

Verkehrsberuhigung Dorfkern Oberdiessbach

Technischer Bericht Verkehrsberuhigung

ENTWURF

6. Juli 2021 / 0-02



B+S AG
Weltpoststrasse 5 | Postfach
CH-3000 Bern 16 | +41 31 356 80 80
www.bs-ing.ch



Impressum

<i>Auftraggeber</i>	Gemeinde Oberdiessbach
<i>Projektleiter</i>	Simon Rubi
<i>Berichtsverfasser</i>	Christoph Sutter
<i>Projektnummer</i>	89.2132
<i>Dokument</i>	20210706_Technischer_Bericht_Verkehrsberuhigung_0-02.docx

Änderungsverzeichnis

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Verfasser</i>	<i>Bemerkungen</i>
0-02	06.07.2021	Christoph Sutter c.sutter@bs-ing.ch	Bericht für Gemeinderat
0-01	16.06.2021	Christoph Sutter c.sutter@bs-ing.ch	Entwurf



Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Situationsanalyse	5
3	Verkehrsberuhigung	8
3.1	Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zone im Dorfkern	8
3.2	Verkehrsberuhigung auf der Achse Krankenhaus-/Schulhausstrasse	9
3.3	Verkehrsberuhigung mit baulichen Massnahmen	9
3.4	Entscheid Gemeinderat	10
3.5	Erweiterung Projekt Dorfkern	10
4	Verkehrserhebung	11
5	Massnahmen	13
5.1	Grundkonzept	13
5.2	Schloss-Strasse	14
5.3	Varianten Parkierung Feuerwehr	14
5.4	Kirchbühlstrasse	19
5.5	Krankenhausstrasse	19
5.6	Varianten Bushaltestelle Kastanienpark	19
5.7	Schulhausstrasse	22
5.8	Freimettigenstrasse	22
5.9	Industriestrasse	22
5.10	Varianten Neopac	23
5.11	Bahnhofstrasse	26
6	Kostenschätzung	27
7	Kantonsstrasse	27
8	Verzeichnisse	28



1 Ausgangslage

Im Jahr 2018 wurden bei der Gemeinde Oberdiessbach zwei Schreiben mit Begehren zu Verkehrsberuhigungs- und Verkehrssicherheitsmassnahmen eingereicht.

Daraufhin wurde mit einer Analyse der Situation ein Handlungsbedarf festgestellt und mögliche Varianten zur Verkehrsberuhigung in Oberdiessbach erörtert.

Anhand dieses Variantenstudiums beschloss der Gemeinderat an der Klausur vom 02.09.2020 eine Tempo-30-Zone über den gesamten Dorfkern auszuarbeiten [1]. Darin sollen auch die Verbesserungen der Fusswege an der Freimettigen- und Industriestrasse einfliessen.

Im folgenden Bericht wird die Dorfkernzone mit sämtlichen Massnahmen erläutert. Das neue Trottoir entlang der Parzelle 519 (Burgdorfstrasse 30) wird in einem separaten Projekt und Bericht behandelt.

2 Situationsanalyse

Siedlungsstruktur

Der historische Dorfkern von Oberdiessbach befindet sich rund um die Kirche, respektive entlang der Kirchstrasse. Heute ist der Dorfkern weit grösser zu interpretieren. Die öffentlichen und publikumsorientierten Einrichtungen sind über die gesamte Dorfmitte verteilt. Umrahmt wird diese Dorfmitte, respektive der heutige Dorfkern, von diversen Wohngebieten und der Industrie im Norden. Dabei wird das Wohngebiet Rain im Nordwesten durch die Industrie und der Bahnlinie vom Dorf abgetrennt.

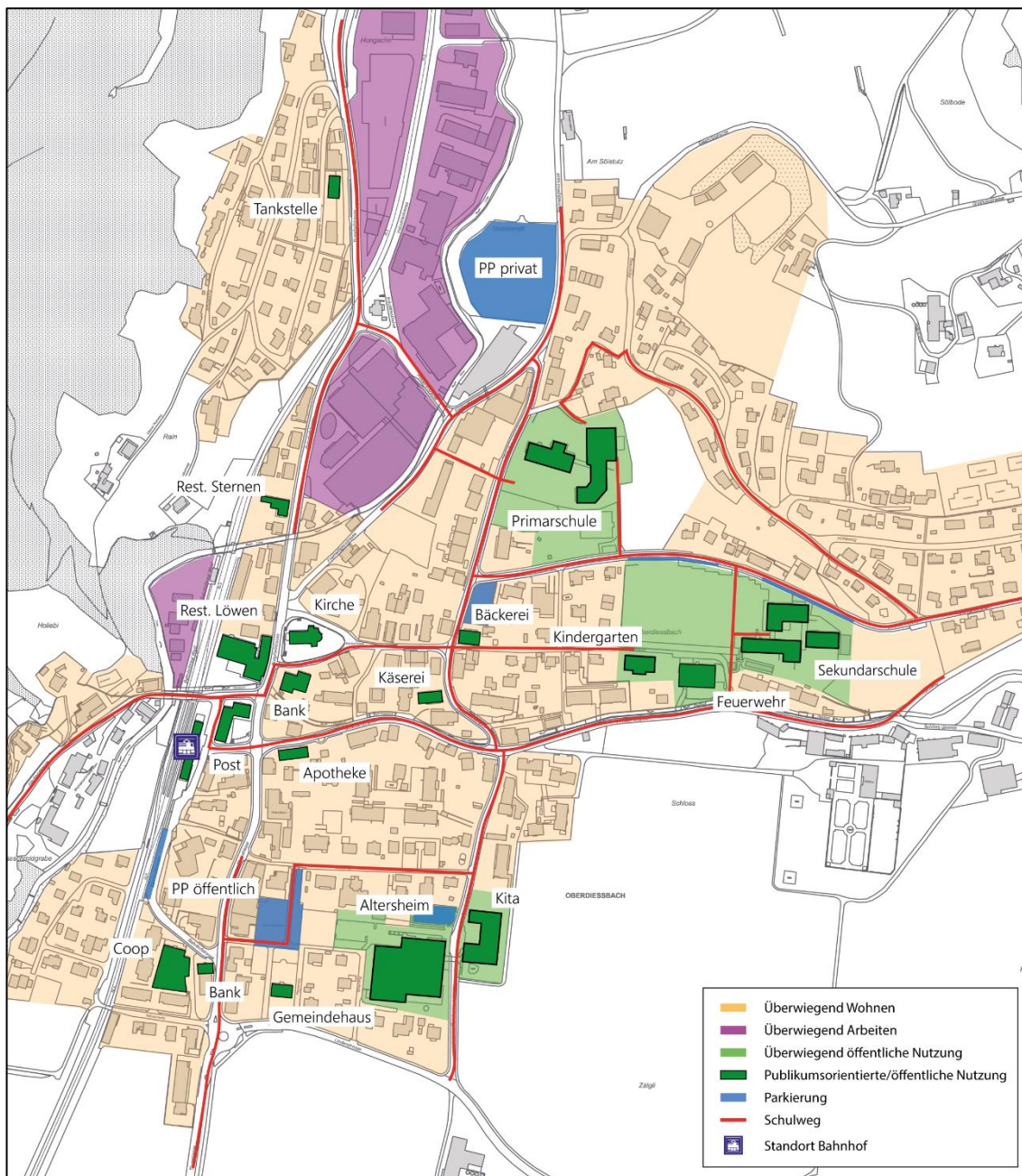


Abbildung 1 Übersicht Dorfstruktur Oberdiessbach

Strassennetz und Nutzungsansprüche

Als Hauptverkehrsachse verläuft die Kantonsstrasse (Kiesen↔Konolfingen) durch Oberdiessbach. Der Dorfkern liegt auf der östlichen Seite der Kantonsstrasse, ergänzt mit der Zone entlang des Bahnhofs westlich der Kantonsstrasse. Er wird auf der West-Ost-Achse mit der Schloss-Strasse und in Nord-Süd-Richtung mit der Schul- und Krankenhausstrasse erschlossen. Die Schloss-Strasse dient zudem als Verbindungstrasse zum weiterführenden Gebiets nördlich des Diessbachs.

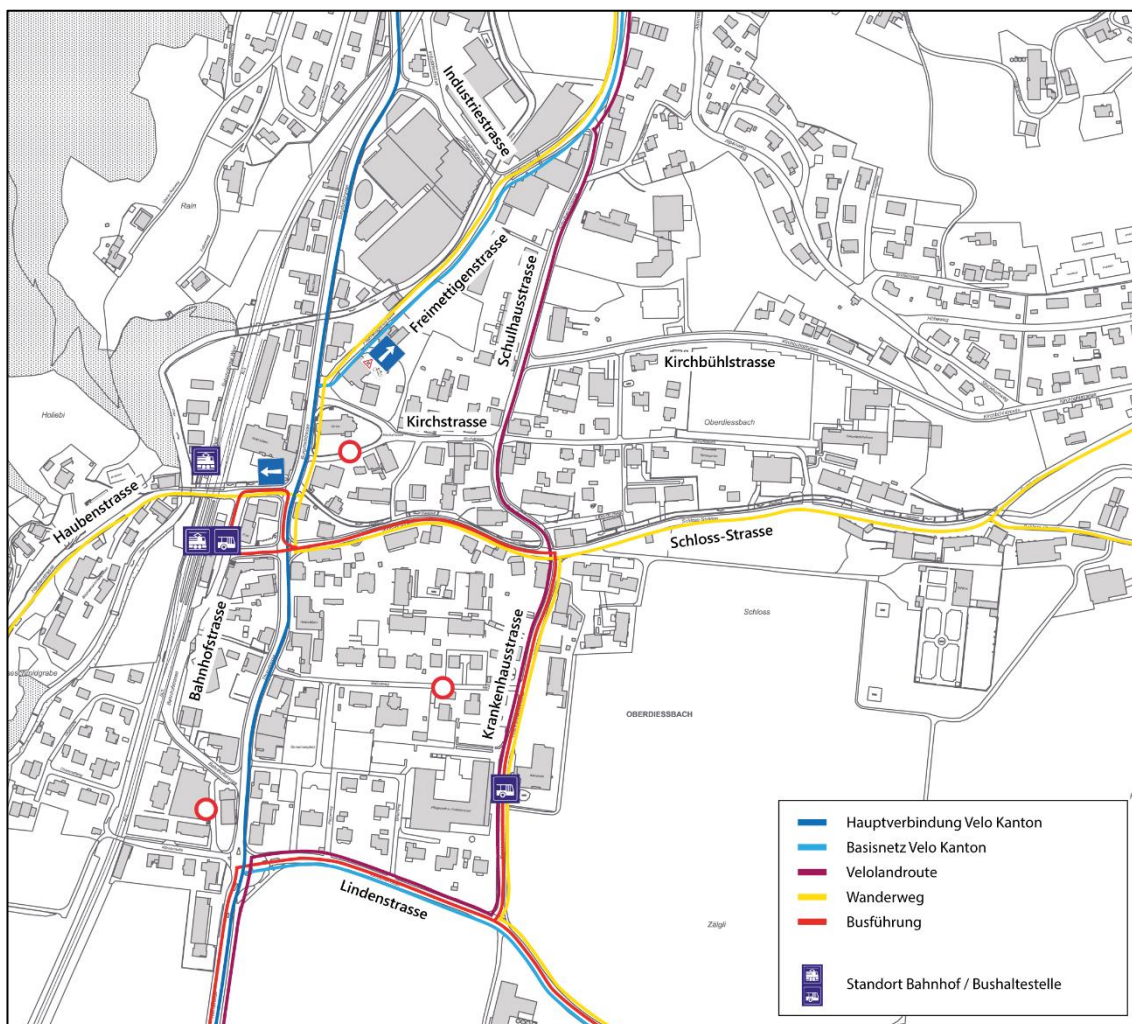


Abbildung 2 Übersicht des Fuss- und Veloverkehrsnetz

Nebst dem motorisierten Individualverkehr bestehen auf den Gemeindestrassen im Dorfkern weitere unterschiedliche Nutzungsansprüche. Durch die Fuss- und Veloverkehrsnetze sowie des öffentlichen Verkehrs ergeben sich folgende Ansprüche der verschiedenen Gemeindestrassen (siehe Abbildung 2):

