattweg	1	0
48	Knoten Grundbachstrasse / Thron	1	0
49	Knoten Grundbachstrasse / Bruchweg / Vögelihausweg	1	0
50	Balliz	1	0
51	Mösli	1	0
52	Blumensteinstrasse / Postgasse	1	0
53	Blumensteinstrasse / Musterplatz	1	0
		98	**42**

Tabelle 5: Erfassten Schwachstellen mit Anzahl Nennungen und Gewichtung durch die Begleitkommission.

2.5.2 RÄUMLICHE SCHWACHSTELLEN

Quartier-Nord

Die heutige Verkehrssituation im Quartier nördlich der Burgisteinstrasse ist nicht zufriedenstellend. Die Analyse hat mehrere Schwachstellen identifiziert:

- Es fehlen teilweise sichere Längsverbindungen für den Fussverkehr (z.B. Schmittestrasse). Aus diesem Grund wurden in einem ersten Schritt stellenweise Fussgängerlängsmarkierungen erstellt, die bisher aber nicht mit Pollern gesichert sind.
- Im gesamten Quartier gilt Rechtsvortritt. Auf der Schmittestrasse wurden deshalb zur Verdeutlichung des gültigen Rechtsvortritts im Knotenbereich im Verlauf des Jahres 2015 Leitlinien markiert. Im Bereich des Knotens Schmittestrasse / Brunismattweg ist die Situation durch eingelegte Pflastersteine allerdings unklar. Das heutige gültige Temporegime auf der Schmittestrasse und dem Brunismattweg ist dabei nicht optimal auf die umliegenden Nutzungen abgestimmt.
- Ein Teil der Erschliessung des Alters- und Pflegheim führt heute via Stützligasse und Schmittenstrasse. Ein Betrieb dieser Grösse sollte grundsätzlich nicht über eine Quartierstrasse, sondern direkt ab Kantonstrasse von Westen her erschlossen werden.

Zum heutigen Zeitpunkt wird der Verkehr auf den schmalen, parallel verlaufenden Strassen Bälliz und Mösli in beide Richtungen geführt. Bei der Ausfahrt Bälliz und Mösli auf die Kantonsstrasse sind die Sichtweiten nicht ausreichend.

Ortsdurchfahrt

Die Schwachstellenanalyse zeigt auf, dass die westliche Ortsdurchfahrt, die Burgisteinstrasse, ab dem Bärenkreisel bis zur Verzweigung Grundbachstrasse Mängel aufweist. Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist, wie unter den thematischen Schwachstellen beschrieben, problematisch. Im Rahmen der Dorfkernstudie sowie des Konzepts „Verkehr im Zentrum“ wurden bereits mehrere Problemstellen identifiziert und verschiedene Ansätze zur Situationsverbesserung vorgeschlagen. Im Rahmen der Mitwirkung wurden aber zahlreiche Bedenken zu den vorgeschlagenen Massnahmen geäussert, insbesondere zur Parkierung. Die Massnahmenumsetzung ist deshalb zurzeit pendent.

Im Rahmen dieser Schwachstellen-Analyse wurden folgende Problemstellen identifiziert:

- ***Bernstrasse***: Durch die zahlreichen Senkrecht-Parkfelder entlang der Bernstrasse bis zum Bärenkreisel ist die Situation vor allem für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch für Motorfahrzeuge unübersichtlich und z.T. gefährlich: Autos fahren rückwärts auf die Kantonsstrasse und gefährden so andere VerkehrsteilnehmerInnen.
- ***Bärenkreisel***: Die Gestaltung des Kreisverkehrs ist nicht optimal. Der provisorisch wirkende Innenring, welcher nur aus einem Betonsockel und einer Randlinie besteht, führt zu einer sehr geringen Ablenkung der Fahrzeuge. Die Fahrzeuggeschwindigkeiten (insbesondere Bernstrasse nach Burgisteinstrasse sowie Schmittestrasse nach Blumensteinstrasse) werden dadurch nicht im gewünschten Masse reduziert.

	Die Ein- und Ausfahrt in die Schmittestrasse ist so ausgestaltet, dass ein Kreuzen nicht oder nur schwer möglich ist. Der Baum im nordwestlichen Bereich des Kreisverkehrs verdeckt die Sicht auf den Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens über die Burgisteinstrasse. Die heutige Situation ist für zu Fuss Gehende gefährlich und ist schnellstmöglich zu verbessern. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand. ▪ ***Burgisteinstrasse***: Entlang der Burgisteinstrasse finden heute an vielen Stellen Senkrechtparkierungen statt. Die zahlreichen Zu- und Wegfahrten zu Liegenschaften und Parkflächen sind teilweise nicht ideal. Für zu Fuss Gehende ist im Oberdorf ostseitig ein Trottoir vorhanden. Westseitig ist die Verbindung für den Fussverkehr nicht durchgehend. Massnahmen für den Veloverkehr sind in der Steigung trotz grosser Geschwindigkeitsdifferenz nicht vorhanden. ▪ ***Knoten Burgisteinstrasse – Postgasse***: Die Situation am Knoten Burgisteinstrasse – Postgasse ist durch den im Strassenraum mittig stehenden Baum und den beidseitigen Ein- und Ausfahrten (Ostseite: spitzwinklig) unübersichtlich. Die beidseitigen Nutzungen entlang der Burgisteinstrasse sowie die angrenzenden Nutzungen in der Postgasse führen in diesem Bereich zu zahlreichen Längs- und Querbeziehungen von zu Fuss Gehenden. In diesem Bereich sind bereits Unfälle registriert. ▪ ***Postgasse:*** Die Organisation und Anordnung der Postautohaltestellen führt heute zu Problemen. Durch die Standzeiten der Postautos und durch parkierende Fahrzeuge von KundInnen der umliegenden Geschäfte entstehen zeitweise unübersichtliche und konfliktträchtige Situationen, welche wegen Ausweichmanövern insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr problematisch sind.
Schulhausareal Hagen	Beidseitig der Hagenstrasse befinden sich Schulgebäude. Während den Anfangs- und Endzeiten der Schulstunden ist deshalb viel Betrieb auf der Hagenstrasse und im umliegenden Quartier. Während der Pausen wird die Hagenstrasse ausserdem auch als Pausenplatz genutzt. Auf der Hagenstrasse ist heute ein Fahrverbot (SSV 2.14) mit Zubringerdienst signalisiert. Grundsätzlich ist das Verkehrsaufkommen im beschriebenen Perimeter deshalb gering. Allerdings können durch manövrierende Motorfahrzeuge im Zusammenhang mit „Elterntaxis“ oder Fahrzeugen, welche zur Turnhalle oder zum nahegelegenen Werkhof fahren, Konfliktsituationen entstehen. Ein Regime, welches entweder tiefe Geschwindigkeiten bedingt und dadurch für alle Verkehrsteilnehmende fehlertolerant ist, oder alternativ eine Teilsperrung der Strasse, ist deshalb in diesem Bereich zwingend.
Industrie- und Wohngebiet Erlenstrasse	Auf der Erlenstrasse ist der Schwerverkehrsanteil im Industriegebiet mit rund 14% hoch. Dieser ist durch die ansässigen Industriebetriebe erklärbar, führt allerdings mit der vorgelagerten Wohnnutzung im westlichen Teil des Quartiers zu Interessenskonflikten. Für den Fussverkehr sind keine sicheren Bereiche vorhanden.
Grundbachstrasse (Kirche, Primarschule, Gemeindeverwaltung)	Der Abschnitt der Grundbachstrasse vom Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse bis zur Kurve nach der Kirche sind die Verhältnisse für den Fussverkehr nicht ideal. Die Kirche kann nicht auf direktem Weg erreicht werden. Der Fussgängerstreifen ist an einem übersichtlichen Ort (fehlende Sichtweiten) und nicht signalisiert.

Die aktuelle Strassenraumgestaltung im Bereich von Kirche, Primarschulhaus und Gemeindeverwaltung ist ungenügend gekammert. Heute ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h signalisiert (Streckensignalisation), welche nach Verzweigungen nicht wiederholt wird (vgl. SSV Art.16). Unbefriedigend ist die Parkierungssituation während Anlässen. Es wird entlang der Grundbachstrasse parkiert, was beim Manövrieren häufig zu unübersichtlichen und verkehrsbehindernden Situationen führt.

2.5.3 THEMATISCHE SCHWACHSTELLEN

Abstimmung Siedlung – Verkehr

Das Ortszentrum weist Handlungsbedarf aus: vom Bärenkreisel und von der Burgisteinstrasse bis zum Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse erfolgen aufgrund der angrenzenden Nutzungen häufiger Querungen von Fuss- und Veloverkehr oder Ein- und Abbiegemanöver von MIV und Bussen. Die aktuelle Strassenraumgestaltung mit dem Tempo 50-Regime wird der Nutzung nicht gerecht. Das aktuelle Geschwindigkeitsverhalten sowie die dokumentierte Unfallsituation belegen dies eindrücklich.

Bestehende Wohngebiete sind besser vor quartierfremdem Verkehr zu schützen, indem Neubaugebiete möglichst direkt ans übergeordnete Strassennetz anzuschliessen sind. Dies erfolgt durch Kanalisierung des Verkehrs auf übergeordneten Strassen (in Wattenwil i.d.R. Kantonsstrassen) und einer sicheren und siedlungsverträglichen Ausgestaltung der Strassen in Wohngebieten. Das entsprechende Verkehrsregime ist deshalb siedlungsorientiert auszugestalten und soll aus Langsamverkehrszonen bestehen, in denen die Koexistenz gelebt werden kann.

Verkehrssicherheit auf Quartierstrassen

Die eigene Schwachstellenanalyse hat eine Vielzahl von verkehrssicherheitsrelevanten Mängeln gezeigt: Die Bebauung ragt bis an den Strassenraum und schränkt häufig die sichere Führung des Fusslängsverkehrs ein. Ebenso sind vielerorts die Sichtverhältnisse aufgrund der Bepflanzung eingeschränkt. Hier hat die Gemeinde dafür zu sorgen, dass die GrundeigentümerInnen ihre Bepflanzungen periodisch zurückschneiden. Obwohl Quartierstrassen zum Teil eng und wenig übersichtlich ausgestaltet sind, ist teilweise zu schnelles Fahren zu beobachten.

Diese Schwachstellen können durch in sich geschlossene Langsamverkehrszonen (Verkehrszellen) grösstenteils und kostengünstig eliminiert werden.

Ausgestaltung verkehrs- und siedlungsorientierter Knoten

Einige verkehrsorientierte Knoten auf den Kantonsstrassen entsprechen nicht mehr dem aktuellen Ausbaustandard (vgl. Unfallstellen) und sind in Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen (TBA OIK II, evtl. AGR) zu sanieren.

Einige kommunale Zufahrten ins übergeordnete Strassennetz weisen Mängel aus (z.B. ungenügende Sichtweiten, Querungsmöglichkeiten FV / LZV), die zu eliminieren sind. Im kommunalen Netz sind Verzweigungen häufig schlecht erkennbar (z.B. unklarer Rechtsvortritt wegen fehlender Signalisation / Markierung, ungenügende Sichtweiten).

Fuss- und Veloführung, Schulwegsicherheit

Der grösste Teil des Siedlungsgebiets ist innerhalb von Wattenwil eng begrenzt und deshalb für den Fuss- und Veloverkehr bestens geeignet. Die Koexistenz ist allerdings für ungeübte Velofahrende, zu Fuss Gehende und Schulkinder nur schwierig einzufordern. Es sind deshalb einerseits punktuelle Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs erforderlich, andererseits kann mit einigen wenigen, neuen Netzverbindungen insbesondere das Fusswegnetz attraktiver gestaltet werden.

Punktuelle Massnahmen auf Hauptachsen

Auf den Hauptachsen besteht punktuell Handlungsbedarf bezüglich der Führung des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere bei Querungsstellen sowie bezüglich Sichtverhältnisse (Beleuchtung, erforderliche Sichtweiten etc.).

2.6 FOLGERUNG FÜR DIE MASSNAHMENPLANUNG

Würdigung gesamthaft

Die Begleitkommission zum Verkehrsrichtplan Wattenwil hat, wie in Kapitel 2.4.4 dargestellt, viele wertvolle Hinweise zu Problempunkten, Schwachstellen und zum Handlungsbedarf mitgeteilt. Zudem liegen Inputs von einzelnen Personen aus der Bevölkerung vor. Alle Hinweise wurden sorgfältig geprüft und aus fachlicher Sicht und im Kontext der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde hinsichtlich möglicher Lösungsansätzen beurteilt. Die Gesamtbeurteilung führte zu folgenden Erkenntnissen:

- Wattenwil hat an verschiedenen Stellen auch aus fachlicher Sicht kleinere Verkehrsprobleme. Jedoch wird die Problemlage in der Bevölkerung z.T. überschätzt bzw. sehr emotional diskutiert – dies ist andernorts durchaus auch üblich. Einzelne genannte Probleme werden zudem stark aus der Erfahrung des heute geltenden Verkehrsregimes und nicht im Hinblick auf ein zukünftiges, verändertes Verkehrsregime beurteilt (z.B. Schmittestrasse).
- Mehrere Problempunkte und Schwachstellen sind bereits bekannt (z.B. Schule Hagen, Querungsstellen für Fuss- und Veloverkehr) und inhaltlich konsolidiert (z.B. südliche Erlenstrasse). Zur Behebung einzelnen Defiziten gibt es bereits Lösungsansätze, die jedoch bisher nicht mehrheitsfähig waren (z.B. Konzept Ortsdurchfahrt).
- Wattenwil verfügte bisher über kein Gesamtkonzept in Bezug auf den Umgang mit Verkehrsfragen und agiert deshalb vorwiegend punktuell und mit Einzelmassnahmen. Ebenso fehlt der Gemeinde bisher die Abstimmung von Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung und Verkehrserschliessung (z.B. Erlenstrasse im Bereich Industrie, Ärztezentrum Brunismatt, Alters-/ Pflegeheim).
- Wattenwil fehlt bis heute ein Instrument und ein klares Konzept, um verkehrsrelevante, betriebliche Anliegen bei GrundeigentümerInnen kohärent durchsetzen zu können (z.B. Zurückschneiden von Hecken etc.).

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht bezüglich Verkehrsgeschehen und Verkehrsablauf hinsichtlich Siedlungsstruktur sowie punktuell für den fahrenden Verkehr und die Parkierung. Für die Umsetzung und Bewirtschaftung des Verkehrsrichtplanes ist ein zweckmässiges Controlling aufzubauen.

