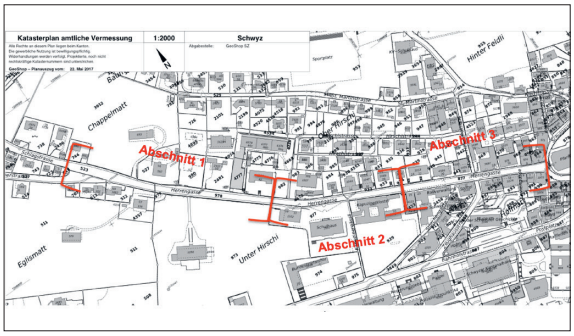
David
Dimitriev

Diplomand	David Dimitriev
Examinator	Andreas Forrer
Experte	Urs Kast, Kanton Appenzell Ausserrhoden, Departement Bau und Umwelt, Tiefbauamt, Herisau, AR
Themengebiet	Verkehr
Projektpartner	Tiefbauamt Kanton Schwyz, Brunnen, SZ

Gestaltung Herrengasse Gemeinde Schwyz SZ

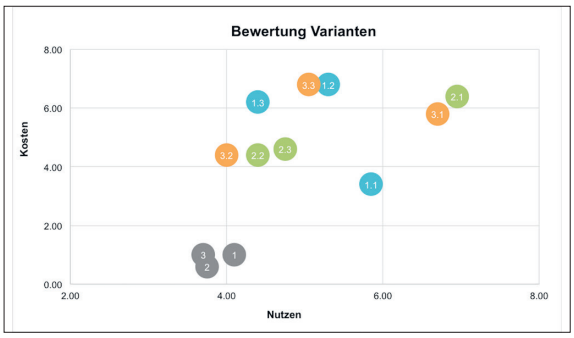
Konflikt verkehrsorientierte-/siedlungsorientierte Strasse/Schulhausanlage



Situationsplan der Herrengasse mit Einteilung in die drei Abschnitte

		Nutzen						Kosten		
		Sicherheit Fussgänger	Sicherheit Radfahrer	Sicherheit MIV	Verkehrsfluss	Gestaltung	Total	Ausbau	Unterhalt/Wartung	Total
	Scoring von 1-10	35%	25%	15%	15%	10%	**100%**	80%	20%	**100%**
1	**Abschnitt 1 - Ist-Zustand**	3	5	3	5	6	**4.10**	0	5	**1.00**
1.1	Variante 1: Radstreifen einseitig	5	7	5	6	7	**5.85**	3	5	**3.40**
1.2	Variante 2: Radstreifen beidseitig	4	9	4	5	3	**5.30**	7	6	**6.80**
1.3	Variante 3: Rad-/Gehweg	4	5	3	4	7	**4.40**	6	7	**6.20**
2	**Abschnitt 2 - Ist-Zustand**	3	4	3	5	5	**3.75**	0	3	**0.60**
2.1	Variante 1: 30er Zone	9	6	6	6	5	**6.95**	7	4	**6.40**
2.2	Variante 2: 50er Zone	5	3	3	5	7	**4.40**	4	6	**4.40**
2.3	Variante 3: Rad-/Gehweg	3	6	5	5	7	**4.75**	4	7	**4.60**
3	**Abschnitt 3 - Ist-Zustand**	3	4	3	4	6	**3.70**	0	5	**1.00**
3.1	Variante 1: 30er Zone	8	6	6	6	6	**6.70**	6	5	**5.80**
3.2	Variante 2: 50er Zone	3	3	4	6	7	**4.00**	4	6	**4.40**
3.3	Variante 3: Rad-/Gehweg	5	5	4	5	7	**5.05**	7	6	**6.80**

Nutzwert-Analyse mit den Kriterien für Nutzen und Kosten sowie den verschiedenen Varianten



Auswertung der neun Varianten und den drei Ist-Zuständen mit Hilfe der Nutzwert-Analyse

Ausgangslage: Die 645 m lange Herrengasse, die als Kantonsstrasse Nr. 8 durch die Gemeinde Schwyz führt, ist mit einem DTV von 8670 Fahrzeugen eine stark befahrene Strasse. Sie dient aber auch als Schulweg für viele Primar- und Musikschüler. Sie führt zum Hauptplatz in Schwyz. Im unteren Abschnitt befinden sich viele Geschäfte und Läden. Basierend auf dem stark verkehrs- und siedlungsorientierten Verkehrsaufkommen kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen auf dieser Strasse. Die vielen Längsparkfelder auf und neben der Strasse sowie die häufigen Ein- und Ausfahrtsstellen der Nebenstrassen sind dabei nur einige Gefahrenstellen, die so gut wie möglich minimiert oder wenn möglich vermieden werden sollten. Da die Strasse unterschiedliche Strukturen und Mengen von Verkehrsteilnehmer aufweist, wird sie in drei Abschnitte aufgeteilt. Dies ist notwendig, damit die Varianten dem dort vorherrschenden Verkehrsaufkommen angepasst werden können.

Vorgehen/Ergebnis: In einem ersten Schritt sollen durch eine Road Safety Inspection (RSI) die Sicherheitsdefizite in der Herrengasse ausfindig gemacht und mögliche Massnahmen dazu ermittelt werden. Anschliessend sollen die Abschnitte durch eine Variantenanalyse mithilfe von Betriebs- und Gestaltungskonzepten ausgearbeitet und anhand einer Nutzwert-Analyse bewertet werden. Zuletzt soll die Variante mit dem grössten Nutzen als «Bestvariante» mittels eines Vorprojektes aufgezeigt werden. Mit der Durchführung der Road Safety Inspection wurden 18 Sicherheitsdefizite in der Herrengasse ermittelt. Davon können die meisten Mängel durch kleine Massnahmen verbessert oder sogar behoben werden. Zu den Betriebskonzepten wurden in allen drei Abschnitten drei Varianten erstellt. Dabei orientiert sich der erste Abschnitt vor allem am Radverkehr. Die Abschnitte zwei und drei sind wegen des ähnlichen verkehrs- und siedlungsorientierten Verkehrsaufkommens sehr ähnlich ausgelegt, wobei die Varianten sich grundlegend voneinander unterscheiden.

Fazit: Als Bestvariante hat sich ganz klar die 30er-Zone zusammen mit der Variante des einseitigen Radstreifens in Abschnitt 1 durchgesetzt. Durch den Ausbau dieser Variante wird die ganze Herrengasse für alle Verkehrsteilnehmer viel sicherer. Als Nebenwirkung sollte erwähnt werden, dass der Verkehrsfluss hingegen leicht verlangsamt wird. Im Vergleich mit dem heutigen Ist-Zustand sind alle drei Abschnitte der Bestvariante in Bezug auf den Nutzen deutlich vorteilhafter und daher zu empfehlen.