- Freimettigenstrasse: Velo- und Wanderrouten
- Schulhausstrasse: Velolandroute, Schulweg
- Kirchbühlstrasse: Schulweg
- Schloss-Strasse: Wanderroute, Schulweg
- Krankenhausstrasse: Velolandroute, Wanderroute, Buslinie
- Bahnhofstrasse: Buslinie und ÖV-Umsteigepunkt

Sicherheitsdefizite

- Industriestrasse
 - Viele manövrierende Lastwagen (insbesondere über Trottoir)
- Freimettigenstrasse
 - Engstelle bei Hausnummer 4 mit Seitenwechsel Gehweg
 - Kein baulich abgetrennter Fussweg auf Strasse mit Lastwagen
- Schulhausstrasse
 - Knoten Kirchstrasse mit geringen Sichtweiten und Fahrbahnbreiten
 - Knoten Schloss-Strasse mit sehr knappen Sichtweiten und schnell fahrendem Verkehr
- Kirchbühlstrasse
 - Knoten Gumiweg mit knappen Sichtweiten
 - Grundstückausfahrten mit kurzen Sichtweiten
- Kirchstrasse
 - Knoten Schulhausstrasse sehr beengt mit knappen Sichtweiten
 - Teilweise sehr schmale Fusswege
- Schloss-Strasse / Gumiweg
 - Knappe Sichtweiten an Knoten
 - Geringe Fahrbahnbreite
 - Keine Sicht auf Grundstückzufahrten auf Höhe Gumiweg
 - Erhöhte Geschwindigkeit
- Krankenhausstrasse
 - Knoten Schulhausstrasse mit geringen Sichtweiten
- Bahnhofstrasse
 - Fussgänger im Strassenraum
 - Rückstau Bahnübergang

Besondere Schutzbedürfnisse

Im gesamten Perimeter sind diverse besondere Schutzbedürfnisse vorhanden:

- Viele Strassen werden als Schulweg benutzt.
- Im Bereich des Altersheims ist mit Personen, welche in Wahrnehmung und Bewegung eingeschränkt sind zu rechnen.
- In den Quartierstrassen sind spielende Kinder auf den Strassen zu berücksichtigen.

3 Verkehrsberuhigung

Aufgrund der Belangen aus der Bevölkerung wurde im Herbst 2019 eine Analyse zu möglichen Verkehrsberuhigungen in Oberdiessbach ausgelöst. Dabei wurde untersucht, wie man die angeregten Punkte auf der Krankenhaus- und Schulhausstrasse (erhöhte Geschwindigkeiten, ungenügende Fussgängerführungen, Schleichverkehr, Kreuzungssituation, etc.). Daraus sind nachfolgende Varianten entstanden.

3.1 Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zone im Dorfkern

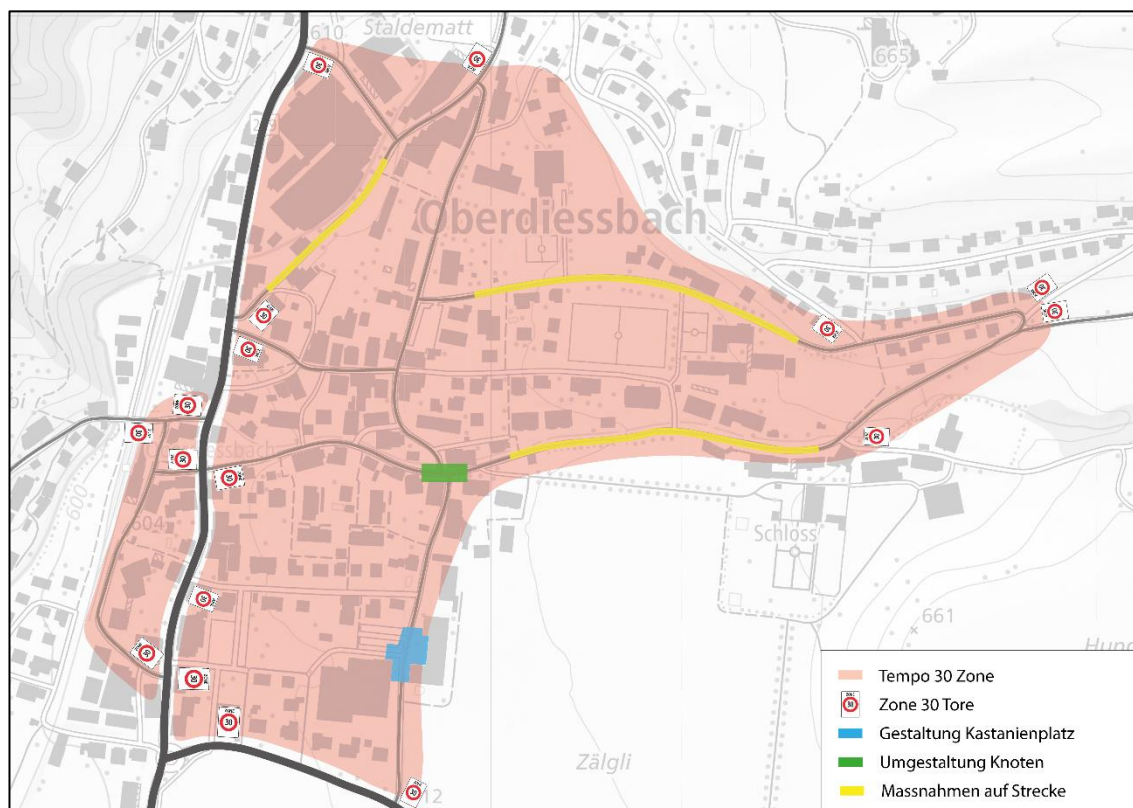


Abbildung 3 Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zone im Dorfkern

Als komplette und durchgängige Lösung kann eine Tempo-30-Zone über den ganzen Dorfkern errichtet werden. Mit der Tempo-30-Zone sollen sämtliche Gemeindestrassen im Dorfkern siedlungsorientiert gestaltet werden. Dies bedeutet, dass mit der tieferen Geschwindigkeit der Fokus auf eine höhere Sicherheit und bessere Wohnqualität gelegt wird, anstatt auf die reine Abwicklung des Verkehrs. Eine Geschwindigkeitsreduktion muss vom Kanton bewilligt werden und deshalb einigen Vorgaben entsprechen. Unter anderem müssen die hauptsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (v_{85}) unter 35 km/h liegen, respektive auf allen Strassen, auf welchen dies heute nicht der Fall ist, Massnahmen ergriffen werden.

Der grosse Vorteil dieser Lösung ist, dass über den gesamten Dorfkern ein homogenes System errichtet wird. So können viele Problempunkte im gesamten Perimeter angegangen und gelöst werden. Zudem besteht die Möglichkeit der Einbindung der bisher stark zerschneidenden Ortsdurchfahrt (siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

3.2 Verkehrsberuhigung auf der Achse Krankenhaus-/Schulhausstrasse

Um den aufgeworfenen Problempunkten aus der Bevölkerung gerecht zu werden, kann die Achse Krankenhaus-/Schulhausstrasse isoliert betrachtet werden. Um den Verkehr zu beruhigen und sicherer zu gestalten, könnte man auf dieser Achse Tempo 30 als Streckensignalisierung einführen. So können die Probleme auf dieser Achse angegangen werden, ohne dass der restliche Dorfkern durch allfällige Massnahme verändert wird.



Abbildung 4 Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung auf der Achse Krankenhaus-/Schulhausstrasse

Eine Strecke mit Tempo 30 bedeutet hingegen, dass man die verminderte Höchstgeschwindigkeit an jeder Kreuzung wieder signalisieren muss. Dies führt unweigerlich zu einer Flut von Signalen auf der Strecke.

3.3 Verkehrsberuhigung mit baulichen Massnahmen

Als weitere Möglichkeit könnten die bestehenden Problempunkte im Dorfkern einzeln mit baulichen Massnahmen angegangen werden. So werden jeweils nur die Situationen rund um die Problemzonen verändert und das restliche Strassennetz wird nicht tangiert und kann funktionieren wie bisher.

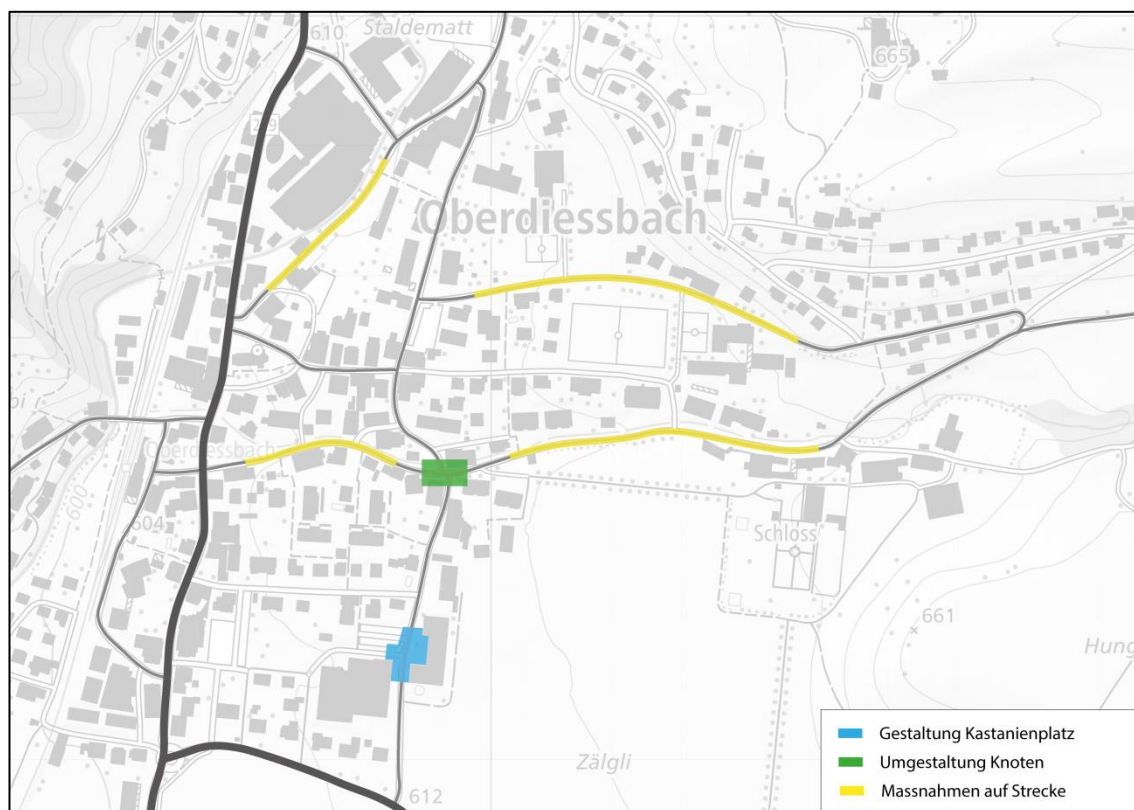


Abbildung 5 Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung mit baulichen Massnahmen

Die Variante ist sehr nah an der Tempo-30-Zone, einfach ohne eine Verminderung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit. Hingegen besteht die Gefahr, dass ein Flickenteppich entsteht ohne sichtbares System über das Dorf.

3.4 Entscheid Gemeinderat

Der Gemeinderat hat auf Basis der obigen Erläuterungen aus der Entscheidungsgrundlage Verkehrsberuhigung [2] entschieden, dass die Verkehrsberuhigung im Dorfkern Oberdiessbachs mit einer Tempo-30-Zone erreicht werden soll [1].