2.6.1 SIEDLUNGSSTRUKTUR

Abstimmungsbedarf Siedlung und Verkehr

Wattenwil wird im RGSK Thun – Oberland West, 2. Generation als regionales Zentrum der vierten Zentralitätsstufe im oberen Gürbetal bezeichnet. Ein Zentrum 4. Stufe zeichnet sich dadurch aus, dass es ausserhalb der Agglomeration gewisse Zentrumsfunktionen (Schulen, Infrastruktur, Verwaltung) für die Teilregion übernimmt und eine erhöhte Versorgungsdichte ausweist. Dazu gehören z.B. eine gute ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse D) und MIV mit direkten Anbindungen an ein übergeordnetes Zentrum, ein öffentliches Dienstleistungsangebot (z.B. Sekundarstufe I, Regionalspital etc.) oder einen regionalen Arbeitsschwerpunkt aufweist. Der Kernort soll auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss kantonalem Richtplan liegen (Wattenwil liegt nicht auf einer kantonalen Entwicklungsachse, aber auf der Verbindungsachse Belp – Gürbetal – Unteres Simmental). Damit geht einher, dass eine Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen auf die gut mit ÖV erschlossenen Lagen vorhanden ist.

Wattenwil verfügt über ein weitverzweigtes kommunales Strassennetz, um neben der Talachse (Kantonsstrassen) auch die Weiler und Streusiedlungen am Gurnigelhang erschliessen zu können. Aus Gründen der Kosteneffizienz wird deshalb der motorisierte Individualverkehr von Bedeutung bleiben. Dennoch ist dafür zu sorgen, dass neue Wohn- und Arbeitsgebiete an Standorten mit guter ÖV-Erschliessung angesiedelt werden, wie das im RGSK 2. Generation angedacht ist: Wattenwil weist im Gebiet Salzhus-Matte (Geviert Frösch-gasse / Postgasse / Hagenstrasse / Blumensteinstrasse) ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen von der Grösse von ca. 3.5 ha in der ÖV-Güteklasse E als Zwischenergebnis sowie im Gebiet Ey (Industriezone Erlenstrasse) einen ländlichen Arbeitsschwerpunkt mit einer Grösse von weniger als 1 ha in der ÖV-Güteklasse E als Festsetzung aus (das Gebiet ist erst teilweise eingezont).

Im Zusammenhang mit den neuen Planungen ergibt sich somit ein gewisser Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung und Verkehr (z.B. Medizentrum Brunismatt, Salzhus-Matte, Gebiet Ey).

2.6.2 GESAMTVERKEHR

Handlungsmaxime: Verkehr verträglich abwickeln

Das vorhandene Verkehrssystem auf Strasse und Schiene ist insgesamt in einem zufriedenstellenden Zustand und genügend leistungsfähig. Knackpunkt für die nachhaltige Entwicklung wird aber die Wirtschaftlichkeit bestehender bzw. die Finanzierbarkeit neuer Infrastrukturen sein. Deshalb gilt die Handlungsmaxime „Verkehrszunahme vermeiden“, „Verkehr verlagern“ und „Verkehr verträglich abwickeln“.

Allgemeines Verkehrswachstum zu erwarten

Dennoch ist davon auszugehen, dass das Gesamtverkehrsaufkommen sowohl beim Ziel-/Quell- und Binnenverkehr, wie auch beim Transitverkehr im oberen Gürbetal in den nächsten 15 Jahren leicht wachsen wird.

	Heute gibt es in Wattenwil keine Kapazitätsengpässe. Der Druck auf Ausweichrouten ist deshalb zurzeit gering und damit für den Transitverkehr auch nicht interessant. Mit einer geeigneten Verkehrslenkung ist für die zu erwartende leicht steigende Verkehrsmenge (Neubauten, allgemeine Verkehrszunahme) dafür zu sorgen, dass der Transitverkehr auf den Hauptstrassen (= Kantonsstrassen) kanalisiert bleibt. Für die verträglichere Ausgestaltung des Verkehrssystems ist dafür zu sorgen, dass die Trennwirkung des Verkehrs, insbesondere durch den MIV, reduziert wird (Stockeren, Mettlen). Dazu sind sowohl bauliche als auch verkehrsorganisatorische Massnahmen umzusetzen. Zudem ist mit attraktivem öffentlichen Verkehr dafür zu sorgen, dass Umsteigeeffekte auf Grund von Zeitgewinnen stattfinden (= Verkehrsverlagerung).
Fussverkehr	Das Netz für den Fussverkehr (FV) ist generell gut und engmaschig. Allerdings gibt es eine Netzlücke (fehlende Fussverkehrsverbindung Brunismatt vom Bälliz über die Burgisteinstrasse bis zum Musterplatz) und diverse verkehrssicherheitstechnische Schwachstellen. Die Schulwegsicherheit ist ungenügend und diverse Querungsstellen sind mangelhaft (z.B. Hagenstrasse, ungenügende Sichtweiten auf Fussgängerstreifen an der Burgisteinstrasse, Grundbachstrasse zwischen Schulhaus, Kirche und Gemeindeverwaltung).
Leichter Zweiradverkehr	Mit dem Begriff Leichter Zweiradverkehr (LZV) werden Velo und Motorfahrräder (= Mofa) zusammengefasst. Das Mofa ist in Wattenwil aus Distanz- und Topografiegründen für den Schulverkehr von gewisser Bedeutung, weshalb auf Schulwegen Mofas zuzulassen sind. Hier dürften in Zukunft auch E-Bikes eine Rolle spielen. Schulwegverbindungen weisen einen erhöhten Schutzbedarf aus. Veloverbindungen für den Pendler- und Alltagsverkehr sowie für den Freizeitverkehr sind sicher, attraktiv und direkt zu gestalten (v.a. Kantonsstrassen, insbesondere Blumensteinbrücke). Allfällige Netzlücken sind zu schliessen.
Öffentlicher Verkehr	Wattenwil verfügt als regionales Zentrum über gute Regionalverbindungen nach Belp und Thun sowie nach Bern (Halbstundentakt), wobei die Verbindungsqualität abends sowie am Wochenende zu verbessern ist. Insbesondere ist sie im Hinblick auf die Anbindung an den Regionalpark Gantrisch zu prüfen, ob die Busverbindung nach Riggisberg mit Anschlussmöglichkeit in den Gantrisch einem grösseren Bedürfnis entspricht. Wattenwil fehlt ein Busterminal, wo Gäste bequem abgefertigt und Fahrplan-Instabilitäten ausgeglichen werden können.
Motorisierter Individualverkehr	Insgesamt verfügt Wattenwil über ein genügend leistungsfähiges und sicheres Strassennetz. Es gibt im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme noch genügend Kapazitätsreserven. Hingegen besteht im Zentrum von Wattenwil Bedarf für eine Neugestaltung der Verkehrsanlage auf der Burgisteinstrasse zwischen Bärenkreisel und der Verzweigung Grundbachstrasse. Zudem sind einzelne punktuelle Anpassungen erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu steigern (z.B. Schmittestrasse, Hagenstrasse, Grundbachstrasse, Erlenstrasse im Bereich Industrie).

Die siedlungsorientierten Strassen der Quartiere sind auf Langsamverkehrszonen (Zone 30, evtl. Begegnungszone) umzustellen, um insbesondere auch den Schulverkehr besser zu schützen.

Parkierung

Wattenwil weist bisher kaum Probleme mit Fremdparkierung auf. Hingegen führen verschiedene Senkrechtparkierungen zu erheblichen Sicherheitsdefiziten. So vor allem im Ortskern. Hier sind Lösungen zu suchen, die aber auch die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe sicherstellen. Eine Parkraumbewirtschaftung ist heute nicht existent. Park & Ride-Parkplätze sind nicht vorhanden. An wichtigen Zielorten (ÖV-Haltestellen, Schulen, Freizeit- und Einkaufseinrichtungen) ist eine ausreichende Zahl wenigstens diebstahlsicherer, allenfalls zusätzlich mit Witterungsschutz ausgestatteter Velo-Abstellplätze in Eingangsnähe anzubieten.

Fazit

Die Verkehrsinfrastruktur ist insgesamt gut. Es bestehen jedoch einzelne Netzlücken sowie punktueller Handlungsbedarf, insbesondere bei Querungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den Schulverkehr. Ein erheblicher Handlungsbedarf besteht im Ortskern.

2.6.3 ORGANISATORISCHER HANDLUNGSBEDARF

Wirkungskontrolle im Richtplan vorsehen

Eine im Verkehrsrichtplan festgeschriebene Wirkungskontrolle ist für die periodische Standortbestimmung im Zusammenhang mit der Umsetzung des Richtplanes (z.B. einmal pro Legislatur) wesentlich. Bei Bedarf soll zudem der Massnahmenkatalog aktualisiert werden können.

Für die Wirkungskontrolle im Verkehrsrichtplan können drei Arten unterschieden werden:

- Vollzugscontrolling: Werden die zur Erreichung der strategischen Zielsetzungen definierten Abstimmungsanweisungen ausgeführt (Massnahmennachweis)?
- Zielcontrolling: Werden die strategischen Ziele erreicht (Zielerreichungscontrolling)? Sind die Ziele noch aktuell, bzw. gültig (Zielvaliditätscontrolling)?
- Wirkungscontrolling: Welche Wirkungen haben die Abstimmungsanweisungen Siedlung und Verkehr bei ihrer Umsetzung entfaltet (spezifische Wirkung der Richtplanmassnahmen)?

Intensivierung Zusammenarbeit mit Regionalkonferenz Thun – Oberland West

Die Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Thun – Oberland West, welche in den folgenden fünf Bereichen obligatorische Aufgaben übernimmt, ist zu intensivieren:

- Abstimmung interkommunaler Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung,
- die regionale Richtplanung,
- die Planung des öffentlichen Verkehrs,
- die Regionalpolitik sowie
- die Kulturförderung.

3. ZIELFESTLEGUNG: VERKEHR IN WATTENWIL IN 15 JAHREN (BEHÖRDENVERBINDLICH)

Aufbau Zielsystem

Das für den Verkehrsrichtplan angewendete Zielsystem umfasst einen ‚Überbau' mit einer übergeordneten Entwicklungsvision, mit in der Planung anzuwendenden Grundsätzen und mit Leitideen, an denen sich die Planung orientieren soll.

Das Zielsystem wurde gemeinsam mit der Begleitkommission entwickelt.

3.1 VISION UND GRUNDSÄTZE

Vision

Wattenwil legt der Verkehrsentwicklung der nächsten ca. 15 Jahre folgende Vision zu Grunde:

Wattenwil verfolgt eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrspolitik. Diese schont langfristig die natürlichen und finanziellen Ressourcen, schützt Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen und orientiert sich an den Grundbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft.

Grundsätze

Wattenwil orientiert sich an den folgenden vier Grundsätzen:

1. Wattenwil orientiert sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung, der ortsansässigen Betriebe sowie der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Verkehrsarten (zu Fuss, Velo, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Notfallfahrzeuge etc.) nach dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung.
2. Wattenwil schafft günstige Voraussetzungen für umweltverträgliche Verkehrssysteme und -arten (zu Fuss, Velo, MIV, öV) und minimiert die schädlichen Auswirkungen des Verkehrs.
3. Wattenwil stellt ein effizientes und sicheres Strassen- und Wegenetz mit vernetzten, zusammenhängenden Fuss- und Veloverbindungen bereit und betreibt dieses mit Rücksicht auf Lebensqualität, Sicherheit und Umweltschutz.
4. Wattenwil setzt seine Mittel dort ein, wo sie für die Zielerreichung die beste Wirkung entfalten.

Leitideen

Wattenwils Verkehrsplanung orientiert sich an den folgenden 7 Leitideen:

1. Wattenwil behandelt alle Verkehrsarten gleichwertig.
2. In Wattenwil wird das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort eingesetzt.
3. In Wattenwil wird die Verkehrssicherheit erhöht, lokale Gefahrenstellen werden beseitigt.

4. In Wattenwil wird die Umweltbelastung durch den Verkehr reduziert.
5. In Wattenwil werden bestehende und neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport etc. optimal und im Sinne der kurzen Wege erschlossen.
6. In Wattenwil werden die Verkehrskosten tief gehalten bzw. gesenkt.
7. Wattenwil stimmt die verschiedenen Planungsinstrumente optimal aufeinander ab.

3.2 ZIELE

Aufbau Zielsystem

Beim Zielsystem werden drei Gruppen von Hauptzielen festgehalten:

- Allgemeine Ziele
- Inhaltliche Ziele
- Organisatorische Ziele

Zu jedem Hauptziel gibt es eines oder mehrere Unterziele (Ausnahmen: H2 und H9 haben keine Unterziele).

Allgemeine Ziele

Als allgemeine Ziele werden folgende Haupt- und Unterziele definiert:

H1: Wattenwil stimmt die Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Finanzen nachhaltig aufeinander ab

- U1: Wattenwil lenkt die Siedlungsentwicklung nach innen, um so die Wege für die Benützung des ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo attraktiver zu machen
- U2: Wattenwil betreibt eine aktive Lärmschutzpolitik und reduziert wo nötig die Luftbelastung
- U3: Wattenwil verfolgt den Ansatz der 'kurzen Wege'
- U4: In Wattenwil wird für jeden Verwendungszweck das richtige Verkehrsmittel eingesetzt
- U5: In Wattenwil werden die knappen finanziellen Mittel effizient eingesetzt

H2: Vorhandene Normen und Gesetze werden bei Neu- / Umbauten eingehalten

Inhaltliche Ziele

Für die inhaltlichen Ziele werden folgende Haupt- und Unterziele definiert:

H3: Wattenwil bietet für den Fussverkehr ein direktes, attraktives, feinmaschiges und sicheres Fusswegnetz an.

- U6: Das bestehende Fusswegnetz wird erhalten, betrieben und unterhalten
- U7: Netzlücken im Fusswegnetz werden geschlossen
- U8: Bestehende Wanderrouten werden beibehalten, neue Wanderrouten rechtlich gesichert
- U9: Die Verkehrssicherheit des Fusswegnetzes wird erhöht
- U10: Der Komfort auf dem FV-Netz wird gesteigert

H4: Wattenwil bietet für den Veloverkehr ein direktes, attraktives, zusammenhängendes und sicheres Velonetz an.