3.5 Erweiterung Projekt Dorfkern

Mit der Umsetzung einer Tempo-30-Zone werden sämtliche Gemeindestrassen in der Zone betrachtet, untersucht und eventuell mit punktuellen Massnahmen verändert. Der Gemeinderat hat entschieden, dass weitere bestehende Pendenzen auf dem Gemeindestrassennetz ebenfalls im Rahmen des Projekts Verkehrsberuhigung Dorfkern behandelt werden sollen:

- **Hindernisfreie Bushaltestelle Kastanienpark**

Die Bushaltestelle Kastanienpark, zwischen den Alterszentren an der Krankenhausstrasse, muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) bis im Jahre 2023 hindernisfrei werden. Je nach Anordnung können die Halteanten auch als verkehrsberuhigende Elemente eingefügt werden.

- **Fussgängerführung/Schulwegsicherung Industriestrasse / Freimettigenstrasse**

An der Industriestrasse steht die Anlieferung der Firma Neopac im Konflikt mit der Fussgängerführung. Der Umstand verstärkt sich umso mehr, weil dabei auch der Schulweg betroffen ist. Zudem verändert sich mit der neuen Überbauung Vogt-Areal auch die Fussgängerfrequenzen auf der Freimettigen- und Industriestrasse. Die Situation wurde bereits in 2 Studien untersucht [3] [4]. Daraus resultieren folgende Projekthinhalte:

- Trottoirs Industriestrasse
- Trottoir Freimettigenstrasse
- Organisation Anlieferung Neopac

Als Teil der Massnahmen entlang der Industriestrasse ist ein Trottoir rund um die Privatparzelle 519 (Burgdorfstrasse 30) notwendig. Weil dafür jedoch aufwendiger Landerwerb nötig ist, wird dieser Teilabschnitt in einem separaten Bauprojekt behandelt. Die Ausführung beider Projekte ist jedoch massgebend, damit die Schulwegsicherheit entlang der Industriestrasse sichergestellt werden kann.

- **Temporäre Feuerwehrparkierung auf der Schloss-Strasse**

Das Feuerwehrmagazin der Regiofeuerwehr an der Schloss-Strasse besitzt kaum Parkraum für die Angehörigen der Feuerwehr. Die bisherige Parkierung dieser Fahrzeuge ist nicht gelöst. Nun soll eine temporäre Parkierung auf der Schloss-Strasse in die Dorfkernzone integriert werden, damit die Fahrzeuge der Feuerwehrangehörigen mit einem korrekten System abgestellt werden können.

4 Verkehrserhebung

Um die Ziele und Wirkung einer Tempo-30-Zone zu erreichen, werden nebst den Sicherheitsdefiziten, Nutzungsansprüchen und besonderen Schutzbedürfnissen auch die aktuell gefahrenen Geschwindigkeiten analysiert. Aus den Analysen können anschliessend die Massnahmen abgeleitet.

Mit der vorliegenden Verkehrserhebung könnte zudem die Wirksamkeit der Berliner-Kissen auf der Schulhausstrasse geprüft werden. Ebenfalls lässt sich abschätzen, ob die Krankenhausstrasse im Netzvergleich mit erkennbarem Durchgangsverkehr belastet wird.

Die B+S AG hat im Dezember 2020 die Geschwindigkeitsmessungen an vier charakteristischen Querschnitten in der Zone durchgeführt [5].

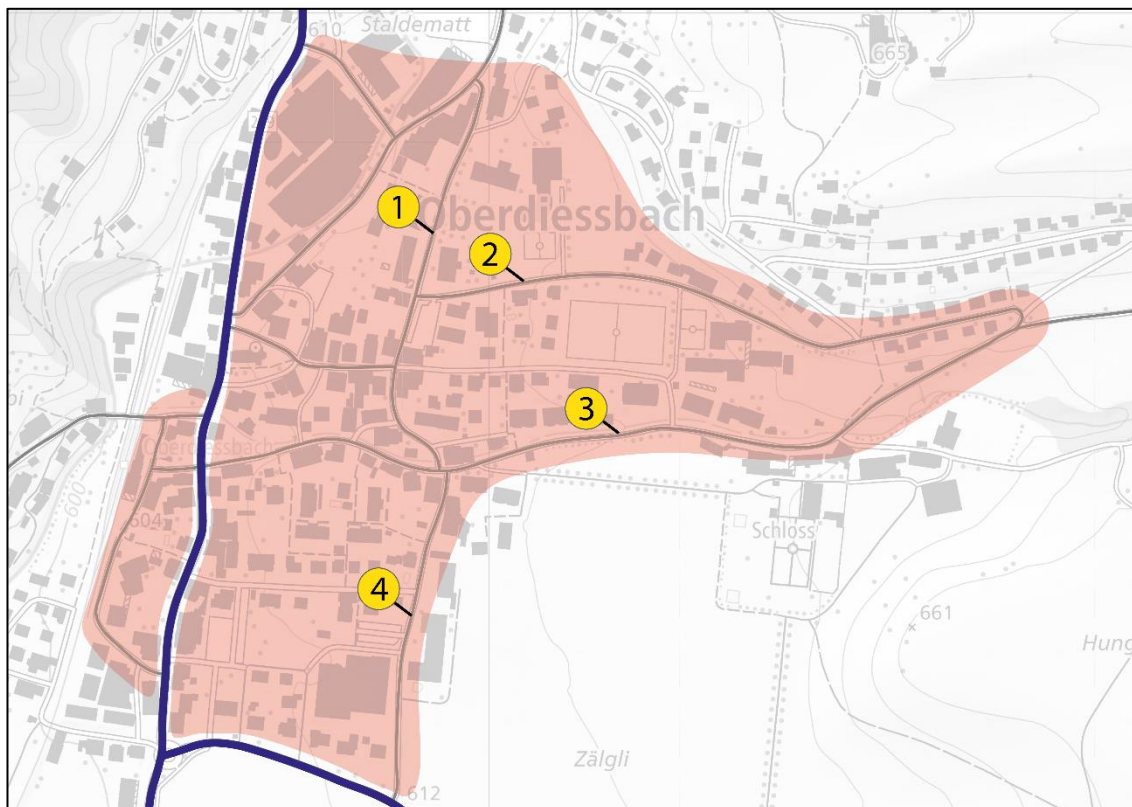


Abbildung 6 Standorte der Geschwindigkeitsmessungen

Im Rahmen der Verkehrserhebung wurden folgende Verkehrskennzahlen ermittelt:

Nr.	Standort	V_0 [km/h]	V_{85} [km/h]	DTV [MFz/d]
1	Schulhausstrasse	33	39	495
2	Kirchbühlstrasse	34	42	270
3	Schloss-Strasse Mitte	45	53	1'200
4	Krankenhausstrasse	35	42	1'245

Tabelle 1 Übersicht Verkehrskennzahlen

Um die gefahrenen Geschwindigkeiten auf Strassen zu beurteilen, wird der Kennwert v_{85} verwendet. Der Kennwert zeigt die Geschwindigkeit, welche durch 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Die Mehrheit der Fahrzeuge fährt also nicht schneller als der angegebene Wert.

Auf der Kirchbühl- und der Krankenhausstrasse liegt das v_{85} bei 42 km/h und auf der Schulhausstrasse mit 39 km/h etwas tiefer. Somit liegt das Geschwindigkeitsniveau unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, allerdings deutlich über dem angestrebten Niveau in einer Tempo-30-Zone. Es sind somit auf jeder dieser Strassen Verkehrsberuhigungsmassnahmen notwendig, um das angestrebte v_{85} von 35 km/h oder weniger zu erreichen [6]. Damit zeigt sich auch, dass die Berliner-Kissen auf der Schulhausstrasse ihre beabsichtigte Wirkung nur gering erreichen.

Beim Messquerschnitt an der Schloss-Strasse liegt das v_{85} mit 53 km/h sogar über der signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Somit sind auf dieser Strecke umso mehr Massnahmen nötig, um das gewünschte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

Auffällig ist der vergleichsweise hohe DTV an der Krankenhausstrasse. Das Verkehrsaufkommen ist für die kurze Strasse trotz Altersheim und grosser Überbauungen relativ hoch, was, wie von den Anwohnern beobachtet, auf einen grossen Anteil an Durchgangsverkehr hindeutet.

5 Massnahmen

Abgeleitet aus den Zielen der Tempo-30-Zone und aufgrund der Geschwindigkeitsmessungen werden diverse Verkehrsberuhigungsmassnahmen benötigt. Im Folgenden werden die geplanten Massnahmen aufgezeigt und deren Absicht erklärt.

5.1 Grundkonzept

Als verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Strecke werden hauptsächlich seitliche Einengungen verwendet.

Fahrbahneinengungen auf freier Strecke sollen das Geschwindigkeitsniveau senken, indem der Fahrbahnquerschnitt über eine gewisse Distanz eingeengt wird. Dabei wird das Begegnen zweier Fahrzeuge erschwert. Als Rahmenbedingungen gelten dabei, dass der Linienverkehr möglichst ungehindert zirkulieren kann und eine ausreichende Durchfahrtsbreite für den landwirtschaftlichen Verkehr sichergestellt ist (mindestens 3.50 m Durchfahrtsbreite).

Im Bereich von Verzweigungen kann durch die Anordnung von Fahrbahneinengungen zusätzlich die Knotensichtweite an neuralgischen Punkten wie Grundstückzufahrten oder bei Bebauung direkt am Fahrbahnrand verbessert werden. Weiter ermöglichen sie einen vorgezogenen Fussgängerwartebereich.

In Tempo-30-Zonen sind ein- oder beidseitige Einengungen sowohl in kurzer Ausführung mit 5-10 m Länge als auch in langer Ausführung bis 50 m Länge möglich. Der Abstand zwischen zwei Einengungen sollte mindestens 30 m betragen, damit Motorfahrzeuge kreuzen können.

Die Ausführung der Fahrbahneinengungen kann dabei unterschiedlich ausfallen und auf die Bedürfnisse der Strasse abgestimmt werden. Im Minimalfall kann eine Einengung aus einer Leitlinie und einem Poller bestehen, diese Variante ist besonders bei Knoten mit knapper Sicht sinnvoll. Auf freier Strecke und im Bereich von Fussgängerstreifen werden massivere Hindernisse, beispielsweise Pflanztröge oder ein angepasster Strassenrand empfohlen. Die Einengung mit angepasstem Strassenrand kann beispielsweise als bepflanzbare Rabatte, aber mit Belag, z.B. Pflasterung ausgeführt werden.



Abbildung 7 Seitliche Einengung mit Anpassung Strassenrand (Quelle: bfu)



Abbildung 8 Seitliche Einengung mit Pflanztrog

5.2 Schloss-Strasse

Die Verkehrsmessung auf der Schloss-Strasse hat gezeigt, dass deutliche verkehrsberuhigende Massnahmen nötig sind, um die gefahrene Geschwindigkeit auf das angestrebte Niveau zu senken.