- U11: Das bestehende Velonetz wird optimal unterhalten
- U12: Netzlücken im Velonetz werden geschlossen
- U13: Gebäude des öffentlichen Interesses können mit dem Velo gut und sicher erreicht werden
- U14: An öffentlichen Zielen stehen genügend und diebstahlsichere Veloparkplätze zur Verfügung
- U15: Die Verkehrssicherheit auf dem Velonetz wird erhöht
- U16: Der Komfort auf dem Velonetz wird gesteigert

H5: Die Verkehrsabläufe beim motorisierten Individualverkehr werden optimiert und verträglich gestaltet

- U17: Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen werden siedlungsverträglich gestaltet
- U18: Die Burgisteinstrasse im Ortskern wird durch Umgestaltung sicherer gestaltet und aufgewertet
- U19: Die Verkehrssicherheit wird erhöht
- U20: Die Koexistenz der veschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen wird erhöht

H7: Der öffentliche Verkehr wird optimiert

- U21: Das bestehende ÖV-Angebot wird erhalten (=Minimalziel)
- U22: Taktlücken werden geschlossen
- U23: Das Busangebot wird bedarfsgerecht ausgebaut und ergänzt
- U24: Der Komfort und die Sicherheit bei Bushaltestellen wird verbessert
- U25: Die Fahrgastinformationen werden optimiert

H8: Für die Parkierung ist bei Bedarf ein Parkraumkonzept zu erarbeiten und umzusetzen

- U26: Es ist eine Parkplatzbewirtschaftung einzuführen
- U27: Parkplätze im Dorfkern sind zweckmässig und sicher anzuordnen

H9: Im Dorfkern werden die Verkehrsabläufe so optimiert, dass hohe Verkehrssicherheit, hohe Aufenthaltsqualität und bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen gewährleistet sind

H10: Die Verkehrssicherheit ist zu erhöhen

- U28: Wattenwil stellt ein Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung und betreibt dieses dauerhaft
- U29: Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant
- U30: Wattenwil bietet sichere Schulwege an

Organisatorische Ziele

Für die organisatorischen Ziele werden folgende Haupt- und Unterziele definiert:

H11: Für den VRP Wattenwil wird eine Wirkungskontrolle eingeführt

- U31: Es wird ein Vollzugscontrolling eingeführt
- U32: Es wird ein Zielerreichungscontrolling eingeführt
- U33: Es wird ein Zielvaliditätscontrolling eingeführt
- U34: Es wird ein Wirkungscontrolling eingeführt

H12: Der VRP Wattenwil wird laufend bewirtschaftet

- U35: Massnahmen werden laufend bewirtschaftet
- U36: Die Realisierung der Umsetzungsplanung erfolgt nach Prioritäten, Realisierungszeitraum, Investitionskosten und Finanzlage der Gemeinde
- U37: Der VRP Wattenwil wird ca. alle 15 Jahre revidiert

H13: Wattenwil fördert die Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen

- U38: Wattenwil fördert die Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden
- U39: Wattenwil fördert die Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Thun – Oberland West (RK TOW)
- U40: Wattenwil fördert die Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden (z.B. AGR, TBA OIK II, Meliorationsamt)

3.3 VERKEHRSKONZEPT

Aufbauend auf den Erkenntnissen des Handlungsbedarfes sowie dem definierten Zielsystem wird das nachfolgende Verkehrskonzept formuliert. Das zukünftige Verkehrskonzept ist in den Netzplänen abgebildet (vgl. Kap. 3.4).

3.3.1 ABSTIMMUNG SIEDLUNG UND VERKEHR

Grundsätze Erschliessung

Für die Verkehrserschliessung der Siedlungsgebiete gelten folgende Grundsätze:

- Die Erschliessung führt möglichst direkt auf das übergeordnete Netz.
- Die Erschliessung erfolgt möglichst über vorhandene Infrastrukturen.
- Die negativen Auswirkungen auf Nachbargrundstücke resp. -quartiere sollen möglichst gering sein.
- Der aus Neubaugebieten resultierende Mehrverkehr soll sicher bewerkstelligt werden und zu keinen neuen Sicherheitsdefiziten führen bzw. keine bestehenden Sicherheitsdefizite verstärken.
- Die aus den Neubaugebieten resultierende Mobilität soll nicht zu Verschärfungen von Belastungen im bestehenden Siedlungsgebiet führen.
- Die aus den Neubaugebieten resultierende Mobilität wird grundsätzlich über die bestehende Strasseninfrastruktur abgewickelt.

Grundsätze aus Sicht Verkehr für künftige Ortsplanungen

Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelten für künftige Ortsplanungen folgende Grundsätze:

- Die Siedlungsentwicklung soll prioritär nach innen gelenkt werden (innere Verdichtung). In den übrigen Gebieten der Gemeinde Wattenwil (Streusiedlungsgebiete) soll eine Entwicklung gemäss Zielprognose möglich sein. Im Vordergrund stehen hier Siedlungsentwicklungen in Nähe der Haltestellen des ÖV.
- Die Siedlungsentwicklung ist auf das ÖV-Angebot abzustimmen, wobei folgende Prioritäten gelten:

    1. Zonen mit Planungspflicht (ZPP) und Überbauungsordnungen nutzen
    2. Potential unüberbauter Bauzonen mobilisieren
    3. Neueinzonungen erfolgen innerhalb des Siedlungsgebietes
    4. Neueinzonungen erfolgen am Rande des Siedlungsgebietes

3.3.2 GESAMTVERKEHR

Herausforderung finanzielle Ressourcen

Wie im Kapitel Beurteilung und Folgerungen für die Massnahmenplanung (vgl. Kap. 2.6) aufgezeigt wurde, wird eine der künftigen Herausforderungen die Wirtschaftlichkeit bestehender bzw. die Finanzierbarkeit neuer Infrastrukturen und deren Betrieb sein. Diese Herausforderung erhält zusätzliche Bedeutung, da die Gemeinde-, aber auch die Kantonsfinanzen knapp sind. Deshalb muss die Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Finanzen nachhaltig aufeinander abgestimmt werden.

Daueraufgaben: Verkehrssicherheit, normgerechtes Bauen

Zwei weitere Daueraufgaben stellen die Sanierung von Unfallstellen im Hinblick auf die zu steigernde Verkehrssicherheit sowie die Überwachung der Einhaltung einschlägiger Normen bei Neu- und Umbauten dar.

3.3.3 EINZELNE VERKEHRSARTEN

Fussverkehr	Das gute und engmaschige Netz für den Fussverkehr muss erhalten und optimal betrieben und unterhalten werden. Der Benützungskomfort für den Fussverkehr muss mit meist baulichen Massnahmen erhöht werden, damit das zu Fuss gehen zusätzlich attraktiver gemacht werden kann: Bei Um- / Neubauten ist auf behindertengerechte Ausführung zu achten. Bauliche Massnahmen wie Trottoirverbreiterungen, vergrösserte Wartebereiche für den Fussverkehr an Querungsstellen, fussgängerfreundliche Möblierung und Ausgestaltung von Wegen, Plätzen, Verkehrsanlagen etc. sowie das Schliessen von Netzlücken bzw. notwendige Netzergänzungen sind mit hoher Priorität zu realisieren.
Leichter Zweiradverkehr	Wie beim Fussverkehr muss das gute und engmaschige Netz auch für den Leichten Zweiradverkehr erhalten und optimal betrieben und unterhalten werden. Auch ist der Benützungskomfort zu verbessern (z.B. Veloparkierung an Zielen des öffentlichen Interesses optimieren, Öffnung von Einbahnstrassen für Velogegenverkehr, geschützte Mittelstreifen für Veloquerungen etc.). Punktuell sind Verbesserungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich.
Motorisierter Individualverkehr	Der motorisierte Individualverkehr wird so weit wie möglich auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt. Dabei wird der Verkehr kanalisiert (Transit auf Kantonsstrassen). Die Dorfachse (Grundbachstrasse – Bärenkreisel) wird umgestaltet und im Siedlungsgebiet werden verkehrsberuhigte Zonen eingeführt.
Öffentlicher Verkehr	Beim öffentlichen Verkehr kann Wattenwil via Regionalkonferenz Anträge an den Kanton stellen: Busse werden zurzeit von der STI betrieben. Um die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten, sind die abendlichen Taktlücken zu schliessen, Bushaltestellen komfortabler und behindertengerecht auszugestalten und die Fahrgastinformation zu optimieren.
Parkierung	Wattenwil führt bei Bedarf eine flächendeckende Parkplatzbewirtschaftung ein. Dies kann die Einführung von Anwohnerparkkarten in den Siedlungsgebieten, gebührenpflichtige Parkierung im öffentlichen Raum oder die Bezeichnung von Standorten für Langzeitparkierungen im öffentlichen Raum bedeuten. Wichtig ist, dass durch den Parkplatzsuchverkehr kein zusätzliches Verkehrsvolumen generiert wird. Die Kunst besteht also in der ausgewogenen Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse an den ruhenden Verkehr. Zum jetzigen Zeitpunkt ist der Bedarf nach Parkplatzbewirtschaftung aber nicht gegeben.
Verkehrssicherheit	Damit Wattenwil ein möglichst sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten – insbesondere für den Schulverkehr – anbieten kann, sind Stellen mit mehreren Unfällen auf anlagebedingte Mängel hin zu überprüfen. Zudem kann die Verkehrssicherheit mit Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmassnahmen erhöht werden (z.B. Zone 30 oder Begegnungszonen im Siedlungsgebiet sowie im Dorfkern, umgestalteter Ortskern mit städtebaulicher Aufwertung [Grundbachstrasse – Bärenkreisel], separate Führung des Schulverkehrs

anstelle der Bernstrasse entlang der Gürbe, rückwärtige Führung des Schulverkehrs von der Mettlen und dem Gmeis ins Schulzentrum Hagen etc.).

3.4 NETZPLÄNE

Aufbau Netzpläne

Das angestrebte Verkehrssystem wird für alle vier Verkehrsträger in zwei Netzplänen dargestellt:

- Verkehrsrichtplan Wattenwil: Netzplan Fussverkehr und Veloverkehr, Massstab 1:2'500
- Verkehrsrichtplan Wattenwil: Netzplan motorisierter Individualverkehr (die Strassentypen sind in Anhang A2 ersichtlich) und öffentlicher Verkehr, Massstab 1:2'500

Die Netzpläne sind behördenverbindlich.

Beide Netzpläne sind gleich aufgebaut. Sie enthalten jeweils ein Titelblatt mit Genehmigungsvermerk und Legende. In der Legende wird nach Richtplaninhalt und nicht nach behördenverbindlichem, orientierendem Inhalt unterschieden. Das Routennetz pro Verkehrsträger ist funktional hierarchisch aufgebaut und wird in „bestehend", „geplant" und „aufzuheben" unterschieden. Beim Fuss- und Veloverkehr werden Schulwegrouten aufgrund der erforderlichen Schutzfunktion als Hauptrouten aufgeführt. Das Siedlungsgebiet der Gemeinde Wattenwil wird auf drei Ausschnitten (Wattenwil Dorf, Wattenwil Grundbach, Wattenwil Mettlen) im Massstab 1:2'500, der Plan im Format DIN A0 dargestellt.

4. MASSNAHMENBLÄTTER UND MASSNAHMENPLAN (BEHÖRDENVERBINDLICH)

Hinweise zu den Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter enthalten die behördenverbindlichen Inhalte. Sie ergänzen den ebenfalls verbindlichen Massnahmenplan, auf dem die lokalisierbaren Massnahmen abgebildet sind.

Die Massnahmenblätter sind nummeriert. Bei den Massnahmen handelt es sich entweder um Einzelmassnahmen (EM), allgemeine Massnahmen (AM) oder raumwirksame Massnahmen (RM). In den Massnahmenblättern werden die Ausgangslage und die zu ergreifenden Massnahmen zur Zielerreichung beschrieben. Jedes Massnahmenblatt gibt zudem Auskunft zu den involvierten Stellen (Projektbeteiligte), zum Realisierungszeitpunkt und zu einer groben Kostenschätzung (vgl. Abbildung 14).

Nr.	**Massnahmennummer** EM: Einzelmassnahme AM: Allgemeine Massnahme RM: Raumwirkende Massnahme			
Objekt	**Titel / Name** Bild der Situation			
Ausgangslage	Problembeschrieb			
Ziele / Grundsätze	Zugehörige Ziele gemäss Kapitel 3			
Massnahme	Beschrieb der geplanten Massnahmen			
Involvierte Stellen	Projektbeteiligte			
Priorität	☐ Hoch	☐ Mittel	☐ Tief	
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr)	☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre)	☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre)	Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10 k CHF)	☐ Mittel (10 k – 100 k CHF)	☐ Gross (> 100 k CHF)	
	Bei der Kostenschätzung werden die Gesamtkosten für die Massnahme aufgeführt. Der Kostenteiler (z.B. bei Kantonsstrassen) ist zu klären.			
Koordinationsstand	☐ Vororientierung	☐ Zwischenergebnis	☐ Festsetzung	

Abbildung 14: Muster eines Massnahmenblattes.

Hinweise zum Massnahmenplan

Auf dem behördenverbindlichen Massnahmenplan sind sämtliche lokal zu verortenden Massnahmen mit der entsprechenden Objektnummer abgebildet. Zusätzlich sind dem Massnahmenplan die allgemeinen Massnahmen zu entnehmen (Bsp. Zone Tempo-30).

Der Massnahmenplan liegt als eigenständiges Dokument vor und stellt den behördenverbindlichen Verkehrsrichtplan dar.

- Verkehrsrichtplan Wattenwil: Massnahmenplan, Massstab 1:2’500

4.1 ÜBERSICHT ÜBER DIE MASSNAHMENBLÄTTER

Massnahmenliste

In der folgenden Liste sind sämtliche Massnahmen erfasst. Die erweiterte Übersicht, die sogenannte Massnahmenliste, dient der verantwortlichen Behörde gleichzeitig als Bewirtschaftungsinstrument.

Liste aller Massnahmen

Einzelmassnahmen (EM) gemäss Schwachstellenanalyse:

Nr.	Ort / Lokalisierung
1	Bärenkreisel / Dorfplatz
2	Postgasse
3	Erlenstrasse Süd
4	Erlenstrasse Gewerbe
5	Schmittenstrasse
6	Gmeisstrasse
7	Kehr
8	Gürbeweg
9	Knoten Blumensteinstrassse / Eyweg - Hagenstrasse
10	Burgisteinstrasse (Zentrum ab Kreisel bis Post)
11	Knoten Burgisteinstrasse / Bälliz-Mösli
12	Hagenstrasse (Schulhausbereich)
13	Sägeweg (Arbeitsgebiet Ey)
14	Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse
15	Fussweg Mösli
16	Stützli (Altersheim)
17	Knoten Bernstrasse / Forststrasse
18	Knoten Bernstrasse / Gürbeweg
19	Knoten Stockernstrasse / Blumensteinstrasse / Gerbeweg
20	Knoten Blumensteinstrasse - Traubengasse
21	Grundbachstrasse (Kirche)
22	Knoten Grundbachstrasse / Stafelalpstrasse / Flühli
23	Knoten Blumensteinstrasse / Erlenstrasse
24	Bernstrasse Brücke Gürbe (Rössibrücke)
25	Verzinkereiweg
26	Schulwege / Gesamtes Gemeindegebiet Abgehandelt unter Allgemeine Massnahmen AM7
27	Längmattstrasse
28	Knoten Blumensteinstrasse / Forstsägestrasse
29	Knoten Blumensteinstrasse / Breitmoosweg
30	Überbauung Brunismatt
31	Knoten Schmittenstrasse / Moosweg /Bäliz / Mösli
32	Knoten Blumensteinstrasse / Aebnitweg
33	Aebnitweg
34	Bernstrassse (Alive)
35	Gelöscht - Zusammengelegt mit EM20
36	Knoten Grundstrasse / Käsereiweg
37	Musterplatz
38	Knoten Burgisteinstrasse / Oberdorfstrasse
39	Fröschgasse
40	Knoten Blumensteinstrasse / Sägeweg
41	Knoten Burgisteinstrasse / Postgasse

Einzelmassnahmen (EM) gemäss Schwachstellenanalyse (Fortsetzung):	
Nr.	**Ort / Lokalisierung**
42	Knoten Längmattstrasse / Stockernstrasse / Gmeisstrasse
43	Knoten Fröschgasse / Vorgasse
44	Knoten Aebnitweg / Gerbeweg
45	Knoten Gmeisstrasse / Ryscherenweg
46	Knoten Grundbachstrasse / Bärgliweg
47	Knoten Gmeisstrasse / Wydlimattweg
48	Knoten Grundbachstrasse / Thron
49	Knoten Grundbachstrasse / Bruchweg / Vögelihausweg
50	Bälliz
51	Mösli
52	Blumensteinstrasse / Postgasse
53	Blumensteinstrasse / Musterplatz
54	Brücke Blumensteinstrasse

Allgemeine Massnahmen (AM):	
Nr.	**Ort / Lokalisierung**
AM1	T30 in Quartieren
AM2	T30 auf Hauptachsen
AM3	Begegnungszonen
AM4	Optimierung Rechtsvortritt in den Quartieren
AM5	Parkierung
AM6	Schulwegsicherung

Raumwirkende Massnahmen (RM):	
Nr.	**Ort / Lokalisierung**
RM1	Quartier Nord
RM2	Ortsdurchfahrt
RM3	Schulhausareal Hagen
RM4	Industrie- und Wohngebiet Erlenstrasse
RM5	Grundbachstrasse (Kirche, Primarschule, Gemeindeverwaltung)

Tabelle 6: Liste aller Massnahmen.