Folgende Massnahmen sind im Rahmen der Einführung von Tempo 30 umzusetzen:

- Eine seitliche Einengung auf Höhe der Hausnummer 4a dient dazu das verminderte Temporegime zu verdeutlichen und gleichzeitig den imposanten Baum am Strassenrand hervorzuheben.
- Mit einer seitlichen Einengung entlang der Stützmauer vor Hausnummer 12 wird ein sicheres Ausfahren aus der Grundstückszufahrt von Hausnummer 12 und 14 ermöglicht.
- Der Zugang zum Ladenlokal von Keramik Hansueli Nydegger befindet sich aktuell direkt auf der Schloss-Strasse. Mit einer Einengung entlang des Hauses, kann der Zugang sicherer stattfinden.
- Die Kreuzung Schulhaus-/Krankenhaus-/Schloss-Strasse wird neu als Rechtsvortritt geregelt (in Tempo-30-Zonen sind Knoten grundsätzlich mit Rechtsvortritt zu regeln). Die Fahrbahn wird im Bereich des Knotens verschmälert. So können die Sichtweiten trotz der angrenzenden Gebäude gewährleistet werden und somit die Sicherheit zum heutigen Zustand verbessert werden. Als Doppelknoten mit Rechtsvortritt stellt die Kreuzung zudem ein zentrales, abbremsendes Element dar.
- Im oberen Bereich der Schloss-Strasse (Krankenhausstrasse bis Gumiweg) sollen im Strassenraum temporäre Parkierungsmöglichkeiten für die Feuerwehr bereitgestellt werden. Die Massnahmen für die Verkehrsberuhigung und Parkierung ist stark vom Konzept der Parkierung abhängig. Die Entscheidung zum Konzept ist noch offen. Im folgenden Kapitel wird das Variantenstudium erläutert.

5.3 Varianten Parkierung Feuerwehr

5.3.1 Ausgangslage

Das Feuerwehrmagazin der Regiofeuerwehr Oberdiessbach (RFO) an der Schloss-Strasse verfügt nur über sehr beschränkten Parkraum für die Fahrzeuge der Angehörigen der Feuerwehr. Bei Einsätzen werden aktuell die Fahrzeuge widerrechtlich auf dem Trottoir entlang der Schloss-Strasse abgestellt. Um diesen Missstand zu beheben, wurden diverse Lösungsansätze untersucht. Gemäss Gemeinderatsbeschluss [7] soll die Parkierung auf der Schloss-Strasse stattfinden, mit einer Lichtsignalanlage geregelt und in das Konzept der Tempo-30-Zone einbezogen werden.

5.3.2 Grundsätze

- Die Parkierung darf nur für Einsätze der RFO verwendet werden. Dies, weil die Eingriffe in den Strassenverkehr so gross sind, dass nur bei Einsätzen ein ausreichend übergeordnetes Bedürfnis besteht, welches diese Eingriffe rechtfertigt. (siehe auch [8])
- Einsätze der RFO, bei welchen diese Parkierungsmöglichkeit nötig wird, sind selten (durchschnittlich ca. 20-mal pro Jahr) und somit Ausnahmen. Deshalb ist es wichtig, dass die Strasse im Normalzustand (beidseitiger, unregelmässiger Verkehr) funktioniert und die Ziele der Tempo-30-Zone verfolgt werden.
- Das ganze System sollte mit möglichst wenig Aufwand in Betrieb genommen werden können.

5.3.3 Variante 1: Ein Teilabschnitt mit wechselseitigem Verkehr

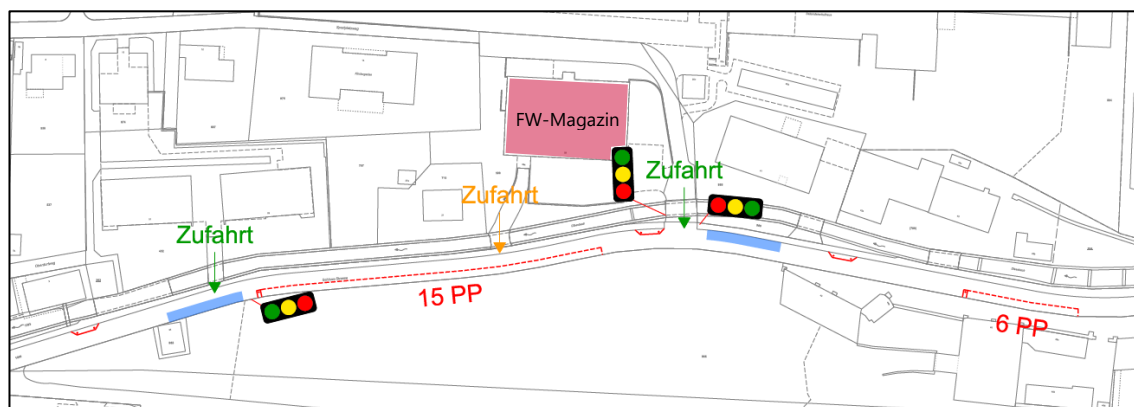


Abbildung 9 Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 1

Prinzip

- Im Einsatzfall wird ein Abschnitt zwischen dem Feuerwehrmagazin und der Hausnummer 31 wechselseitig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt.
- Für die Feuerwehrausfahrt kann ein eigenes Lichtsignal aufgestellt werden, um direkte Priorisierung vor dem Individualverkehr zu ermöglichen.
- Es sind drei Lichtsignalstandorte nötig.
- Es sind 21 Parkfelder möglich, davon 15 PP im Bereich des wechselseitigen Verkehrs und zusätzlich 6 Parkfelder entlang des Schlosses, welche als lange Einengung angeordnet ist.

Vorteile

- Die wechselseitig geführte Strecke ist relativ kurz und übersichtlich.
- Die Parkierung kann in das Konzept der Tempo-30-Zone eingebunden werden, da über den ganzen Abschnitt Verkehrsberuhigungsmassnahmen möglich sind.

Nachteile

- Die Ausfahrt von der Zivilschutzanlage und Hausnummer 37 sind im Bereich des wechselseitigen Verkehrs. Die Ausfahrenden müssten selbstständig auf die Grünphasen achten. Diese Ausfahrt wird durch die geringe Anbindung als untergeordnet beurteilt.
- Aufgrund der Anzahl möglichen Parkfeldern, müssten noch zusätzliche Parkfelder angeboten werden, um einen ausserordentlichen Grosseinsatz bedienen zu können.

Kosten ca. 500'000 CHF plus Wartung (jährlich bis zu 20'000 CHF)

5.3.4 Variante 2: Zwei Teilabschnitte mit wechselseitigem Verkehr

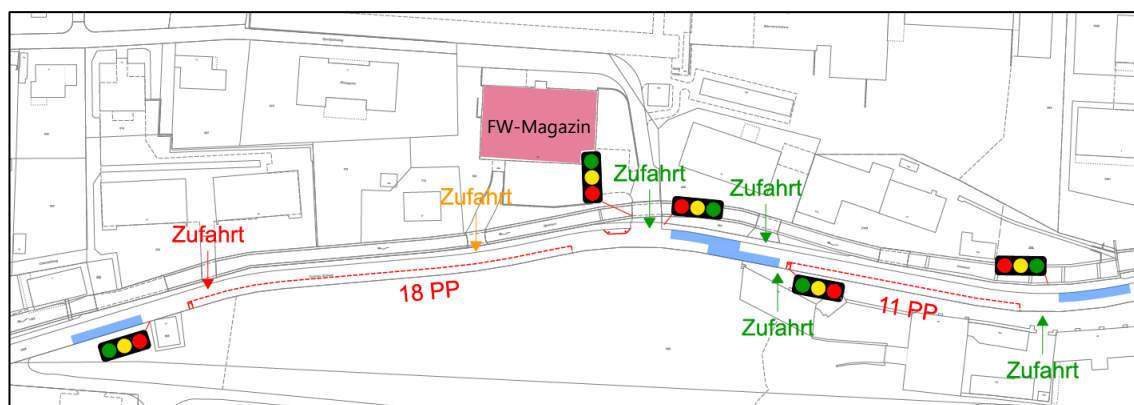


Abbildung 10 Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 2

Prinzip

- Im Einsatzfall wird ein Abschnitt zwischen dem Feuerwehrmagazin und der Hausnummer 31 wechselseitig mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt. Dieser Abschnitt ist länger als in der Variante 1.
- Entlang des Schlosses wird ein zweiter Abschnitt mit wechselseitiger Verkehrsführung angeordnet. Die Verknüpfung der LSA-Phasen ist weiterführend zu prüfen.
- Für die Feuerwehrausfahrt kann ein eigenes Lichtsignal aufgestellt werden, um direkte Priorisierung vor dem Individualverkehr zu ermöglichen.
- Es sind fünf Lichtsignalstandorte und eine Regelung der Tiefgaragenzufahrt zu Hausnummer 31/33 nötig.
- Es sind 29 Parkfelder möglich, davon 18 PP im unteren Abschnitt und 11 PP entlang des Schlosses.

Vorteile

- Die Anzahl der Parkfelder kann gegenüber der Variante 1 erhöht werden.

Nachteile

- Mit zwei Lichtsignalabschnitten werden oftmals zwei Halte nötig und der Zeitverlust entsprechend grösser.
- Die Zufahrt von Hausnummer 31/33 und 37 befinden sich im Bereich des wechselseitigen Verkehrs. Während die Zufahrt von Hausnummer 37 als untergeordnet betrachtet werden kann, ist die Tiefgaragenzufahrt von 31/33 ein starker Konflikt. Im Falle der wechselseitigen Verkehrsführung wird ein Rechtseinbiegegebot als sinnvoll betrachtet.
- Die Parkierung kann nur bedingt in das Konzept der Tempo-30-Zone eingebunden werden, da über den ganzen Abschnitt Verkehrsberuhigungsmassnahmen nur wenige Massnahmen möglich sind.

Kosten ca. 500'000 CHF plus Wartung (jährlich bis zu 20'000 CHF)

5.3.5 Variante 3: Sperrung der Schloss-Strasse mit Umleitung über Kirchbühlstrasse

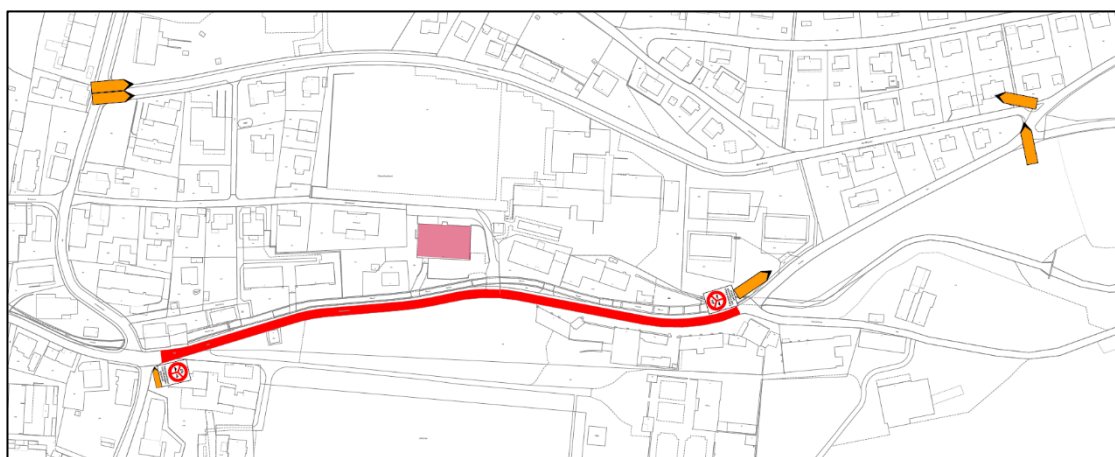


Abbildung 11 Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 3

Prinzip

- Im Einsatzfall wird die Schloss-Strasse zwischen der Krankenhausstrasse und dem Gumiweg gesperrt. Der Verkehr wird über die Kirchbühlstrasse umgeleitet.
- Die Befahrung der Strasse ist für Zubringer und die Feuerwehrangehörigen gestattet.
- Es sind an 5 Standorten Signale nötig, um die Sperrung und Umleitung zu signalisieren. Die Umleitung kann mit Klappsignalen realisiert werden. Diese müssten jedoch von einem

Angehörigen der Feuerwehr im Einsatzfall umgeklappt werden. Dies könnte bei einem Grosseinsatz auch sekundär behandelt werden.

- Es sind 36 Parkfelder möglich.

Vorteile

- Der Verkehr wird grösstenteils vom Strassenabschnitt ferngehalten, was die Bewegungen der Feuerwehr vereinfacht.

Nachteile

- Die Strasse muss für Zubringer weiterhin befahrbar bleiben. Mit den langen einspurigen und unregelmässigen Abschnitten (durch die Parkierung) kann dies zu Konflikten mit den ausrückenden Löschfahrzeugen führen.
- Die Parkierung kann nicht in das Konzept der Tempo-30-Zone eingebunden werden. Durch die langen Parkreihen können kaum wirksame Verkehrsberuhigungsmassnahmen platziert werden. Dies kann dazu führen, dass (vor allem im unteren Bereich des Abschnittes) das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 35 km/h und somit die Wirkung der Tempo-30-Zone nicht erreicht wird.
- Die Umleitung führt über das untergeordnete Strassennetz. Die beengte Situation an der Kirchgasse, die Führung zwischen den Schulhäusern und die Durchquerung des Wohnquartiers entsprechen nicht einer artgleichen Führung wie über die zentrale Schloss-Strasse. Mit erhöhtem Verkehr auf dieser Route verschärfen sich die bestehenden Konfliktpunkte entlang der Umleitung.

Kosten ca. 20'000 CHF

5.3.6 Variante 4: Einbahnregime Richtung Dorfkern

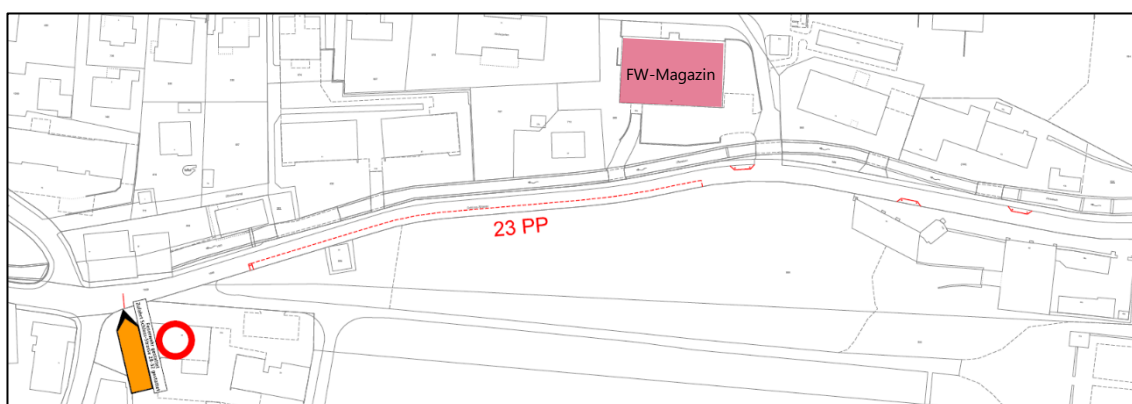


Abbildung 12 Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 4

Prinzip

- Im Einsatzfall wird die Schloss-Strasse von der Krankenhausstrasse bis zum Feuerwehrmagazin als Einbahn bergabwärts geführt. An der Kreuzung Krankenhausstrasse wird der Verkehr bergwärts über die Kirchbühlstrasse umgeleitet.
- Die Mitglieder der Feuerwehr dürfen in den gesperrten Abschnitt einfahren und die Parkierung von oben her auffüllen, so gibt es keine Kreuzungssituation im bereits zuparkierten Abschnitt. Zusätzlich ist die Zufahrt der Hausnummer 28-32 gestattet (Abzweiger gleich oberhalb vom Knoten Krankenhausstrasse).
- Es ist nur an der Kreuzung Schloss-Strasse/Krankenhausstrasse und Schulhausstr-/Kirchbühlstrasse eine temporäre Signalisation nötig (Schulhaus-/Kirchbühlstrasse sekundär).
- Die Anordnung der Parkierung lässt teilweise verkehrsberuhigende Massnahmen zu.
- Es sind 23 Parkfelder möglich.

Vorteile

- Die Verkehrsführung ist unkompliziert und ohne aufwändige Lichtsignalanlagen machbar.
- Es wird nur eine Fahrtrichtung durch die temporäre Parkierung beeinflusst.
- Die Umleitung kann mit einfachen und günstigen Mitteln umgesetzt werden. Die Sperrung an der Krankenhausstrasse kann beispielsweise mit einem fix montierten, schwenkbaren Tor realisiert werden, welches im Einsatzfall manuell auf die Strasse geschwenkt werden kann.
- Im Vergleich zur Variante 3 werden weniger Fahrzeuge über das untergeordnete Strassennetz umgeleitet. Zudem ist die Umleitung nur einseitig, was in den engen Strassen die Kreuzungssituationen vermindert.

Nachteile

- Die Anwohner der Schloss-Strasse müssten teilweise einen grossen Umweg in Kauf nehmen.
- Die Parkierung kann nur bedingt in das Konzept der Tempo-30-Zone eingebunden werden. Durch die lange Parkreihe können kaum wirksame Verkehrsberuhigungsmassnahmen platziert werden. Dies kann dazu führen, dass (vor allem im unteren Bereich des Abschnittes) das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 35 km/h und somit die Wirkung der Tempo-30-Zone nicht erreicht wird.
- Die Umleitung führt über das untergeordnete Strassennetz. Die beengte Situation an der Kirchgasse, die Führung zwischen den Schulhäusern und die Durchquerung des Wohnquartiers entsprechen nicht einer artgleichen Führung wie über die zentrale Schloss-Strasse. Mit erhöhtem Verkehr auf dieser Route verschärfen sich die bestehenden Konfliktpunkte entlang der Umleitung.
- Aufgrund der Anzahl möglichen Parkfeldern, müssten wohl noch zusätzliche Parkfelder angeboten werden, um einen ausserordentlichen Grosseinsatz bedienen zu können.

Kosten unter 20'000 CHF

5.3.7 Fazit

Grundsätzlich ist die Anordnung von Parkfeldern auf der Schloss-Strasse weder erstrebenswert noch normgerecht. Im Kontext der Situation mit ähnlichen Strassenquerschnitten im Dorf, der Verhältnismässigkeit für die Erstellung von Feuerwehr-Parkiermöglichkeiten und der eher seltenen Benutzung der Parkfelder (10-20 Grosseinsätze pro Jahr) könnte eine solche Anordnung der Parkfelder jedoch als annehmbar eingestuft werden.

Variante 1:

Mit einem vergleichsweise kurzen wechselseitigen Abschnitt wird die Verkehrsabwicklung nur geringfügig eingeschränkt. Im Normalzustand ist zudem die Verkehrsberuhigung analog dem Gesamtkonzept möglich. Hingegen müssten wohl zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten, zum Beispiel entlang des Fussballplatzes, untersucht werden.

Variante 2:

Die Variante mit 2 Abschnitten mit wechselseitigem Verkehr stellt ein Kompromiss zwischen der FW-Parkierung im Einsatzfall und verkehrsberuhigenden Massnahmen im Normalzustand dar. Im Einsatzfall wird die Verkehrsführung jedoch unübersichtlich und unter Umständen auch für die Feuerwehr hindernd.

Variante 3:

Die Umleitung über das untergeordnete Strassennetz ist sehr heikel. Zudem entstehen auch auf der Schloss-Strasse im Einsatzfall Konflikte mit Zubringern und im Normalzustand können kaum wirksame Verkehrsberuhigungsmassnahmen angeordnet werden.

Variante 4:

Das Einbahnregime mit der manuellen Sperre ist ein schlankes System mit geringen Investitionskosten. Das Parkplatzangebot ist jedoch etwas gering und die Umleitung (auch wenn nur einseitig) ist verkehrlich nicht optimal.

Empfehlung:

Aus verkehrlicher Sicht wird die Variante 1 empfohlen. Mit Sicht auf das Gesamtprojekt der Tempo-30-Zone ist jedoch abzuwägen, ob ein Unterthema des Projekts mit einem anteilmässig hohen Investitionsvolumen nicht das Gesamtprojekt schwächt und somit gefährdet. Aus der Gesamtsicht würde sich die Variante 4 als schlanke Kompromisslösung anbieten.

Für die Vertiefung des Projekts ist hier ein Entscheid nötig.

5.4 Kirchbühlstrasse

Die Kirchbühlstrasse führt zwischen den beiden Schulhäusern hindurch. Aufgrund der vielen Schüler entlang der Strasse ist ein Augenmerk auf den Verkehr, respektive die Sicherheit im Strassenraum, zu legen. Es bestehen bereits heute Längsparkierungen auf der Strasse, welche im besetzten Zustand verkehrsberuhigend wirken.

Folgende weitere Massnahmen sind im Rahmen der Einführung von Tempo 30 umzusetzen:

- Auf Höhe des Spielplatzes der Primarschule werden zwei Einengungen platziert. Sie dienen einerseits als Tempobrecher auf die Kreuzung an der Schulhausstrasse hin und andererseits als Querungshilfe für die Schüler. Die genau Lage der Querungen kann sich hinsichtlich der neuen Schulraumplanung noch verschieben.
- Die bestehenden Längsparkierungen auf der Strasse werden zu Beginn und am Ende mit einem Element mit Poller ausgerüstet. Dies dient dazu, dass die Einengung der Parkfelder ihre Wirkung auf bei unbesetzten Parkfeldern behält.
- An der Kreuzung mit dem Stockhornweg wird neu die Leitlinien markiert, welche den Rechtsvortritt auf der Kreuzung verdeutlichen. Zudem mündet die öffentliche Treppe zum Höhweg direkt auf der Kreuzung. Um die Sicherheit der Fussgänger zu erhöhen, wird das Austrittspodest am Fusse der Treppe mit Pollern und Markierung gesichert.
- An der Kreuzung mit dem Gumiweg endet ebenfalls eine öffentliche Treppe. Eine Sicherung mit Pollern ist an diesem Ort nicht möglich. Das Austrittspodest soll deshalb mit einer Markierung verdeutlicht werden.

5.5 Krankenhausstrasse

Kernstück der Massnahmen auf der Krankenhausstrasse stellt die hindernisfreie Bushaltestelle Kastanienpark dar. Die beiden Haltekanten sollen optimalerweise einander gegenüber als Einengung platziert werden, welche beim Bushalt blockiert ist. Mit der zeitweiligen Blockierung wird die Achse für den Durchfahrtsverkehr weniger attraktiv. Die Anordnung der Bushaltestelle soll zudem den zentralen Platz zwischen dem Altersheim und dem Kastanienplatz hervorheben und so die Autofahrer für das erhöhte Querungsbedürfnis sensibilisieren.

Die Anordnung der Bushaltekanten ist noch nicht entschieden. Die weiteren Beruhigungsmassnahmen können je nach Variantenentscheid noch leicht ändern.

5.6 Varianten Bushaltestelle Kastanienpark

5.6.1 Ausgangslage

Die Bushaltestelle Kastanienpark muss gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und der entsprechenden Verhältnismässigkeitsprüfung des Kantons Bern bis 2023 hindernisfrei gestaltet werden.

Ein hindernisfreier, ebenerdiger Einstieg bedingt eine Haltekantenhöhe von 22 cm und ein minimaler Spalt zwischen Kante und Bus. Damit ein Bus eine solche Kante (welche nicht mit der Front überstrichen werden kann) optimal anfahren kann, muss im Vor- und Nachlauf eine ausreichend gerade und freie Zu- und Wegfahrt gewährleistet sein.

Es wurde ein ausführliches Variantenstudium durchgeführt, wobei sämtliche betroffene Landeigentümer miteinbezogen wurden. Die unterschiedlichen Präferenzen konnten nicht in einer Bestvariante abgedeckt werden. Aus verkehrlicher Sicht stehen die folgenden 2 Varianten im Vordergrund.

Genauere Ausführungen sind im Bericht zum Variantenstudium einzusehen [9].