Exemplar Mitwirkung

4.2 MASSNAHMENBLÄTTER

4.2.1 EINZELMASSNAHMEN

Aufgrund der Schwachstellenanalyse wurden die nachfolgenden 54 Massnahmenblätter erarbeitet.

Nr.	**1 (EM)**
Objekt	**Bärenkreisel / Dorfplatz**

Ausgangslage

Kreisel-Layout provisorisch, Durchschuss Bernstrasse – Burgisteinstrasse sowie Schmittestrasse – Blumensteinstrasse (keine Geschwindigkeitsreduktion). Baum in Ecke Schmittestrasse / Burgisteinstrasse verdeckt Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens. Registrierte Unfälle auf oder in unmittelbarer Nähe des Bären-Kreisels. Bären-Areal wird neu geplant, Schmitteplatz ist angedacht als möglicher, neuer Bus-Terminal.

Ziele / Grundsätze

- vorhandene Normen bei Neu- / Umbauten einhalten
- Verkehrssicherheit auf dem Fusswegnetz erhöhen
- Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant

Exemplar Mitwirkung

Massnahme	Sofortmassnahme: Sichtverhältnisse an Annäherungsbereiche des Fussgängerstreifens Burgisteinstrasse (Ausfahrt Bären-Kreisel) verbessern. Prüfen: Gummirippen im Kreisel zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit im Kreisel oder erhöhten Innenring im Zuge von Belagssanierungen. Bären-Kreisel als Kernpunkt für neugestaltete Ortsdurchfahrt Burgisteinstrasse ausgestalten. Planungen Schmitteplatz (ev. Bus-Terminal) und Bären-Areal zusammen mit Grundeigentümer vorantreiben. Ziel ist ein neuer Dorfplatz mit starkem identitätsstiftendem Charakter, welcher auch aus Sicht der motorisierten Verkehrsteilnehmenden als solcher wahrgenommen wird. Das im Entwurf vorhandene aber umstrittene Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Kantonsstrassen soll durch den OIK II auf den Richtplan und die Projektideen Bären abgestimmt und weiter bearbeitet werden.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**2 (EM)**
Objekt	**Postgasse**

Ausgangslage	Bushaltestelle wird von STI für Ausgleichszeiten benützt, deshalb z.T. lange Stehzeiten von zwei Bussen gleichzeitig. Dies führt zusammen mit senkrecht parkierten und retour auf die Strasse manövrierenden Autos und der allenfalls besetzten Postautohaltestelle vis à vis für den Velo- und Fussverkehr zu kritischen Situationen.
Ziele / Grundsätze	▪ Parkplätze im Dorfkern zweckmässig und sicher anordnen ▪ sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten anbieten ▪ Komfort und Sicherheit bei Bushaltestellen verbessern
Massnahme	Längsparkierung anbieten. Option optimierter Busterminal prüfen und allenfalls gleichzeitig die Aufhebung der Haltestelle Bärenkreisel prüfen. Sofortmassnahme prüfen mit Verschiebung der STI-Haltestelle in Richtung Burgisteinstrasse (Durchfahrt östlich Bauminsel mit Fahrverbot belegen). Postautohaltestelle vor Bank verlegen. Prüfen: Postgasse in Zone 30 einbinden (Abschnitt Fröschgasse – Burgisteinstrasse).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil / STI
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**3 (EM)**
Objekt	**Erlenstrasse Süd**

Ausgangslage	Velorouten 4 und 74 Schweizmobil. 2-teiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	Handlungsbedarf: gering, ausser bei Wohnhäusern mit punktuellen Massnahmen
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**4 (EM)**
Objekt	**Erlenstrasse Gewerbe**

Ausgangslage	DTV = 1'200, Schwerverkehrsanteil = 14 %. Veloroute 4 und 74 Schweizmobil. Fehlende Führung FV. Zufahrt Industriegebiet durch Wohngebiet auf Grund ungenügender Zonen- bzw. Erschliessungsplanung. Industriezone Ey ist gemäss RGSK II TOW ein ländlicher Arbeitsschwerpunkt (Festsetzung), d.h. es ist die Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe möglich.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung und Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	Fussgängersicherung (FV-Längsstreifen mit Pfosten gesichert), Zone 30 mit schwerverkehrsfähigem Einfahrtstor und Rechtsvortritt. Einbahnsystem für LKW prüfen. Falls eine erhebliche Erweiterung der Arbeitszone in Betracht gezogen wird, müsste eine neue, direkte Erschliessung an die Kantonsstrasse geplant werden.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**5 (EM)**
Objekt	**Schmittestrasse**

Ausgangslage	Schmale Quartierstrasse und wichtiger Schulweg (zu Fuss und per Velo nach Seftigen) mit Verkehrsregime 50 bei DTV = 1'100. Route 74 Schweizmobil. Nur teilweise ein Trottoir vorhanden sowie provisorischer Fussgänger-Längs-streifen ohne Poller-Sicherung. Zusätzlich erfolgt die teilweise Erschliessung für die Mitarbeiterparkplätze des Alters- / Pflegheims durch das Quartier.
Ziele / Grundsätze	▪ sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrs-teilnehmenden und Nutzungen erhöhen ▪ Schulwegsicherheit optimieren
Massnahme	Umstellen auf Zone 30 mit Einfahrtstor, FV-Längsstreifen mit Poller sichern oder Trottoir erstellen. Beachten: Wenderadien der allfälligen neuen Zufahrt Bus-Terminal Schmitte beachten und Anschluss Bären-Kreisel optimieren.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**6 (EM)**
Objekt	**Gmeisstrasse**

Ausgangslage	Abzweigung Aebnitweg nach Friedhof von Gmeisstrasse kaum wahrnehmbar.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Südlich Knoten Gmeisstrasse / Aebnitweg Zone 30 mit Einfahrtstor einführen, Rechtsvortritt markieren.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**7 (EM)**
Objekt	**Kehr**

Ausgangslage	Unklare Erschliessung der alten Tankstelle und des Sportgeschäftes, insbesondere Wegfahrt. Problemlage aktuell gering, könnte aber mit Überbauung Brunismatte mit steigender Anzahl Wege zu Fuss bedeutender werden.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	Zone 30 installieren. Bei Bedarf zusätzliche Massnahmen zum Schutz des FV prüfen.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**8 (EM)**
Objekt	**Gürbeweg**

Ausgangslage	Fahrverbot wird von LZV missachtet. Wichtige LV-Verbindung für Freizeit.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssicherheit auf dem Fusswegnetz erhöhen ▪ Komfort auf dem Netz Fussverkehr steigern ▪ Netzlücken im Velonetz schliessen
Massnahme	3-teiliges Fahrverbot signalisieren (SSV 2.14), Verträglichkeit prüfen: Velo frei.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**9 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrassse / Eyweg - Hagenstrasse**

Ausgangslage	Auf Blumensteinstrasse (Kantonsstrasse) ist nicht erkennbar, dass Schulverkehr von der Hagenstrasse einmündet bzw. vom Eyweg die Blumensteinstrasse quert und in die Hagenstrasse einbiegt. DTV Blumensteinstrasse = 3'200. Es sind keine Unfälle registriert. Ungenügende Knotensichtweite vom Eyweg in die Blumensteinstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Sichere Schulwege anbieten
Massnahme	Auf der Blumensteinstrasse vor Knoten Blumensteinstrasse / Hagenstrasse / Eyweg Vertikalversatz sowie Signal Kinder (SSV 1.23) mit Zusatz "Schule" als Markierung anbringen. Mit allfälliger Neuerschliessung der Arbeitzone Ey Kreisverkehr prüfen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**10 (EM)**
Objekt	**Burgisteinstrasse (Zentrum ab Kreisel bis Post)**

Ausgangslage	DTV = 3'500. Veloroute 4 Schweizmobil. Beidseits der Burgisteinstrasse Zentrumsnutzungen, viele Querungen LV. Senkrecht parkierte und retour auf die Strasse manövrierende Autos führen für LV zu kritischen Situationen. Registrierte Einbiegeunfälle am Knoten Postgasse / Burgisteinstrasse. Planungsstudie Strassenraumgestaltung "Verkehr im Zentrum" ist im aktuellen Zustand umstritten.
Ziele / Grundsätze	▪ Burgisteinstrasse im Ortskern durch Umgestaltung sicherer gestalten und aufwerten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen ▪ Parkplätze im Dorfkern möglichst bedarfsgerecht, zweckmässig und sicher anordnen
Massnahme	Abschnitt zwischen Einmündung Grundbachstrasse – Bären-Kreisel als Langsamverkehrszone neu gestalten (Zone 30 mit flächigem Queren). Möglichst sichere Parkplätze (Längsparkierung) in heutiger Zahl im Ortskern anbieten. Zeitliche Beschränkung (z.B. 30 Minuten) für bessere Verfügbarkeit prüfen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.

Exemplar Mitwirkung

Priorität	☒ Hoch	☐ Mittel	☐ Tief	
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr)	☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre)	☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre)	☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF)	☐ Mittel (10k – 100k CHF)	☒ Gross (> 100k CHF)	
Koordinationsstand	☐ Vororientierung	☒ Zwischenergebnis	☐ Festsetzung	

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**11 (EM)**
Objekt	**Knoten Burgisteinstrasse / Bälliz-Mösli**

Ausgangslage	Ungenügende Sichtverhältnisse bei beiden Knoten zur Burgisteinstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Ausfahrt auf Burgisteinstrasse auf Strasse mit besseren Sichtverhältnissen anbieten. Bälliz und Mösli in entsprechende Einbahnregimes mit Zonen 30 einbinden.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**12 (EM)**
Objekt	**Hagenstrasse (Schulhausbereich)**

Ausgangslage

DTV = 400. Eltern-Taxi und zum Teil Durchgangsverkehr, Hagenstrasse ist gleichzeitig auch Pausenplatz.

Ziele / Grundsätze

- Sichere Schulwege anbieten
- Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten

Massnahme

2-teiliges Fahrverbot mit Zubringerdienst (Zufahrt zu Turnhallen-Parkplätzen (via Werkhof) und Liegenschaften und Einfahrtstoren einführen, Begegnungszone im Bereich des Pausenplatzes, im angrenzenden Neubaugebiet und auf dem Aebnitweg bis zur Einmündung in die Blumensteinstrasse einrichten.

Involvierte Stellen

Gemeinde Wattenwil

Priorität

☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief

Realisierungszeitpunkt

☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)

Kostenschätzung

☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)

Koordinationsstand

☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**13 (EM)**
Objekt	**Sägeweg (Arbeitsgebiet Ey)**

Ausgangslage	Zufahrt zum Arbeitsgebiet Ey für Schwerverkehr ungenügend (Schleppkurven) und ab Blumensteinstrasse nur mittels Betriebswegweiser (SSV 4.49) signalisiert. Fehlende Führung FV auf Sägeweg. Unzweckmässige Zufahrt Industriegebiet durch das Wohngebiet. Industriezone Ey ist gem. RGSK II TOW ein ländlicher Arbeitsschwerpunkt (Festsetzung), d.h. es ist die Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe zu erwarten.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	vgl. Nr. 4
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**14 (EM)**
Objekt	**Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse**

Ausgangslage	DTV obere Burgisteinstrasse = 2'100, Burgisteinstrasse (Dorfzentrum) = 3'500 -> 1'400 Fahrzeuge fahren von/nach Postgasse und Grundbachstrasse. Schmaler, mit Pfosten geschützter Mehrzweckstreifen auf Kantonsstrasse nördlich FGS als Aufstellfläche für Abbiegen in Grundbachstrasse. Einmündung Grundbachstrasse in Burgisteinstrasse ohne wahrnehmbare Ablenkung.
Ziele / Grundsätze	▪ Burgisteinstrasse im Ortskern durch Umgestaltung sicherer gestalten und aufwerten
Massnahme	T-Knoten in Kreisel umgestalten, im Ortszentrum Zone-30 einrichten (vgl. Nr. 10). Prüfen der Option Buswendeschlaufe und Endaufenthaltshaltestelle.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**15 (EM)**
Objekt	**Fussweg Mösli**

Ausgangslage	Fussweg nicht öffentlich sichergestellt und nicht durchgehend.
Ziele / Grundsätze	▪ Netzlücken im Fussverkehr schliessen ▪ Verkehrssicherheit auf dem Fusswegnetz erhöhen ▪ Sichere Schulwege anbieten
Massnahme	Durchgehenden, öffentlichen Fussweg vom Quartier Blumen- / Garten- / Mattenweg bis Burgisteinstrasse und Gässli bis Musterplatz anbieten und rechtlich sicherstellen.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**16 (EM)**
Objekt	**Stützli (Altersheim)**

Ausgangslage	Erschliessung nördliches Gebäude des Alters- / Pflegeheims erfolgt via Stützli und durch Quartier Brunismatt.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	Betriebsnotwendige Parkplätze auf ein Minimum reduzieren. Kurzfristig: Mit einer generellen Erschliessungsstudie Möglichkeiten zur Erschliessung prüfen (Arealintern unter Einbezug möglicher Entwicklungen auf angrenzenden Arealen). Mittelfristig neue direkte Verbindung über Burgisteinstrasse erstellen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**17 (EM)**
Objekt	**Knoten Bernstrasse / Forststrasse**