5.6.2 Variante 1: Grundlösung zwischen Alterszentren

Beschreibung:

- Die beiden Haltekanten liegen mittig zwischen den beiden Alterszentren.
- Die Kante dorfeinwärts bleibt am heutigen Standort und wird als verkürzte Variante (9.60 m) gestaltet. Dies bedeutet, dass die erhöhte Kante den hindernisfreien Einstieg nur in der ersten und zweiten Tür zulässt.
- Die Kanten sind als Verengung der Strasse angeordnet und fügen sich als Verkehrsberuhigungsmassnahme in das Gesamtkonzept des Dorfes.
- Damit die Kanten für die Busse befahrbar sind, müssen die bestehenden Parkfelder auf der Krankenhausstrasse versetzt werden.

Vorteile:

- Die Haltestelle liegt am Wunschort zentral zwischen den Alterszentren und führt zu kurzen Wegen für die betagten Anwohner und Besucher.
- Die Verengung hebt den Charakter des gebäudeverbindenden Platzes zwischen den Alterszentren als Torwirkung hervor und sensibilisiert die Autofahrenden für das erhöhte Querungsbedürfnis, was den Verkehr beruhigt und die Sicherheit der Fussgänger erhöht.
- Die Haltekanten sind innerhalb der heutigen Trottoirbereiche realisierbar.

Nachteile:

- Die Anordnung der Haltekanten erschwert die Wegfahrt aus dem Kiesweg auf Parzelle 1149 (Verschwenkung Kiesweg nötig).
- Die ausgleichende Geländeneigung zum Kastanienpark kann problematisch sein.

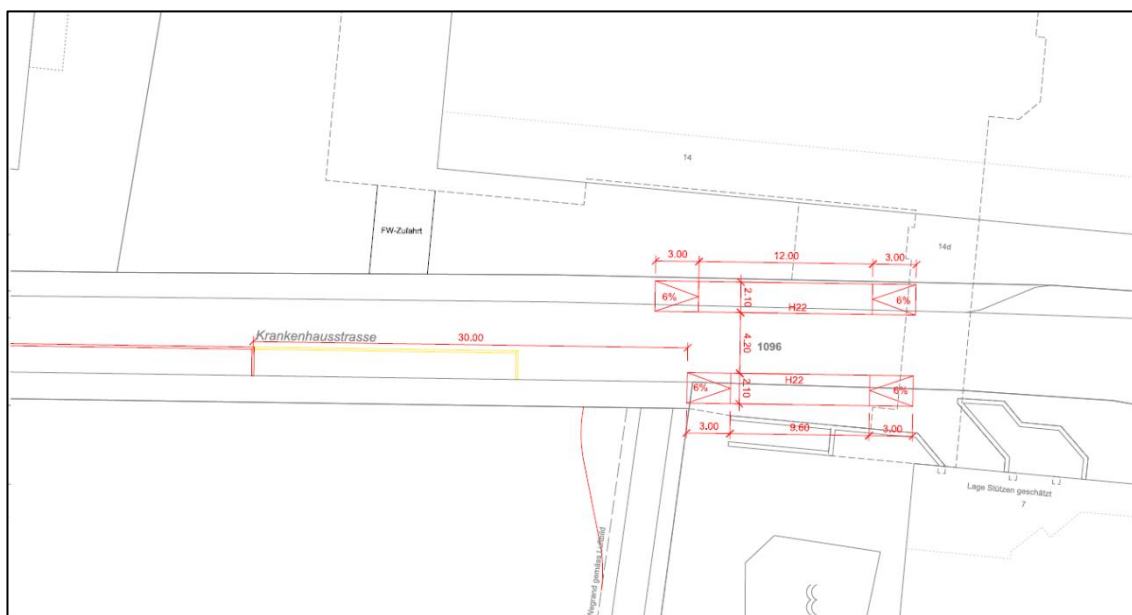


Abbildung 13 Situationsplan der Bushaltestelle der Variante 1

5.6.3 Variante 5: Zwischen Alterszentren Verbreiterung Rampe

Beschreibung:

- Anordnung analog Grundlösung Variante 1
- Um den Konflikt mit dem Kiesweg auf der Parzelle 1149 zu entschärfen, wird die Haltekante dorfeinwärts mitsamt dem Fussgängerstreifen Richtung Norden geschoben. Dafür wird die Rabatte des Altersheims teilweise entfernt und der Zugangsweg verbreitert.

Vorteile:

- Die Haltestelle liegt am Wunschort zentral zwischen den Alterszentren und führt zu kurzen Wegen für die betagten Anwohner und Besucher.
- Die Verengung hebt den Charakter des gebäudeverbindenden Platzes zwischen den Alterszentren als Torwirkung hervor und sensibilisiert die Autofahrenden für das erhöhte Querungsbedürfnis, was den Verkehr beruhigt und die Sicherheit der Fussgänger erhöht.
- Der Konflikt mit dem Kiesweg entfällt.

Nachteile:

- Die ausgleichende Geländeneigung zum Kastanienpark kann problematisch sein.
- Der Zugang zum Eingang des Altersheims ist zu steil (8% Neigung) und somit nicht behindertengerecht. Obwohl das im heutigen Zustand so besteht, sollte bei einer baulichen Anpassung dieser Mangel behoben werden.
- Die Stütze und ein Lichtschacht stehen im Konflikt mit der verbreiterten Rampe.
- Vertreter des Altersheims sehen sich in den Möglichkeiten eingeschränkt, von der Strasse her direkt unter das Vordach anzuliefern.

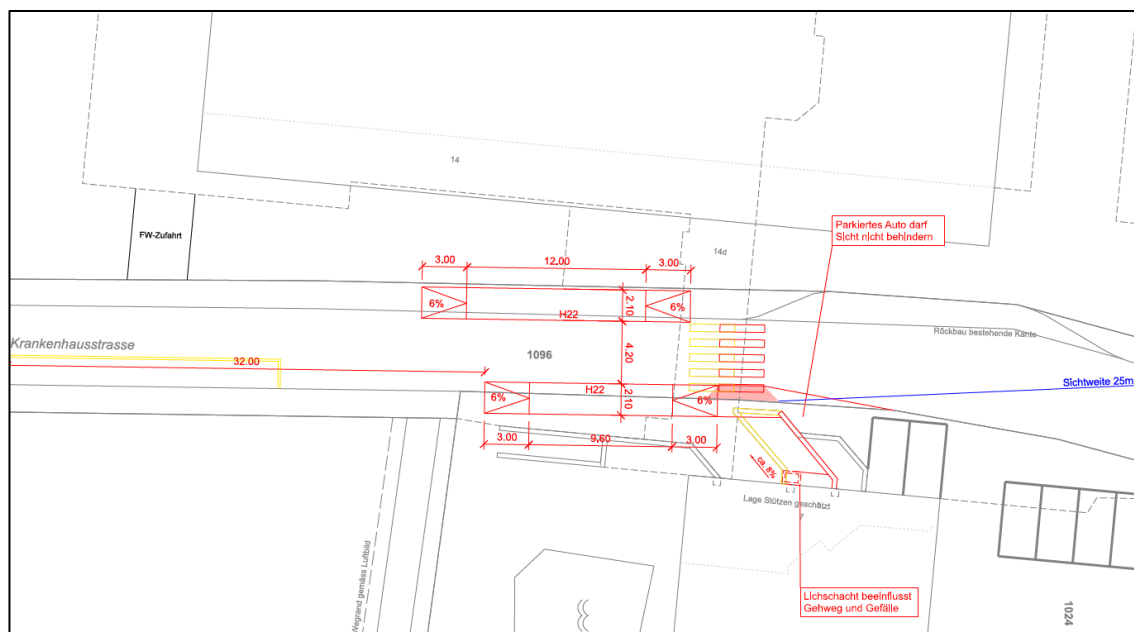


Abbildung 14 Situationsplan der Bushaltestelle der Variante 5

5.6.4 Fazit

Von den insgesamt 10 untersuchten Varianten sind noch zwei ziemlich ähnliche Lösungen übrig. Dabei gilt es abzuwägen, welche Einschränkungen ertragbarer sind.

Variante 1:

Die Ausfahrt aus dem Kiesweg wird mit grösseren Fahrzeugen in Richtung Dorf nicht mehr möglich sein. Ansonsten ist die Umsetzung der Haltekanten ohne Eingriff an den umliegenden Objekten möglich.

Variante 5:

Üblicherweise sollte eine Anlage, welche neu gebaut, erweitert oder angepasst wird, den geltenden Normen angepasst werden. Bei der verbreiterten Rampe ist eine Abflachung nicht möglich. So würde der heutige Bestand mit dem leicht zu starken Gefälle (8% statt 6%) für die Verbreiterung übernommen. Das Argument zu den eingeschränkten Möglichkeiten der Anlieferung ist unterzuordnen.

Für die Vertiefung des Projekts ist hier ein Entscheid nötig.

5.7 Schulhausstrasse

Entlang der Schulhausstrasse sind sinngemäss viele Schüler unterwegs. Die enge und unübersichtliche Kreuzung Kirchstrasse (bei Bäckerei Wegmüller) ist bereits mit Vertikalversätzen ausgestattet. Die Verkehrsteilnehmer sind sich an die gegenseitige Rücksichtnahme an dieser Stelle gewöhnt. Dieser Umstand und die engen Platzverhältnisse führen dazu, dass die Situation unverändert bleibt.

Im Bereich des Primarschulhauses bestehen zwei Vertikalversätze, welche als sogenannte Berliner-Kissen ausgeführt sind. Die Geschwindigkeitsmessung hat jedoch gezeigt, dass diese die gefahrene Geschwindigkeit nur ungenügend beeinflussen.

Folgende weitere Massnahmen sind im Rahmen der Einführung von Tempo 30 umzusetzen:

- Im Bereich des Primarschulhauses werden zwei Einengungen platziert. Diese dienen wiederum zur Verdeutlichung des Verkehrsregimes und als Querungshilfe für die Schüler.

5.8 Freimettigenstrasse

Auf der Freimettigenstrasse bis zur Industriestrasse ist ein Fussweg nur mit einer Leitlinie markiert und kurz nach dem Engpass bei Hausnummer 4 und 5 muss wird die Strassenseite gewechselt. Hinsichtlich der neuen Überbauung Vogt-Areal ist auf dieser Achse mit einem grösseren Fussgängeraufkommen zu rechnen, was eine Sicherung des Fussweges noch dringlicher macht. Ausführliche Erläuterungen sind im Bericht zur Fussgängeranalyse zu finden [3].

Folgende Massnahmen sind im Rahmen der Einführung von Tempo 30 umzusetzen:

- Ein durchgehendes Trottoir ohne Seitenwechsel soll erstellt werden. Aufgrund der Platzverhältnisse rund um die Hausnummer 4 wird im vordersten Bereich der markierte und mit Pollern gesicherte Fussweg belassen. Nach der Engstelle wird ein bauliches Trottoir auf der östlichen Strassenseite erstellt. Das Trottoir wird nach dem Grundstück der Kirchengemeinde (Parzelle 59) in die neue Überbauung Vogt-Areal integriert. Während der Übergangszeit wird das Trottoir wiederum markiert weitergeführt.
- Die Freimettigenstrasse wird neu als Einbahnstrasse (Velos ausgenommen) in Richtung Norden geführt. Damit werden Kreuzungskonflikte in der Engstelle verhindert. Der Weg über die Industriestrasse ist für die ausfahrenden Fahrzeuge gleichwertig.
- Um weitere Entlastung und gesteigerte Sicherheit für den Langsamverkehr, insbesondere Velos, zu erwirken, wird ein Lastwagenfahrverbot signalisiert. Dies ist noch abhängig vom **Variantenentscheid Neopac**.

5.9 Industriestrasse

Auf der südwestlichen Seite der Industriestrasse befindet sich die Anlieferung der Neopac AG. Das Rückwärtsmanöver zur Anfahrt der Laderampen beginnt auf der Strasse und führt rückwärts über das Trottoir. Der Schulweg vom und zum Quartier Rain führt heute über dieses Trottoir. Ausführliche Erläuterungen sind im Bericht zur Fussgängeranalyse zu finden [3].