Ausgangslage	Ungenügende Sichtweiten Knoten Mühlimatt / Forstrasse nach Knoten Bernstrasse / Forststrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Büsche auf Privatparzelle zurückschneiden.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**18 (EM)**
Objekt	**Knoten Bernstrasse / Gürbeweg**

Ausgangslage	Fussgängerquerungen von Gürbeweg über Bernstrasse (Kantonsstrasse) mit FGS erfolgen unerwartet, da schlechte Sicht, zu hohe Geschwindigkeit und fehlendes Ortseinfahrtstor. 2 registrierte Unfälle am Knoten Bernstrasse / Forststrasse. DTV Bernstrasse Ost = 5'400, DTV Forststrasse = 1'900.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	24 m-Kreisel auf Knoten Bernstrasse / Forststrasse prüfen. Hinweis: Klären, ob auf Bernstrasse Panzerroute verläuft. Falls ja, Minikreisel prüfen.
Involvierte Stellen	OIK II /Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**19 (EM)**
Objekt	**Knoten Stockernstrasse / Blumensteinstrasse / Gerbeweg**

Ausgangslage	Überdimensionierte, nicht verständliche Knotengestaltung mit öffentlichem Parkplatz, Bushaltestelle, nicht gestalteter Parzellengrenze Stockerenstrasse 2 und einmündendem Gerbeweg. 2 Unfälle auf Blumensteinstrasse dokumentiert, DTV Blumensteinstrasse = 3'200.
Ziele / Grundsätze	▪ Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant ▪ Sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten
Massnahme	Zone 30 mit Einfahrtstor installieren, Schulwegführung via südwestlichen Gerbeweg, öffentliche Parkplatzausfahrt enger fassen. Bessere Gestaltung Hauptstrasse (Mehrzweckstreifen)
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**20 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse - Traubengasse**

Ausgangslage	Fehlende Sichtweiten Ausfahrt Traubengasse, Abgang Treppe Rest. Traube führt direkt auf Kantonsstrasse, ungenügende Sichtweiten Ausfahrten Restaurant Traube, fehlende FV-Längsverbindung von Bushaltestelle auf Blumensteinstrasse südwärts. DTV Blumensteinstrasse = 3'000, 1 registrierter Unfall.
Ziele / Grundsätze	▪ Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant ▪ Sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten
Massnahme	Lokal Mittellinie demarkieren, Signal Engpass (SSV 1.07) bzw. Verengung (SSV 1.08/1.09) und Horizontalversatz bei Treppe Restaurant Traube anbringen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**21 (EM)**
Objekt	**Grundbachstrasse (Kirche)**

Ausgangslage	Ungenügende Strassenraumgestaltung und unklare Abgrenzung Gebäudeparzellen gegenüber Strassenparzelle, Parksuchverkehr bei Kirchanlässen, Rückwärtsmanövrieren aus Senkrechtparkplätzen vor Schulhaus, FV auf Strasse, ungenügende Sichtweite beim FGS, keine FV-Führung auf Seite Kirche, Strecken-30, verblasste Markierung "Kinder" (SSV 1.23), fehlendes Signal "Standort FGS" (SSV 4.11), überdimensionierte Markierungen Knoten Grundbachstrasse / Kirchweg / Vorgasse anstelle gekammerter Strassenraumgestaltung.
Ziele / Grundsätze	▪ Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant ▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Zone 30 mit Einfahrtstoren und Markierungen Rechtsvortritt einführen (ab Abzweigung Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse bis Bärgliweg), FV-Führung vorsehen, neue verkehrsberuhigte Platzgestaltung, verkehrsberuhigter Knoten Grundbachstrasse / Kirchweg / Vorgasse, Parkierung so lösen, dass nicht rückwärts auf Strasse manövriert werden muss.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**22 (EM)**
Objekt	**Knoten Grundbachstrasse / Stafelalpstrasse / Flühli**

Ausgangslage	Postautohaltestelle und Wendeplatz
Ziele / Grundsätze	▪ Der Komfort und die Sicherheit bei Bushaltestellen wird verbessert
Massnahme	Verbesserung Halte- und Wendemöglichkeit Bus
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil / PostAuto
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**23 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse / Erlenstrasse**

Ausgangslage	DTV = 1'200, Schwerverkehrsanteil = 14 %. Veloroute 4 und 74 Schweizmobil. Fehlende Führung FV. Zufahrt Industriegebiet durch Wohngebiet auf Grund ungenügender Zonen- bzw. Erschliessungsplanung. Industriezone Ey ist gem. RGSK II TOW ein ländlicher Arbeitsschwerpunkt (Festsetzung), d.h. es ist die Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe möglich.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	Fussgängersicherung (FV-Längsstreifen mit Pfosten gesichert) auf Erlenstrasse, Zone 30 auf Erlenstrasse mit schwerverkehrsfähigem Einfahrtstor und Rechtsvortritt. Einbahnsystem für LKW prüfen. Falls eine erhebliche Erweiterung der Arbeitszone in Betracht gezogen wird, müsste eine neue, direkte Erschliessung an die Kantonsstrasse geplant werden.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**24 (EM)**
Objekt	**Bernstrasse Brücke Gürbe (Rössibrücke)**

Ausgangslage	FGS auf wichtiger LV-Verbindung vor Kuppe mit Brücke, Längsparkierung vor Elektro Schnyder, Trottoirparkierung vor TV Schenk, Senkrechtparkierung vor Schuhmacher Hadorn und Goldschmid. Kein Handlungsbedarf für FGS, jedoch für Parkierung entlang der Kantonsstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	Längsparkierung auf Bernstrasse südseitig.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**25 (EM)**
Objekt	**Verzinkereiweg**

Ausgangslage	DTV = 1'200, Schwerverkehrsanteil = 14 %. Veloroute 4 und 74 Schweizmobil. Fehlende Führung FV. Zufahrt Industriegebiet durch Wohngebiet auf Grund ungenügender Zonen- bzw. Erschliessungsplanung. Industriezone Ey ist gem. RGSK II TOW ein ländlicher Arbeitsschwerpunkt (Festsetzung), d.h. es ist die Ansiedlung weiterer Industrie- und Gewerbebetriebe möglich.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	Fussgängersicherung (FV-Längsstreifen mit Pfosten gesichert), Zone 30 mit schwerverkehrsfähigem Einfahrtstor und Rechtsvortritt. Einbahnsystem für LKW prüfen. Falls eine erhebliche Erweiterung der Arbeitszone in Betracht gezogen wird, müsste eine neue, direkte Erschliessung an die Kantonsstrasse geplant werden. Rechtsvortritt belassen, in Zone 30 einbinden.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**27 (EM)**
Objekt	**Längmattstrasse**

Ausgangslage	Kindergarten Gmeiss (ehem. Schulhaus) an Längmattstrasse wenig von Verkehr geschützt. Markierung "Kinder" verblasst, zu hohe Geschwindigkeiten vermutet.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Sichere Schulwege anbieten
Massnahme	Markierung Kinder erneuern, Stockeren / Gmeiss in Zone 30 einbinden, Eingangstore formulieren. Situation nach Einführung überprüfen.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**28 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse / Forstsägestrasse**

Ausgangslage	Bereits zurückversetzte Hecke auf Privatparzelle führt zu Sichtbehinderungen. 2 dokumentierte Unfälle.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Sichtbehinderung überprüfen (inkl. Pfosten auf Mehrzweckstreifen und Kandelaber), allenfalls Hecke zurückschneiden.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**29 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse / Breitmoosweg**

Ausgangslage	Geringer Verkehr aus Breitmoss in Blumensteinstrasse: Sägerei. Ungenügende Sichtweite bei Einmündung Breitmoos in Blumensteinstrasse, keine Stoppstrasse signalisiert. Kein registrierter Unfall.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Stoppstrasse signalisieren, evtl. Spiegel an gegenüberliegendem Lichtkandelaber anbringen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**30 (EM)**
Objekt	**Überbauung Brunismatt**

Ausgangslage	Provisorischer FG-Längsstreifen ohne Poller von Bärenkreisel bis Parkplätze vor Stockhornweg, nördlich davon Trottoir bis Brunismattweg, danach keine FV-Führung. Rechtsvortrittsmarkierung, Baustellenbedingt Strecken-30 (nicht wiederholt nach erstem Knoten -> sig. 50 km/h!), Grundsätzlich Tempo 50 singnalisiert. Schulwege. DTV = 1'100.
Ziele / Grundsätze	▪ Sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen ▪ Schulwegsicherheit optimieren
Massnahme	Auf Brunismattweg Begegnungszone einführen. Lösungsansatz für Schmittestrasse: vgl. Nr. 5
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**31 (EM)**
Objekt	**Knoten Schmittenstrasse / Moosweg /Bäliz / Mösli**

Ausgangslage	Keine FV-Führung, Rechtsvortritt im "50 generell". DTV = 1'100 (vgl. Nr. 30). Sicht z.T. durch Stauden erschwert.
Ziele / Grundsätze	▪ Sicheres Verkehrsnetz für alle Verkehrsarten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen ▪ Schulwegsicherheit optimieren ▪ Komfort auf dem Netz Fussverkehr steigern
Massnahme	Zone 30 mit Einfahrtstoren, FG-Längsstreifen mit Poller / Trottoir (vgl. Nr. 5). Zufahrt Altersheim via Schmittestrasse mittelfristig unterbinden (vgl. Nr. 16). Sichtbehindertende Grünpflanzen regelmässig schneiden oder entfernen.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**32 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse / Aebnitweg**

Ausgangslage	Einmündung Aebnitweg in Blumensteinstrasse mit schlechten Sichtverhältnissen. Trottoir Bluemensteinstrasse mündet ohne Sicht direkt auf vortrittsbelastete Ausfahrt Aebnitweg. Nördlich Einmündung Aebnitstrasse Bushaltestelle. Kein registrierter Unfall, DTV Blumensteinstrasse = 3'200.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Büsche auf Privatparzelle (Sichschutz) auf 1 m zurückschneiden lassen oder Trottoirzunge mit Nordwärtsverschiebung Einmündung Aebnitweg.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**33 (EM)**
Objekt	**Aebnitweg**

Ausgangslage	Schmale, einspurige Quartierstrasse zwingt zu langsamer Fahrt, Sportplatz Hagen eingezaunt, Zufahrt zu Parkplätzen Hagen von Blumensteinstrasse her möglich.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Quell-/ Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Zone 30 mit Einfahrtstoren ab Blumensteinstrasse einführen. (vgl. auch Nr. 44)
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**34 (EM)**
Objekt	**Bernstrassse (Alive)**

Ausgangslage	vgl. Nr. 24
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	vgl. Nr. 24; Längsparkierung für Bernstrasse Süd einführen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**36 (EM)**
Objekt	**Knoten Grundstrasse / Käsereiweg**

Ausgangslage	Schlecht einsehbarer Knoten Käsereiweg in Grundstrasse bei Wegfahrt von Käserei.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Hecken / Bäume zurückschneiden, Spiegel prüfen.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**37 (EM)**
Objekt	**Musterplatz**

Ausgangslage	Viel Kundenverkehr auf Coop-Parkplatz und Parkmanöver sowie FV-Verbindung nach Gässli - Burgisteinstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Netzlücken im Fussverkehr schliessen ▪ Verkehrssicherheit auf dem Fusswegnetz erhöhen
Massnahme	Einbinden in Tempo-30 Zone. Fussweg gem. Nr. 15 aufwerten, evtl. andere Führung als über Parkplatz.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**38 (EM)**
Objekt	**Knoten Burgisteinstrasse / Oberdorfstrasse**

Ausgangslage	Sichtbehinderung durch Zäune und / oder Grünpflanzen. Problemlage von untergeordneter Bedeutung
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	evtl. zurückschneiden von Grünpflanzen. Problemlage von untergeordneter Bedeutung
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**39 (EM)**
Objekt	**Fröschgasse**

Ausgangslage	Fröschgasse ist eng und dient als Postautostrecke. Zudem ist sie Unterstufen-Schulweg. FV ohne Schutz.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Sichere Schulwege anbieten
Massnahme	Zone 30 einführen und bei Bedarf flankierende Massnahmen für FV-Sicherheit einführen (z.B. FG-Längsstreifen mit Poller oder Trottoir).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil / PostAuto
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**40 (EM)**
Objekt	**Knoten Blumensteinstrasse / Sägeweg**

Ausgangslage	Schwerverkehr aus Sägeweg mündet mit geringer Sichtweite in Blumensteinstrasse ein, FG queren neben FGS die Blumensteinstrasse. Zentrumsnutzungen auf Blumensteinstrasse zwischen Bären-Kreisel und Musterplatz. DTV = 3'200.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Bestehende / neue Wohnquartiere, Arbeitszonen sowie Anlagen für Freizeit, Erholung, Sport optimal und im Sinne der kurzen Wege erschliessen
Massnahme	vgl. Nr. 4 und 13. Zweckmässige Strassenraumumgestaltung in Verbindung mit Zone 30 auf Blumensteinstrasse.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**41 (EM)**
Objekt	**Knoten Burgisteinstrasse / Postgasse**

Ausgangslage	Prominenter Baum in Einmündungstrichter Postgasse / Burgisteinstrasse führt zu Sichtbehinderungen. 4 registrierte Unfälle, "50 generell".
Ziele / Grundsätze	▪ Burgisteinstrasse im Ortskern durch Umgestaltung sicherer gestalten und aufwerten ▪ Verkehrssicherheit erhöhen und Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöhen
Massnahme	Umgestaltung Burgisteinstrasse (vgl. Nr. 10) prüfen. Einbindung Postgasse in Zone 30 und Option Neugestaltung mit Bushaltestelle (vgl. Nr. 2).
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**42 (EM)**
Objekt	**Knoten Längmattstrasse / Stockernstrasse / Gmeisstrasse**

Ausgangslage	Schmale Quartierstrasse mit Schulverkehr. Keine separate FV-führung. Gefährdungspotential für FV durch zu schnelle Fahrzeuge.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Gmeis in Zone 30 einbinden.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**43 (EM)**
Objekt	**Knoten Fröschgasse / Vorgasse**

Ausgangslage	Enge Strassenverhältnisse in "50 generell", markierter Rechtsvortritt
Ziele / Grundsätze	▪ Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Sichere Schulwege anbieten
Massnahme	Fröschgasse, Vorgasse in Zone 30 einbinden (vgl. mit Nr. 39).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**44 (EM)**
Objekt	**Knoten Aebnitweg / Gerbeweg**

Ausgangslage	Enge Strassenverhältnisse in "50 generell", kein markierter Rechtsvortritt, Gerbeweg = Schulweg. Mittleres Gefährdungspotential.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Aebnitweg / Gerbeweg in Zone 30 einbinden (vgl. mit Nr. 33). Markieren Rechtsvortritt. Bei Bedarfsmeldung aus Bevölkerung Begegnungszone einrichten.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**45 (EM)**
Objekt	**Knoten Gmeisstrasse / Ryscherenweg**

Ausgangslage	Enge, wenig übersichtliche Strassensituation in "50 generell" ohne Markierung Rechtsvortritt, Signalisation Veloroute. Untergeordnetes Problem.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Markieren Rechtsvortritt in "50 generell".
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**46 (EM)**
Objekt	**Knoten Grundbachstrasse / Bärgliweg**

Ausgangslage	Wenig übersichtliche Strassensituation auf Grundbachstrasse, Einmündung Bergliweg auf Talfahrt nicht erkennbar, Strecken-30.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten
Massnahme	Zone 30 statt Strecke 30 mit markiertem Rechtsvortritt einführen (vgl. Nr. 21), prüfen: Stopstrasse auf Bärgliweg. Hinweis: auf der Grundbachstrasse sind bei den Einmündungen Obere und Untere Zelg punktuelle Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion der talwärts Fahrenden vorzusehen
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**47 (EM)**
Objekt	**Knoten Gmeisstrasse / Wydlimattweg**

Ausgangslage	Wenig übersichtliche Strassensituation auf Fröschgasse, Höhe Bodenacker und spitzwinklig einmündendem Wydimattweg (Hecke). Kein Rechtsvortritt markiert. "50 generell", Schulwegverbindung.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben ▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Verkehrssicherheit auf dem Fusswegnetz erhöhen
Massnahme	Zone 30 einführen, Rechtsvortritt markieren, FV-Längsstreifen mit Pfosten (vgl. Nr. 39).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**48 (EM)**
Objekt	**Knoten Grundbachstrasse / Thron**

Ausgangslage	Thron = untergeordnete Zufahrt zu einem einzigen Haus. Kein registrierter Unfall. Untergeordnetes Problem ohne Handlungsbedarf.
Ziele / Grundsätze	▪ -
Massnahme	Keine Massnahme erforderlich. Evtl. bei Bedarf Stopstrasse signalisieren. Evtl. Randlinie markieren.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**49 (EM)**
Objekt	**Knoten Grundbachstrasse / Bruchweg / Vögelihausweg**

Ausgangslage	Bruchweg / Vögelihausweg = untergeordnete Zufahrten zu Einzelhöfen. Bus-Haltestelle. Untergeordnetes Problem ohne Handlungsbedarf
Ziele / Grundsätze	▪ -
Massnahme	Keine Massnahme erforderlich. Evtl. Randlinie markieren.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**50 (EM)**
Objekt	**Bälliz**

Ausgangslage	Ungenügende Sichtverhältnisse bei beiden Knoten zur Burgisteinstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Ausfahrt auf Burgisteinstrasse auf Strasse mit besseren Sichtverhältnissen anbieten. Bälliz und Mösli in entsprechende Einbahnregimes mit Zonen 30 einbinden. Prüfen: Velogegenverkehr in Einbahnstrasse (vgl. auch Nr. 51)
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**51 (EM)**
Objekt	**Mösli**

Ausgangslage	Ungenügende Sichtverhältnisse bei beiden Knoten zur Burgisteinstrasse.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssystem mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Ausfahrt auf Burgisteinstrasse auf Strasse mit besseren Sichtverhältnissen anbieten. Bälliz und Mösli in entsprechende Einbahnregimes mit Zonen 30 einbinden. Prüfen: Velogegenverkehr in Einbahnstrasse (vgl. auch Nr. 50)
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**52 (EM)**
Objekt	**Blumensteinstrasse / Postgasse**

Ausgangslage	Spitzwinklige Einmündung in vortrittsberechtigte Kantonsstrasse (-> schlechte Sichtverhältnisse nach links). Keine Unfälle dokumentiert, DTV Blumensteinstrasse = 3'200.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Verkehrssicherheit mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Problemdruck gering, evtl. Einmündung gem. räumlichen Möglichkeiten senkrechter einführen. Je nach Sichtverhältnissen Büsche tiefer schneiden. Prüfen: Postgasse und Musterplatz in Zone 30 mit Einfahrtstoren einbinden (vgl. Nr. 53).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil / OIK II
Priorität	☐ Hoch ☐ Mittel ☒ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Nr.	**53 (EM)**
Objekt	**Blumensteinstrasse / Musterplatz**

Ausgangslage	Einmündung in vortrittsberechtigte Kantonsstrasse mit schlechten Sichtverhältnissen nach rechts. Keine dokumentierten Unfälle, DTV Blumensteinstrasse = 3'200.
Ziele / Grundsätze	▪ Quell-/Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen siedlungsverträglich gestalten ▪ Verkehrssicherheit mit höchstmöglicher Verkehrssicherheit zur Verfügung stellen und dauerhaft betreiben
Massnahme	Büsche auf Privatparzelle zurückschneiden, evtl. zurückversetzen. Prüfen: Postgasse und Musterplatz in Zone 30 mit schwerverkehrstauglichen Einfahrtstoren einbinden (vgl. Nr. 37, 52).
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☒ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**54 (EM)**
Objekt	**Brücke Blumensteinstrasse**

Ausgangslage	Ungenügende LZV-Führung über Brücke in leichter Rechtskurve.
Ziele / Grundsätze	▪ Verkehrssicherheit auf dem Velonetz erhöhen
Massnahme	Durchgehender Radstreifen im Steigungsbereich vor und über Brücke. Koordination mit Gemeinde Blumenstein sicherstellen.
Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil / Gemeinde Blumenstein Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

4.2.2 ALLGEMEINE MASSNAHMEN

Die nachfolgenden 6 Massnahmenblätter beschreiben allgemeinen Massnahmen, welche sich nicht räumlich verorten lassen, respektive für das gesamte Gemeindegebiet gültig sind.

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**AM1**
Objekt	**Tempo-30-Zone in Quartieren**

Ausgangslage	Viele Probleme (fehlende Trottoirs, ungenügend eingehaltene Rechtsvortritte, mangelhafte Sichtverhältnisse, Schulwegsicherheit) können durch angepasste Geschwindigkeiten entschärft werden. Zudem werden die Quartiere für Schleichverkehr unattraktiver.
Ziele / Grundsätze	▪ Die Koexistenz der veschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen wird erhöht. ▪ Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
Massnahme	In zusammenhängenden Wohnquartieren und kompakten Weilern werden Tempo-30-Zonen eingeführt. Die Akzeptanz wird überwacht. Bei Bedarf wird die Verkehrssicherheit mit weiteren flankierenden Massnahmen erhöht.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF) Für die Umsetzung einer einzelnen einzelne Zone Für das gesamte Gemeindegebiet
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Nr.	**AM2**
Objekt	**Integration einer Hauptachse in Tempo-30-Zone**

Ausgangslage

Für viele Abbiegevorgänge, Parkiermanöver, Querungen von Fuss- und Veloverkehr im Dorfzentrum sind die Sichtweiten bei Tempo 50 ungenügend und die Geschwindigkeitsdifferenzen zu hoch. Mit einer Geschwindigkeitsreduktion wird flächiges Queren ermöglicht und die Verkehrssicherheit gesteigert. Es sind mehr Parkplätze gegenüber Tempo 50 möglich, weil kürzere Sichtweiten ausreichen. Der Dorfkern wird mit einer entsprechenden Strassenraumgestaltung aufgewertet.

Ziele / Grundsätze

- Im Dorfkern werden die Verkehrsabläufe so optimiert, dass hohe Verkehrssicherheit, hohe Aufenthaltsqualität und bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen gewährleistet sind.
- Wattenwil lenkt die Siedlungsentwicklung nach innen, um so die Wege für die Benützung des ÖV, zu Fuss oder mit dem Velo attraktiver zu machen.
- Die Koexistenz der veschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen wird erhöht.
- In Wattenwil werden die knappen finanziellen Mittel effizient eingesetzt.
- Parkplätze im Dorfkern sind zweckmässig und sicher anzuordnen.

Massnahme

Im Dorfzentrum mit den vielen Nutzungen mit Publikumsverkehr beidseits der Hauptstrasse wird die Kantonsstrasse in die Tempo-30-Zone benachbarter Quartiere integriert. Mit entsprechender Gestaltung kann das Zentrum aufgewertet und die Parkierungssituation optimiert werden.

Involvierte Stellen

OIK II / Gemeinde Wattenwil

Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.

Priorität

☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief

Realisierungszeitpunkt

☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☒ Langfristig (> 10 Jahre)

Kostenschätzung

☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)

Koordinationsstand

☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**AM3**
Objekt	**Begegnungszonen**

Ausgangslage

Begegnungszonen stellen eine hohe Koexistenz der verschiedenen Verkehrsarten und Nutzungen sicher. Sie ergeben durch den Vortritt eine hohe Sicherheit des Fussverkehrs (z.B. vor Schulen).

Begegnungszonen gegen den Willen der Mehrheit der Betroffenen einzuführen führt zu schlechter Akzeptanz und Verkehrssicherheitsproblemen.

Ziele / Grundsätze

- Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen werden siedlungsverträglich gestaltet.
- Die Verkehrssicherheit auf Fusswegnetz wird erhöht.

Massnahme

Begegnungszonen werden auf Quartierstrassen eingeführt, wenn dies eine Mehrheit der Anwohnenden unterstützt.

Involvierte Stellen

Gemeinde Wattenwil

Priorität

☐ Hoch ☒ Mittel ☐ Tief

Realisierungszeitpunkt

☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)

Kostenschätzung

☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)

Koordinationsstand

☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**AM4**
Objekt	**Optimierung Rechtsvortritt in den Quartieren**
Ausgangslage	Gemäss UVEK-Verordnung über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen gilt grundsätzlich Rechtsvortritt.
Ziele / Grundsätze	▪ Die Verkehrsabläufe beim motorisierten Individualverkehr werden optimiert und verträglich gestaltet. ▪ Die Verkehrssicherheit wird erhöht. ▪ Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen wird erhöht.
Massnahme	In den Quartieren gilt grundsätzlich Rechtsvortritt, ausser die lokalen Verhältnisse verlangen eine andere Regelung (ungenügende Sichtverhältnisse).
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☒ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**AM5**
Objekt	**Parkierung**

Ausgangslage	Senkrechte Parkplätze stellen ein doppeltes Verkehrssicherheitsrisiko dar: beim Rückwärtsfahren ist die Sicht schlechter, so dass sowohl der Fussverkehr auf dem allenfalls hinter dem Parkplatz liegenden Trottoir, wie auch der Fahrverkehr gefährdet wird. Das lokale Gewerbe ist auf Parkplätze für Kundinnen und Kunden im Dorfzentrum angewiesen, deshalb sollen möglichst keine Parkplätze aufgehoben werden.
Ziele / Grundsätze	▪ Parkplätze im Dorfkern sind zweckmässig und sicher anzuordnen. ▪ Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
Massnahme	Parkplätze im Dorfzentrum sollten aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen möglichst längs statt senkrecht zur Strassenachse angeordnet werden. Gemeinde und Kanton streben an, dass allenfalls aufzuhebende Parkplätze im Perimeter des Dorfkernes ersetzt werden können.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil / OIK II
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung

Exemplar Mitwirkung

Nr.	**AM6**
Objekt	**Schulwegsicherung**

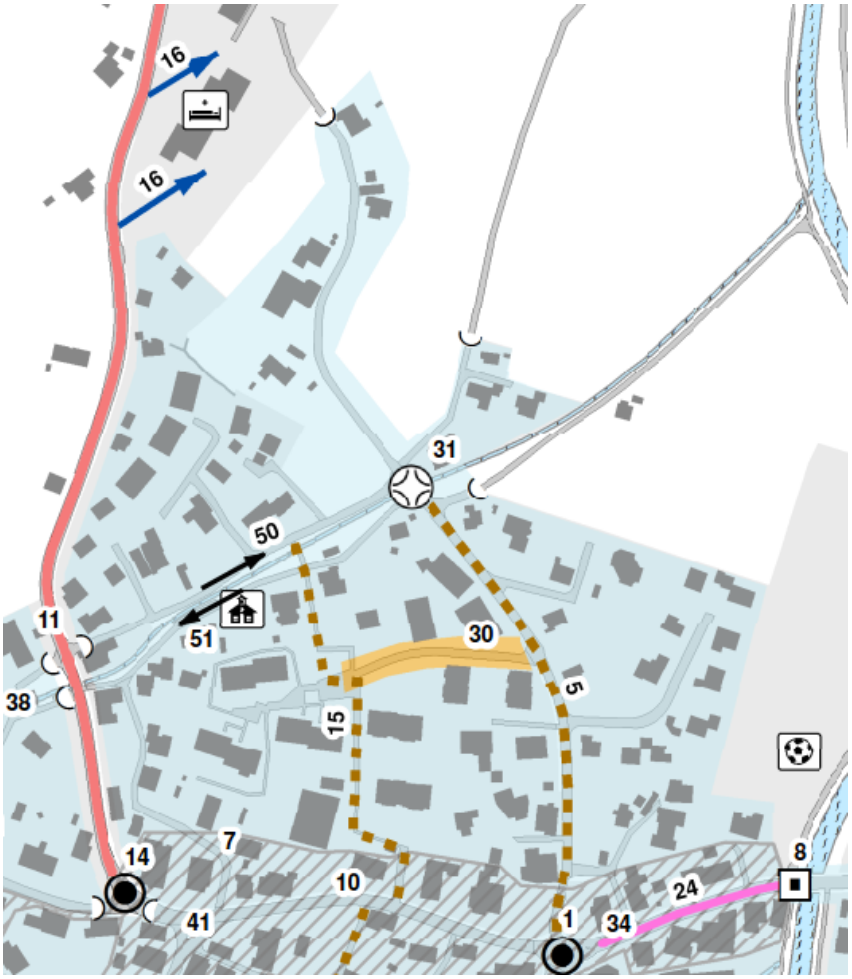
Ausgangslage	Schulwege sind i.d.R. auf Gemeindestrassen, häufig auf untergeordneten Nebenstrassen.
Ziele / Grundsätze	▪ Wattenwil bietet sichere Schulwege an. ▪ Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant.
Massnahme	In der Regel werden innerhalb der geschlossenen Siedlung Tempo-30-Zonen realisiert (Problementschärfung). Ausserhalb werden in der Regel punktuelle Massnahmen, wo nötig, realisiert. Grundsätzlich sind situationsgerechte Lösungen anzubieten.
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung

4.2.3 RAUMWIRKENDE MASSNAHMEN

Zur Sicherstellung der Koordination von einzelnen Schwachstellen in einem zusammenhängenden Gebiet wurden die nachfolgenden 5 Massnahmenblätter erarbeitet.