Folgende Massnahmen sind im Rahmen der Einführung von Tempo 30 umzusetzen:

- Um die Konflikte zwischen den Lastwagen und den Fussgängern, insbesondere den Schülern, zu verhindern, wird der Schulweg auf das gegenüberliegende Trottoir verschoben. Aus diesem Grund muss dieses auf einer Länge von ca. 50 m als komplettes Trottoir ausgebaut werden. Dabei ist eine Versetzung eines Einlaufschachtes nötig (Kosten eingerechnet, Lage noch nicht definiert).
- Das heutige Trottoir soll zurückgebaut werden, damit der Fussverkehr strikt von der Anlieferung ferngehalten wird. Für den Abbruch sind Arbeiten am Belag, der Entwässerung und der Brücke nötig. Zudem muss die Betonplatte der Anlieferungsrampen gekürzt werden. Es ist zu prüfen, ob ein allgemeiner Deckbelagsersatz oder eine allfällige Brückensanierung im gleichen Schritt erledigt werden sollte, um die Synergien zu nutzen.
- Mit der Verschiebung des Schulwegs müssen die Warteräume der Neopac-Anlieferung neu organisiert werden. Siehe **Variantenentscheid Neopac**.

Um den Schulweg durchgehend auf der nordöstlichen Strassenseite führen zu können, ist zudem ein Trottoir rund um das Grundstück der Burgdorfstrasse 30 nötig. Dies wird in einem separaten Projekt behandelt.

5.10 Varianten Neopac

5.10.1 Ausgangslage

Die Firma Neopac wird wöchentlich von ca. 150 Lastwagen beliefert. Diese Lastwagen halten in einer definierten Wartezone, um weitere Informationen über den Zeitpunkt und Laderampe ihres Warenumschlages zu bekommen. Wenn die Informationen vorliegen und die Laderampe frei ist, wird über die Industriestrasse ein Rückwärtsmanöver an die Laderampe ausgeführt. Grundsätzlich ist es so, dass ein Rückwärtsmanöver spiegelseitig (wenn eine Kurve in Richtung der Beifahrerseite ausgeführt wird) anspruchsvoller ist als ein Manöver auf der Seite des Fahrers.

Im vorliegenden Fall ist eine direkte Zufahrt von der Kantonsstrasse über die Industriestrasse damit verbunden, dass man das Rückwärtsmanöver an die Laderampe spiegelseitig ausführen muss. Aus diesem Grund bevorzugen einige Fahrer ein Wendemanöver auf der Kreuzung Industrie-/Freimettigenstrasse, um danach fahrerseitig manövrieren zu können. Das Wendemanöver auf der Kreuzung ist jedoch widerrechtlich und sicherheitskritisch.

Die nötigen Manöver sind abhängig von der Anordnung der Wartezeiten und des allenfalls nötigen Wendeortes.

Im Folgenden werden Varianten zur Weiterverfolgung der Problematik aufgezeigt. Die Varianten sind bisher nicht mit der Neopac AG abgesprochen worden und sind somit nur Vorschläge aus verkehrlicher Sicht.

5.10.2 Variante 1: doppelte Zufahrt

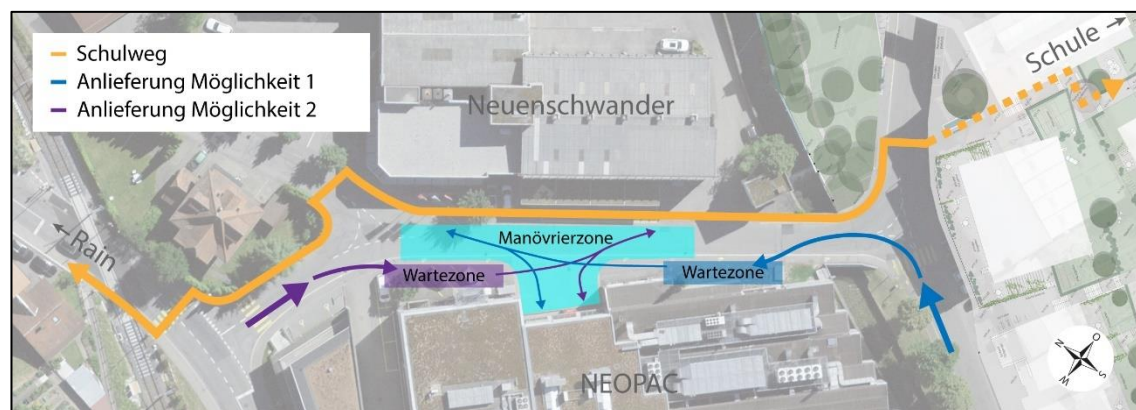


Abbildung 15 Situation Neopac Variante 1 mit Zufahrt von beiden Seiten

Auf der Strassenseite der Neopac können aufgrund der Verschiebung des Trottoirs zwei Wartezonen angeordnet werden. Diese können je nach Zufahrtsrichtung benutzt werden. Da die Wartezonen somit vor der Manövrierezone liegen, können die Fahrzeuge direkt ohne Wendemanöver die Rampe anfahren. Voraussetzung dafür ist, dass sämtliche Lastwagen, welche nur fahrerseitig manövrieren wollen/können über die Freimettigenstrasse Zufahren.

In früheren Sitzungen ist die Zufahrt über die Freimettigenstrasse verworfen und diese mit einem Lastwagenfahrverbot belegt worden. Die Variante wird nun wieder aufgenommen, da sie einem Kompromiss mit Zugeständnissen von verschiedenen Seiten entspricht, was mit der aktuellen Variantenfindung ein denkbare Szenario wäre.

Vorteile

- Keine Wendemanöver nötig
- Wenig Einschränkungen und Umwege für Anlieferungsbetrieb
- Mit der Schulwegführung oberhalb des Knoten Industrie-/Freimettigenstrasse wird der Schulweg auch mit der Zufahrt über die Freimettigenstrasse nicht gekreuzt.

Nachteile

- Forcierter Lastwagenverkehr auf der Freimettigenstrasse
- Für Lastwagen von Konolfingen her (sehr wahrscheinlich nur ein geringer Anteil) könnten nur über die Industriestrasse Zufahren und spiegelseitig manövrieren. Ansonsten müsste die Einmündung der Freimettigenstrasse in die Kantonsstrasse etwas aufgeweitet werden (Pfosten versetzen).

Kosten unter 20'000 CHF

5.10.3 Variante 2: Wenden über Parkplatz

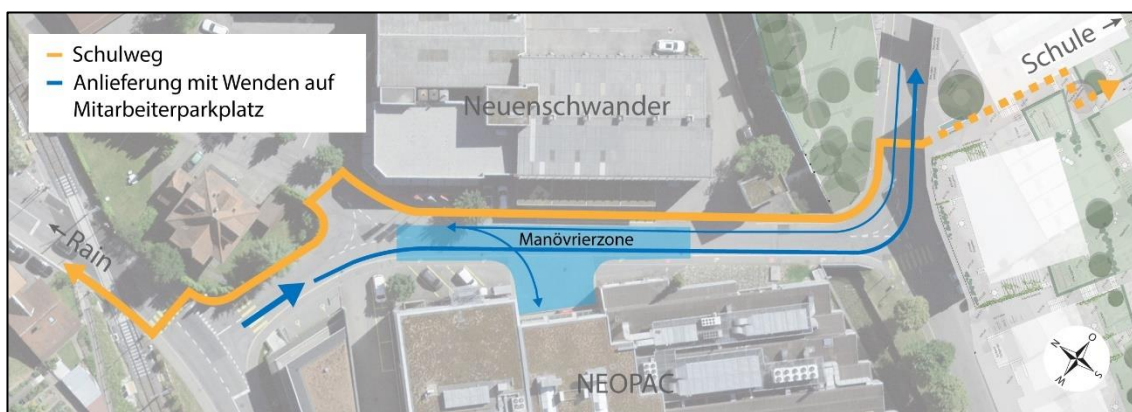


Abbildung 16 Situation Neopac Variante 2 mit Wenden auf dem Mitarbeiterparkplatz

Die Wartezone wird auf den Mitarbeiterparkplatz der Neopac AG verlegt. So müssen keine Wendemanöver im Strassenraum gemacht werden, weil die Anfahrt nach der Wartezone automatisch von der richtigen Seite erfolgt. Für die Leitung der Lastwagen würde ein Leitsystem installiert, damit der Informationsfluss über die Distanz funktioniert.

Vorteile

- Keine Wendemanöver im Strassenraum
- Klare Regelung der Zufahrt und des Anlieferungsprozesses

Nachteile

- Jedes Anlieferungsfahrzeug muss zuerst zum Mitarbeiterparkplatz fahren, was Umwegfahrten und Mehrverkehr im oberen Teil der Freimettigenstrasse bedeutet.
- Hohe Investitionen für Ertüchtigung des Parkplatzes und Installation eines Leitsystems

Kosten ca. 50'000-400'000 CHF (abhängig davon, ob heutiger Parkplatz für Lastwagen ausgelegt ist, was jedoch bezweifelt wird)

5.10.4 Variante 3: Bestand

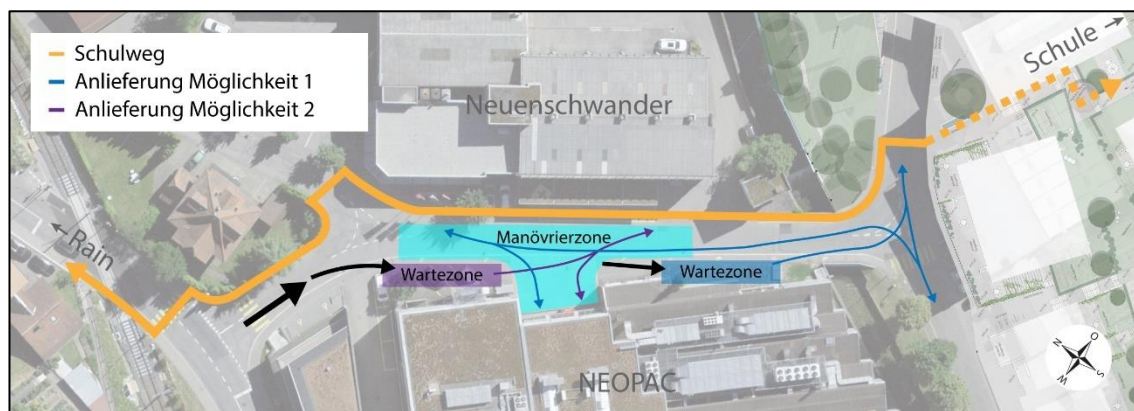


Abbildung 17 Situation Neopac Variante 2 mit toleriertem Wenden auf Kreuzung

Der aktuelle Zustand besteht schon seit einiger Zeit (früher mit Wartezone auf südwestlicher Strassenseite) und funktioniert grundsätzlich. Mit der Verlegung des Schulweges wird zudem das akuteste Sicherheitsdefizit behoben. Als Kompromiss könnte das Wendemanöver auf der Freimettigenstrasse toleriert werden.

Mit der Umsetzung der Überbauung Vogt-Areal verändert sich die Situation rund um die Kreuzung Freimettigen-/Industriestrasse grundlegend. Wendemanöver auf der Kreuzung können entsprechend sicherheitskritischer werden.

Kosten unter 20'000 CHF

5.10.5 Fazit

Grundsätzlich soll die Lösung ohne übermässige Einschränkungen im täglichen Betrieb für die Neopac funktionieren. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Lösung mit den Betroffenen zusammen vertieft wird.

Variante 1:

Mit der offiziellen beidseitigen Zufahrt wird die Thematik kleinräumig gelöst ohne grosse Umwege und Einschränkungen. Hingegen muss im Betrieb sichergestellt werden, dass die entsprechenden Lastwagen auf Anhieb von der richtigen Seite zufahren.

Variante 2:

Sämtliche Vorgänge rund um die Anlieferung (abgesehen von der Rampenan- und wegfahrt) finden separiert auf Privatgelände abgewickelt. Hingegen sind die Eingriffe in den Parkplatz und den Betrieb der Anlieferung ziemlich gross und bringen hohe Kosten mit sich.

Variante 3:

Falls keine Einigung aller Betroffenen erzielt werden kann, könnte die Situation auf dem Bestand belassen werden, was aber mindestens langfristig die ungelösten Probleme wieder hervorbringen würde.

Es wird empfohlen mit der Neopac AG eine einvernehmliche Lösung zu finden. Dabei wird die Variante 1 als am konsensfähigsten eingestuft.

Für die Vertiefung des Projekts ist hier ein Entscheid nötig.

5.11 Bahnhofstrasse

Der Bereich um die Bahnhofstrasse wurde kürzlich umgestaltet und die Bushaltestelle hindernisfrei gemacht. Der Strassenraum ist sehr offen gestaltet und es wird das Prinzip der rücksichtvollen Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern angewendet. Dieses Prinzip passt sehr gut in die Tempo-30-Zone, was dazu führt, dass die Bahnhofstrasse grundsätzlich ohne Massnahmen auskommt.

Als Optimierung der Verkehrsabwicklung sollte hingegen das Regime rund um die Post neu betrachtet werden. Die heutige Führung zwingt das von der Haube kommende Fahrzeuge, um das Postgebäude auszuholen. Dieser Umstand ist vermutlich dadurch verschuldet, damit dorfsseitig genügend Stauraum vor dem Bahnübergang zur Verfügung gestellt werden kann. Mit dem Umbau des Bahnhofs konnte jedoch die Schliessdauer des Bahnübergangs minimiert werden, was dazu führt, dass dieser zusätzliche Stauraum nicht mehr nötig ist.

Es sind mehrere Varianten der Verkehrsführung rund um die Post möglich (siehe Abbildung 18). Allen voran wäre eine beidseitige Anbindung der Haubenstrasse an die Ortsdurchfahrt sinnvoll. Das gesamte System ist stark von den Knoten an der Ortsdurchfahrt abhängig. Aus diesem Grund sollte ein Regimewechsel gemeinsam mit der Sanierung der Kantonsstrasse realisiert werden. Genauere Informationen dazu gibt es im Kapitel 7.

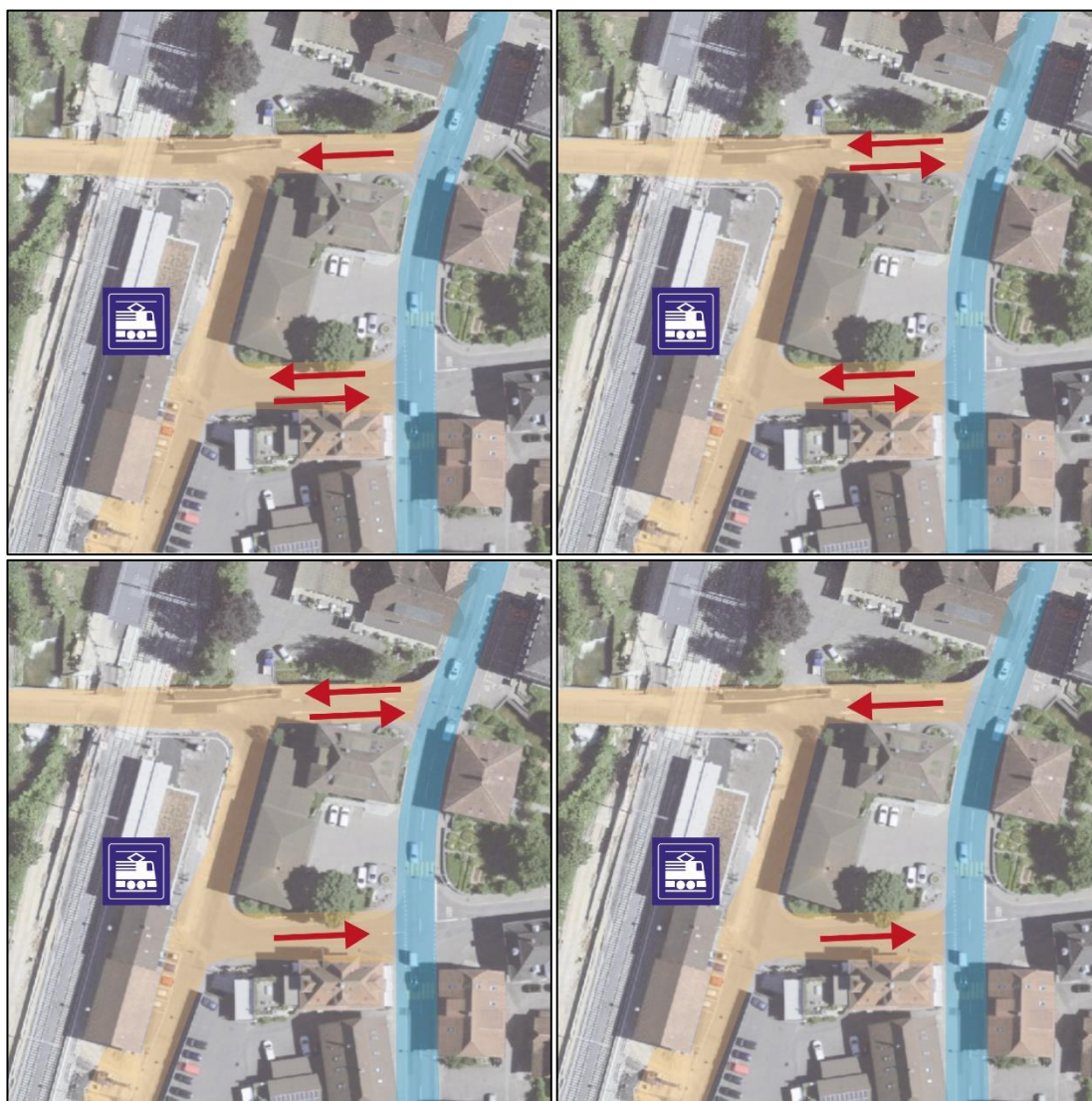


Abbildung 18 Denkbare Verkehrsführungen rund um die Post

6 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung weist eine Genauigkeit von +/- 30% auf und basiert auf dem aktuellen Planstand.

Kostenpunkte	Kosten inkl. MwSt.
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	110'000 CHF
Verkehrsregelung Feuerwehr-PP	Siehe Variantenbeschrieb
Bushaltestelle Kastanienpark	110'000 CHF
Trottoir Freimettigenstrasse	35'000 CHF
Neubau Trottoir Industriestrasse	65'000 CHF
Abbruch Trottoir Industriestrasse	100'000 CHF
Leitsystem Neopac	Siehe Variantenbeschrieb

Tabelle 2 Zusammenstellung Kostenschätzung

7 Kantonsstrasse

Der Kanton Bern ist sich bewusst, dass die Kantonsstrasse durch Oberdiessbach sanierungsbedürftig ist. Im Rahmen einer Sanierung werden wiederum die Defizite auf dem Strassenzug analysiert und bestmöglich beseitigt. Der Kanton ist dabei bestrebt, die Strasse dem Ortsbild anzupassen und auch die Absichten und Bestrebungen der Gemeinde zu berücksichtigen. Dies gilt im vorliegenden Fall auch für eine allfällige Verkehrsberuhigung. Weil der Strassenraum im Bereich des historischen Dorfkerns grundsätzlich beengt und die Sichtweiten eingeschränkt sind, könnte sich der Kanton auch eine Übernahme einer Tempo-30-Zone auf die Kantonsstrasse vorstellen. Dabei würde die Ortsdurchfahrt weiterhin als vortrittsberechtigte Strasse geführt und nur mit gestalterischen und signalisierten Massnahmen beruhigt (keine kapazitätseinschränkenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen). [10]

Aufgrund dieser Haltung des Kantons wäre ein effektiv durchgängiges System über den gesamten Dorfkern möglich, was nicht nur die Sicherheit steigern, sondern auch die Zerschneidung des Dorfes durch die Kantonsstrasse mindern würde.

Die Einbindung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt ist nur möglich, wenn die Dorfkernzone realisiert wird. Zudem verlangt der Kanton, dass der Gemeinderat hinter den Absichten zur Tempo-30-Zone auf der Ortsdurchfahrt steht und diese mitträgt, ansonsten werden solche Überlegungen beim Kanton nicht weiterverfolgt.



8 Verzeichnisse

Grundlagen- und Quellenverzeichnis

- [1] Gemeinde Oberdiessbach, «Protokollauszug des Gemeinderates 13. Sitzung vom 02.09.2020, Beschluss Nr. 119,» 2020.
- [2] B+S AG, «Entscheidungsgrundlage Verkehrsberuhigung,» 2020.
- [3] B+S AG, «Fussgängeranalyse Industriestrasse / Freimettigenstrasse,» 2019.
- [4] Transitec Beratende Ingenieure, «Oberdiessbach, Industriestrasse: Varianten Trottoir,» Bern, 2019.
- [5] B+S AG, «Verkehrserhebung Oberdiessbach,» Bern, 2020.
- [6] Beratungsstelle für Unfallverhütung, «Tempo-30-Zonen,» Bern, 2017.
- [7] Gemeinde Oberdiessbach, «Protokollauszug des Gemeinderates 25. Sitzung vom 26.03.2021, Beschluss Nr. 241,» 2021.
- [8] B+S AG, «Beurteilung Feuerwehr Parkierung,» 2021.
- [9] B+S AG, «Variantenstudium Bushaltestelle,» 2021.
- [10] B+S AG, «Erläuterungsbericht Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach KS 229,» 2021.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Übersicht Dorfstruktur Oberdiessbach	5
Abbildung 2	Übersicht des Fuss- und Veloverkehrsnetz	6
Abbildung 3	Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zone im Dorfkern	8
Abbildung 4	Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung auf der Achse Krankenhaus- /Schulhausstrasse	9
Abbildung 5	Übersicht der Variante Verkehrsberuhigung mit baulichen Massnahmen	10
Abbildung 6	Standorte der Geschwindigkeitsmessungen	12
Abbildung 7	Seitliche Einengung mit Anpassung Strassenrand (Quelle: bfu)	13
Abbildung 8	Seitliche Einengung mit Pflanztrog	13
Abbildung 9	Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 1	15
Abbildung 10	Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 2	15
Abbildung 11	Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 3	16
Abbildung 12	Situation Feuerwehr-Parkierung Variante 4	17
Abbildung 13	Situationsplan der Bushaltestelle der Variante 1	20
Abbildung 14	Situationsplan der Bushaltestelle der Variante 5	21
Abbildung 15	Situation Neopac Variante 1 mit Zufahrt von beiden Seiten	23
Abbildung 16	Situation Neopac Variante 2 mit Wenden auf dem Mitarbeiterparkplatz	24
Abbildung 17	Situation Neopac Variante 2 mit toleriertem Wenden auf Kreuzung	25
Abbildung 18	Denkbare Verkehrsführungen rund um die Post	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Übersicht Verkehrskennzahlen	12
Tabelle 2	Zusammenstellung Kostenschätzung	27



Anhänge

- A Situationsplan 1:1000 Massnahmenplan
- B Situationsplan 1:200 Trottoir Freimettigenstrasse
- C Situationsplan 1:200 Trottoir Industriestrasse
- D Aufstellung Kostenschätzung

Beilagen

Variantenstudium Bushaltestelle Kastanienpark

Erläuterungsbericht Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdiessbach

Entscheidungsgrundlage Verkehrsberuhigung

Beurteilung Feuerwehr Parkierung

Fussgängeranalyse Industriestrasse / Freimettigenstrasse