Nr. **RM1**

Objekt **Quartier-Nord**



Ausgangslage

Die heutige Verkehrssituation im Quartier nördlich der Burgisteinstrasse ist nicht zufriedenstellend. Eine Analyse hat mehrere Schwachstellen identifiziert:

- Es fehlen teilweise sichere Längsverbindungen für den Fussverkehr (z.B. Schmittestrasse). Aus diesem Grund wurden in einem ersten Schritt stellenweise Fussgängerlängsmarkierungen erstellt, die aber bisher noch nicht mit Pollern gesichert sind.
- Im gesamten Quartier gilt Rechtsvortritt. Auf der Schmittestrasse wurden deshalb zur Verdeutlichung des gültigen Rechtsvortritts im Verlauf des Jahres 2015 Leitlinien markiert. Im Bereich des Knotens Schmittestrasse / Brunismattweg ist die Situation durch eingelegte Pflastersteine unklar. Das heutige gültige Temporegime auf der Schmittestrasse und dem Brunismattweg ist dabei nicht optimal auf die umliegenden Nutzungen abgestimmt.
- Ein Teil der Erschliessung des Alters- und Pflegheim führt heute via Stützligasse und Schmittenstrasse. Ein Betrieb dieser Grösse sollte gemäss

Bauverordnung nicht über eine Quartierstrasse, sondern direkt ab Kantonstrasse von Westen her erschlossen werden.

Zum heutigen Zeitpunkt wird der Verkehr auf den schmalen, parallel verlaufenden Strassen Bälliz und Mösli in beide Richtungen geführt. Bei der Ausfahrt Bälliz und Mösli auf die Kantonsstrasse sind die Sichtweiten nicht ausreichend.

Ziele / Grundsätze

- Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen werden siedlungsverträglich gestaltet.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.

Massnahme

Im gesamten Gebiet des „Quartier Nord“ ist Tempo 30 vorgesehen (AM1). Am Brunismattweg ist eine Begegnungszone vorgesehen (AM4). Damit sollen die Strassen im Quartier siedlungsverträglicher gestaltet werden.

Die folgenden Einzelmassnahmen tragen zur Verkehrssicherheit und zu einem verträglicheren Ablauf des Verkehrs im genannten Quartier bei und sind zu koordinieren:
EM 1: Bärenkreisel
EM 5: Schmittestrasse
EM 7: Kehr
EM 11: Knoten Burgisteinstrasse / Bälliz-Mösli
EM 15: Fussweg Mösli
EM 16: Stützli (Altersheim)
EM 30: Überbauung Brunismatt
EM 31: Knoten Schmittenstrasse / Moosweg /Bälliz / Mösli
EM 50: Bälliz
EM 51: Mösli

Involvierte Stellen

Gemeinde Wattenwil

Priorität

☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief

Realisierungszeitpunkt

☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr)	☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre)	☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre)	☐ Langfristig (> 10 Jahre)

Kostenschätzung

☐ Klein (< 10k CHF)	☐ Mittel (10k – 100k CHF)	☒ Gross (> 100k CHF)

Koordinationsstand

Der Koordinationsstand ist den jeweiligen Einzelmassnahmen zu entnehmen.

Nr. **RM2**

Objekt **Ortsdurchfahrt**

Ausgangslage

- Die Schwachstellenanalyse zeigt auf, dass die westliche Ortsdurchfahrt, die Burgisteinstrasse ab dem Bärenkreisel bis zur Verzweigung Grundbachstrasse, Mängel aufweist. Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist, wie unter den thematischen Schwachstellen beschrieben, problematisch. Im Rahmen der Dorfkernstudie sowie des Konzepts „Verkehr im Zentrum“ wurden bereits mehrere Problemstellen identifiziert und verschiedene Ansätze zur Situationsverbesserung vorgeschlagen. Im Rahmen der Mitwirkung wurden aber zahlreiche Bedenken zu den vorgeschlagenen Massnahmen geäussert, insbesondere zur Parkierung. Die Massnahmenumsetzung ist deshalb zurzeit pendent.
- ***Bernstrasse***: Durch die zahlreichen Senkrecht-Parkfelder entlang der Bernstrasse bis zum Bärenkreisel ist die Situation vor allem für den Fuss- und Veloverkehr, aber auch für Motorfahrzeuge unübersichtlich und z.T. gefährlich: Autos fahren rückwärts auf die Kantonsstrasse und gefährden so andere Verkehrsteilnehmende.
- ***Bärenkreisel***: Die Gestaltung des Kreisverkehrs ist nicht optimal. Der provisorisch wirkende Innenring, welcher nur aus einem Betonsockel und einer Randlinie besteht, führt zu einer sehr geringen Ablenkung der Fahrzeuge. Die Fahrzeuggeschwindigkeiten (insbesondere Bernstrasse nach Burgisteinstrasse sowie Schmittestrasse nach Blumensteinstrasse) werden dadurch nicht im gewünschten Masse reduziert. Die Ein- und Ausfahrt in die Schmittestrasse ist so ausgestaltet, dass ein Kreuzen nicht oder nur schwer möglich ist. Der Baum im nordwestlichen Bereich des

Kreisverkehrs verdeckt die Sicht auf den Annäherungsbereich des Fussgängerstreifens über die Burgisteinstrasse. Die heutige Situation ist für Zufussgehende gefährlich und ist schnellstmöglich zu verbessern. Die Strasse ist in einem schlechten Zustand.

- ***Burgisteinstrasse***: Entlang der Burgisteinstrasse finden heute an vielen Stellen Senkrechtparkierungen statt. Die zahlreichen Zu- und Wegfahrten zu Liegenschaften und Parkflächen sind teilweise nicht ideal. Für Zufussgehende ist im Oberdorf ostseitig ein Trottoir vorhanden. Westseitig ist die Verbindung für den Fussverkehr nicht durchgehend.
  Massnahmen für den Veloverkehr sind in der Steigung trotz grosser Geschwindigkeitsdifferenz nicht vorhanden.
- ***Knoten Burgisteinstrasse – Postgasse***: Die Situation am Knoten Burgisteinstrasse – Postgasse ist durch den im Strassenraum mittig stehenden Baum und den beidseitigen Ein- und Ausfahrten (Ostseite: spitzwinklig) unübersichtlich. Die beidseitigen Nutzungen entlang der Burgisteinstrasse sowie die angrenzenden Nutzungen in der Postgasse führen in diesem Bereich zu zahlreichen Längs- und Querbeziehungen von zu Fuss Gehenden. In diesem Bereich sind Unfälle registriert.
- ***Postgasse:*** Die Organisation und Anordnung der Bushaltestellen führt heute zu Problemen. Durch die Standzeiten der Postautos und STI-Busse und durch parkierende Fahrzeuge von Kundinnen und Kunden der umliegenden Geschäfte entstehen zeitweise unübersichtliche und konfliktträchtige Situationen. Dies ist wegen Ausweichmanövern insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr problematisch.

Ziele / Grundsätze

- Im Dorfkern werden die Verkehrsabläufe so optimiert, dass hohe Verkehrssicherheit, hohe Aufenthaltsqualität und bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen gewährleistet sind
- Die Burgisteinstrasse im Ortskern wird durch Umgestaltung sicherer gestaltet und aufgewertet.
- Der öffentliche Verkehr wird optimiert (Anordnung und Anzahl der Haltestellen).

Massnahme

Das Dorfzentrum mit den vielen Nutzungen mit Publikumsverkehr beidseits der Hauptstrasse wird durch Tempo-30-Zonen mit entsprechender Gestaltung aufgewertet (AM2).

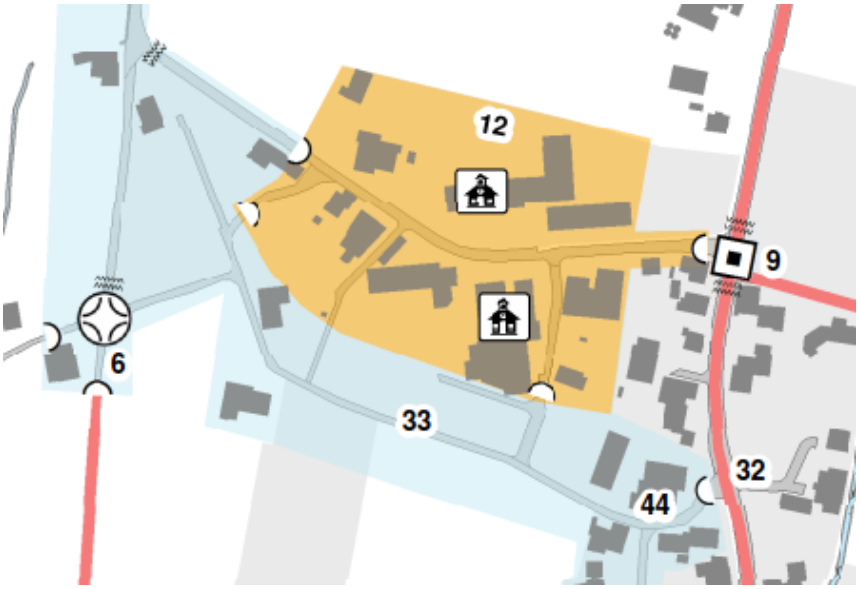
Die folgenden Einzelmassnahmen tragen zur Verkehrssicherheit und zu einem verträglicheren Ablauf des Verkehrs bei und sind zu koordinieren:
EM1: Bärenkreisel
EM10: Burgisteinstrasse (Zentrum ab Kreisel bis Post)
EM14: Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse
EM17: Knoten Bernstrasse / Forststrasse
EM18: Knoten Bernstrasse / Gürbeweg
EM24: Bernstrasse Brücke Gürbe (Rössibrücke)
EM34: Bernstrassse (Alive)
EM40: Knoten Blumensteinstrasse / Sägeweg
EM41: Knoten Burgisteinstrasse / Postgasse
EM53: Blumensteinstrasse / Musterplatz

Exemplar Mitwirkung

Involvierte Stellen	OIK II / Gemeinde Wattenwil Hinweis: Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist das kantonale Tiefbauamt für die Planung und Umsetzung zuständig. Die geplante Massnahme formuliert die Absicht der Gemeinde. Sie ist für den Kanton nicht verbindlich.
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	Der Koordinationsstand ist den jeweiligen Einzelmassnahmen zu entnehmen.

Nr. **RM3**

Objekt **Schulhausareal Hagen**



Ausgangslage

Beidseitig der Hagenstrasse befinden sich Schulgebäude. Während den Anfangs- und Endzeiten der Schulstunden ist deshalb viel Betrieb auf der Hagenstrasse und im umliegenden Quartier. Während der Pausen wird die Hagenstrasse ausserdem auch als Pausenplatz genutzt. Auf der Hagenstrasse ist heute ein Fahrverbot (SSV 2.14) mit Zubringerdienst signalisiert. Grundsätzlich ist das Verkehrsaufkommen im beschriebenen Perimeter deshalb gering. Allerdings können durch manövrierende Motorfahrzeuge im Zusammenhang mit „Elterntaxis“ oder Fahrzeugen, welche zur Turnhalle oder zum nahegelegenen Werkhof fahren, Konfliktsituationen entstehen. Ein Regime, welches tiefe Geschwindigkeiten bedingt und dadurch für alle Verkehrsteilnehmende fehlertolerant ist, oder alternativ eine Teilsperrung der Strasse, ist deshalb in diesem Bereich zwingend.

Ziele / Grundsätze

- Wattenwil bietet sichere Schulwege an.
- Das Verkehrsnetz weist eine hohe Verkehrssicherheit auf und ist fehlertolerant.

Massnahme

Das Areal rund um das Schulhaus Hagen wird in eine Begegnungszone eingebunden (EM12 und AM4). Diese wird mit flankierenden Massnahmen umgesetzt.

Zusätzlich sind im Gebiet um das Areal Hagen folgende Einzelmassnahmen vorgesehen, welche mit der Begegnungszone zu koordinieren sind:
EM9: Knoten Blumensteinstrassse / Eyweg - Hagenstrasse
EM32: Knoten Blumensteinstrasse / Aebnitweg
EM44: Knoten Aebnitweg / Gerbeweg

Exemplar Mitwirkung

Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil			
Priorität	☒ Hoch	☐ Mittel	☐ Tief	
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmass-nahme (< 1 Jahr)	☒ Kurzfristig (1 – 5 Jahre)	☐ Mittelfristig (6 – 10 Jahre)	☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF)	☒ Mittel (10k – 100k CHF)	☐ Gross (> 100k CHF)	
Koordinationsstand	Der Koordinationsstand ist den jeweiligen Einzelmassnahmen zu entnehmen.			

Nr.	**RM4**
Objekt	**Industrie- und Wohngebiet Erlenstrasse**

Ausgangslage

Auf der Erlenstrasse ist im Industriegebiet der Schwerverkehrsanteil mit rund 14% hoch. Dieser ist bedingt durch die ansässigen Industriebetriebe nachvollziehbar, führt allerdings mit der vorgelagerten Wohnnutzung im westlichen Teil des Quartiers zu Interessenskonflikten. Für den Fussverkehr sind keine sicheren Bereiche vorhanden.

Ziele / Grundsätze

- Quell- / Zielverkehr in verkehrsberuhigten Langsamverkehrszonen werden siedlungsverträglich gestaltet.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird erhöht.

Massnahme

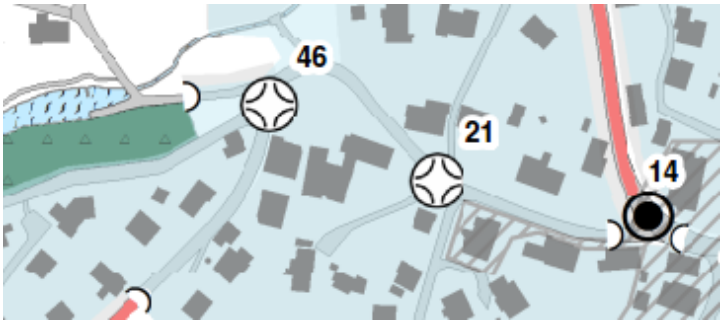
Das Gebiet Erlenstrasse wird in eine Tempo-30-Zone eingebunden. Für den Lastwagenverkehr wird die Einführung eines Einbahnregimes geprüft.

Die folgenden Einzelmassnahmen sind zu koordinieren:
EM4: Erlenstrasse Gewerbe
EM13: Sägeweg (Arbeitsgebiet Ey)

Exemplar Mitwirkung

	EM23: Knoten Blumensteinstrasse / Erlenstrasse EM25: Verzinkereiweg EM40: Knoten Blumensteinstrasse / Sägeweg
Involvierte Stellen	Gemeinde Wattenwil
Priorität	☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief
Realisierungszeitpunkt	☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)
Kostenschätzung	☐ Klein (< 10k CHF) ☒ Mittel (10k – 100k CHF) ☐ Gross (> 100k CHF)
Koordinationsstand	Der Koordinationsstand ist den jeweiligen Einzelmassnahmen zu entnehmen.

Nr.	**RM5**
Objekt	**Grundbachstrasse (Kirche, Primarschule, Gemeindeverwaltung)**



Ausgangslage

Der Abschnitt der Grundbachstrasse vom Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse bis zur Kurve nach der Kirche sind die Verhältnisse für den Fussverkehr nicht ideal. Die Kirche kann nicht auf direktem Weg erreicht werden. Der Fussgängerstreifen ist an einem übersichtlichen Ort (fehlende Sichtweiten) und nicht signalisiert. Die aktuelle Strassenraumgestaltung im Bereich von Kirche, Primarschulhaus und Gemeindeverwaltung ist ungenügend gekammert. Heute ist eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h signalisiert (Streckensignalisation), welche nach Verzweigungen nicht wiederholt wird (vgl. SSV Art.16). Unbefriedigend ist die Parkierungssituation während Anlässen. Es wird entlang der Grundbachstrasse parkiert, was beim Manövrieren häufig zu unübersichtlichen und verkehrsbehindernden Situationen führt.

Ziele / Grundsätze

- Im Dorfkern werden die Verkehrsabläufe so optimiert, dass hohe Verkehrssicherheit, hohe Aufenthaltsqualität und bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen gewährleistet sind.

Massnahme

Der untere Teil der Grundbachstrasse wird in eine Tempo-30-Zone eingebunden (AM1).

Die folgenden Einzelmassnahmen sind zu koordinieren:
EM14: Knoten Burgisteinstrasse / Grundbachstrasse
EM21: Grundbachstrasse (Kirche)
EM46: Knoten Grundbachstrasse / Bärgliweg

Involvierte Stellen

Gemeinde Wattenwil

Priorität

☒ Hoch ☐ Mittel ☐ Tief

Realisierungszeitpunkt

☐ Sofortmassnahme (< 1 Jahr) ☐ Kurzfristig (1 – 5 Jahre) ☒ Mittelfristig (6 – 10 Jahre) ☐ Langfristig (> 10 Jahre)

Kostenschätzung

☐ Klein (< 10k CHF) ☐ Mittel (10k – 100k CHF) ☒ Gross (> 100k CHF)

Koordinationsstand

Der Koordinationsstand ist den jeweiligen Einzelmassnahmen zu entnehmen.

5. UMSETZUNG

5.1 ZUSTÄNDIGKEITEN

Zuständig für Umsetzung: Bauverwaltung

Für die Umsetzung des Verkehrsrichtplanes, die Bewirtschaftung der Massnahmen sowie für die Wirkungskontrolle ist die Bauverwaltung Wattenwil zuständig. Als Hilfsmittel stehen ihr Massnahmenliste und Koordinationsblätter zur Verfügung.

Die Bewirtschaftung der behördenverbindlichen Massnahmenliste führt zu einer Veränderung des Richtplanwerkes. Diese Nachführungen sind nicht bewilligungs- bzw. genehmigungspflichtig.

5.2 REALISIERUNGSHORIZONT

Der Realisierungszeitpunkt für die Massnahmen ist abhängig vom Stellenwert (Priorität Umsetzung), dem Kosten-Nutzenverhältnis und der Umwelteffizienz. Es ergeben sich vier Stufen:

- Sofortmassnahmen: Umsetzung innerhalb eines Jahres
- Umsetzung kurzfristig (Zeithorizont bis 5 Jahre)
- Umsetzung mittelfristig (Zeithorizont bis 10 Jahre)
- Umsetzung langfristig (Zeithorizont bis 15 Jahre)

Der vorgesehen Realisierungszeitpunkt ist für jede Massnahme auf dem entsprechenden Massnahmenblatt aufgeführt.

5.3 KOSTEN

Umgang mit Kosten

Die Inhalte des Richtplanes sollen gemäss Umsetzungsprogramm innert angemessener Frist (gemäss der Prioritätensetzung) realisiert werden. Dazu wird für die kleineren Massnahmen in der Finanzplanung ein regelmässiger jährlicher Budgetposten bereitgestellt. Für die grösseren Massnahmen werden auf der Basis von genehmigten Kostenvoranschlägen Budgetposten eingeplant.

5.4 UMSETZUNGSPROGRAMM

Das aus dem Richtplan resultierende Umsetzungsprogramm wird mit den anderen Planungsinstrumenten der Gemeinde Wattenwil abgestimmt, was je nach Priorität und Dringlichkeit zu entsprechenden Programmanpassungen

führen wird. Es ist deshalb von entscheidender Bedeutung, dass diese Abstimmung fair, transparent und gut dokumentiert durchgeführt wird.

Da die Massnahmenliste, welche der Gemeinde zur Verfügung steht und sämtliche Massnahmen beinhaltet, Abschnitte zu Controlling und Arbeitsfortschritt (= Journal) enthalten, können sämtliche Beteiligten den Planungsstand, die Qualität und die Menge der Umsetzung sowie den Arbeitsfortschritt des Verkehrsrichtplanes erkennen.

Exemplar Mitwirkung

6. MITWIRKUNG UND GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Der vorliegende Bericht wird nach Mitwirkungsverfahren und Genehmigungsverfahren entsprechend ergänzt.

Rolf Steiner, Projektleitung
verkehrsteiner

Daniel Morgenthaler, Stv. Projektleitung
IC Infraconsult

verkehrsteiner AG / IC Infraconsult AG

Exemplar Mitwirkung

7. ANHANG

A1 VERZEICHNISSE

A1.1 LITERATURVERZEICHNIS

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012. *Mobilität im Kanton Bern - Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,* Bern: s.n.
Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2012. *Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010,* Bern: s.n.
Bundesamt für Statistik (BFS), 2013. *Mobilität und Verkehr - Panorama,* s.l.: s.n.
Bundesverwaltung, kein Datum *Statistik Schweiz - Fachbereich 11 Mobilität und Verkehr, Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung.* [Online]
Available at: http://www.portal-stat.admin.ch/sasvz/files/de/04.xml
Georegio, Sigmaplan, 2012. *Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental (RGSK),* s.l.: s.n.

A1.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Projektorganisation. 8
Abbildung 2: Routennetz des Bundesinventares der historischen Verkehrswege Schweiz IVS. 10
Abbildung 3: Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz 2014 11
Abbildung 4: Routennetz des kantonalen Sachplanes Veloverkehr 2014 12
Abbildung 5: Zonierungen und Aufträge gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept für Wattenwil (Quelle: RGSK TOW 2015). 13
Abbildung 6: Flächenanteile in Wattenwil. Quelle: www.wattenwil.ch/portrait/zahlen. Zugriff: 20.4.2016. Eigene Darstellung. 16
Abbildung 7: Ausschnitt Linien-Netzplan STI 2015–2016. Quelle: http://www.stibus.ch/fahrplan-netz/index2016.php, Zugriff: 20.4.2016. 19
Abbildung 8: Auszug aus dem Geoportal des Kantons Bern: ÖV-Güteklassen, Linien und Haltestellen. 21
Abbildung 9: Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten in Wattenwil: Die Messungen auf Kantonsstrassen stammen von 2011 und 2012 (Quelle: TBA OIK II), die eigenen Messungen von 2016. 24
Abbildung 10: Tagesdistanzen 1994–2010 nach Verkehrsmittel im Inland [Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2012)]. 28
Abbildung 11: Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 1980 bis 2011 [Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), 2013)]. 28
Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung im Güterverkehr von 1980 bis 2010 (Quelle: (Bundesamt für Statistik (BFS), 2013)). 29
Abbildung 13: Verortete lokale Schwachstellen mit Handlungsbedarf. 33
Abbildung 14: Muster eines Massnahmenblattes. 49

A1.3 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	ÖV-Verbindungen nach Belp – Bern, Thun sowie nach Blumenstein und Riggisberg. Quelle: www.fahrplanfelder.ch, www.stibus.ch. Eigene Darstellung.	20
Tabelle 2:	Geschwindigkeitsmessungen 2016 (Quelle: eigene Messungen).	25
Tabelle 3:	Wichtige Verkehrskennzahlen pro Tag und Person [Quelle: (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE), 2012), (Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2012)].	27
Tabelle 4:	Verkehrsbelastung auf Zu- und Wegfahrtsachsen im Gürbetal sowie auf der A6, Heimberg [Quelle: (Georegio, Sigmaplan, 2012)].	30
Tabelle 5:	Erfassten Schwachstellen mit Anzahl Nennungen und Gewichtung durch die Begleitkommission.	34
Tabelle 6:	Liste aller Massnahmen.	51

A1.4 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AGR	kantonales Amt für Gemeinden und Raumordnung
AK	Angebotskonzept öffentlicher Verkehr
BE VP	Bernische Verkehrspolitik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
B+R	Bike & Ride
FGS	Fussgängerstreifen
FV	Fussverkehr
GRB	Gemeinderatsbeschluss
HVS	Hauptverkehrsstrasse nach VSS
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
KRP	kantonaler Richtplan
KTU	konzessioniertes Transportunternehmen
LZV	Leichter Zweiradverkehr (= Velo, Mofa)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MP LRH	kantonaler Massnahmenplan Luftreinhaltung
OIK II	Oberingenieurkreis II des Tiefbauamts des Kantons Bern
OPR	Ortsplanungsrevision
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park & Ride
REK	regionales Entwicklungskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RP	Richtplan
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700)
RTRP	Regionaler Teilrichtplan
SRP	kantonaler Sachrichtplan
TBA	kantonales Tiefbauamt
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VRP	Verkehrsrichtplan

VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute. Zuständig für Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen der Schweiz
V85	Fahrzeuggeschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge eingehalten wird
ZÖN	Zone für öffentliche Nutzung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

A2 STRASSENTYPEN MIV (STAND: 31.5.2016)

Quelle: VSS-Normen SN 640 040 – 640 045, IVT: Strassenprojektierung

Strassentyp	Erschliessungsstrasse	Sammelstrasse	Verbindungsstrasse	Hauptverkehrsstrasse
Funktionen	• Parzellen und Gebäude erschliessen • sich aufhalten, begegnen, spielen • abstellen, (parkieren)	• Lokalverkehr sammeln • erschliessen • sich aufhalten • abstellen	• Orte und Siedlungsgebiete miteinander verbinden • sammeln • queren	• Regionen, regionale Zentren und grössere Siedlungsgebiete miteinander verbinden
Eigentümer	• Privat, Gemeinde	• (Privat), Gemeinde, (Kanton)	• Gemeinde, Kanton	• (Gemeinde), Kanton, Bund
Belastung	< 1'000 DTV	1'000 – 5'000 DTV	> 5'000 DTV	> 10'000 DTV
Betriebs- und Gestaltungsprinzipien	• Stark siedlungsorientiert • Begrenzte Belastbarkeit • Niedriger Ausbaugrad • unattraktiv für Schleichverkehr • Koexistenz • Trassierung nach Fahrzeuggeometrie mit Vermeidung von langen, getreckten Strassenabschnitten (verleitet zu hohen Geschwindigkeiten) • Knoten in einer Ebene, keine Vorsortierstreifen und Verkehrsinseln. Knotenform: Rechtsvortritt, Verkehrskreisel höchstens aus gestalterischen Gründen	• Primär siedlungsorientiert • Begrenzte Belastbarkeit • Reduzierter Ausbaugrad • unattraktiv für Schleichverkehr • z. T. Koexistenz • Trassierung i.d.R. nach Fahrzeuggeometrie mit Berücksichtigung der ÖV-Erfordernisse • Knoten in einer Ebene, evtl. Vorsortierstreifen und Verkehrsinseln. Knotenform: Verkehrskreisel, LSA • Seitlicher Zutritt MIV nach Möglichkeit über Knoten • Parkierung und Güterumschlag am Strassenrand geregelt	• Primär verkehrsorientiert • Begrenzte Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit • Gleichmässiger Ausbaugrad mit örtlichen Abweichungen (Ortsdurchfahrten) • Trassierung je nach Bedeutung nach Fahrzeuggeometrie oder Fahrdynamik. Einpassung der Strassenlage in Umgebung • Knoten in einer Ebene. Knotenform: Verkehrskreisel, LSA • Seitlicher Zutritt MIV: über Knoten, private Ausfahrten • Parkierung und Güterumschlag am Strassenrand erlaubt, sofern	• verkehrsorientiert • a.o.: homogener Verkehrsfluss mit hohem Sicherheitsniveau und gleichmässigem Ausbaugrad • i.o.: örtliche Platzverhältnisse bedingen z.T. Abkehr von gleichmässigem Ausbaugrad • Trassierung a.o. nach fahrdynamischen Grundsätzen (Geschwindigkeit). Diese sind i.o. von untergeordneter Bedeutung • Knoten i.d.R. in einer Ebene mit Vorsortierung, Verkehrsinseln. Knotenform: LSA, Verkehrskreisel • Parkierung und Güterumschlag am Strassenrand

	• Seitlicher Zutritt MIV frei • Parkierung und Güterumschlag am Strassenrand i.d.R. frei • ÖV nur ausnahmsweise • FV-Führung i.d.R. mit durchgehenden Gehwegen, Querungen i.d.R. ohne Massnahmen, in Begegnungszonen Mischverkehr • LZV: Mischverkehr • Verkehrsberuhigt • Grundbegegnungsfall: PW / PW (bei reduzierter Geschwindigkeit)	• ÖV-Haltestellen i.d.R. auf Fahrbahn • FV-Führung mit durchgehenden Gehwegen, Querungen nach Möglichkeit gebündelt und z.T. gesichert • LZV: bei Bedarf Radstreifen / Radwege, evtl. Querungshilfen • verkehrsberuhigt • Grundbegegnungsfall: LKW / PW (z.T. reduzierte Geschwindigkeit)	Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird • ÖV-Haltestellen i.d.R. als Busbucht • FV-Führung mit durchgehenden Gehwegen, Querungen nach Möglichkeit gebündelt und gesichert • LZV: Radstreifen / Radwege, Querungshilfen • Verkehrsberuhigung i.o. durch Querschnittsreduktion zweckmässig • Grundbegegnungsfall: LKW / LKW (mit reduzierter Geschwindigkeit))	a.o. nicht gestattet, i.o. nicht erwünscht • ÖV-Haltestellen als Busbuchten, i.o. separate Fahrstreifen anstreben • Gesicherte Querungsstellen für FV • LZV: Radstreifen / Radwege, Querungshilfen • Verkehrsberuhigung i.o. durch Querschnittsreduktion möglich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf bauliche Massnahmen im Fahrbahnbereich verzichten (Versätze) • Grundbegegnungsfall: LKW / LKW
Geschwindigkeitsregime *1.) Signalisiert*	1.) 30 / 50 (i.o.)	1.) 30 / 50 (i.o.)	1.) 50 (i.o.) / 80 (a.o.)	1.) 50 (i.o.) / 80 (a.o.)
2.) Fahrgeschwindigkeit	2.) 25-30 / 45	2.) 25-30 / 45	2.) 45 / 80 (a.o.)	2.) 45 / 80 (a.o.)

A3 MITWIRKUNGSBERICHT

A4 VORPRÜFUNGSBERICHT

A5 BERICHT GENEHMIGUNGSVERFAHREN