



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Gemeinde Worb

Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Rüfenacht Ost



Mitwirkungsbericht

Auftraggeber/in

Gemeinde Worb
Nicole Geser
Bärenplatz 1, Postfach, 3076 Worb
Tel 031 838 07 81
E-Mail: nicole.geser@worb.ch

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Andrea Marti
Waldeggstrasse 30, 3097 Liebefeld / Bern
Tel. 031 978 00 78
E-Mail: andrea.marti@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Rüfenacht Ost	Projektnummer 90'834	Anzahl Seiten 28
Koreferat Doris Däpp	Datum 05.04.2024	Kürzel dda
Ablageort K:\RBSB\Tiefbau\Worb\90834 T-30 Zone Lindenstrasse Rüfenacht\04_Verfahren\003_Mitwirkung\24-04-19_Mitwirkungsbericht T30 Rüfenacht Ost_V003.docx		
Gedruckt	19.04.2024	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Vorabzug	ama	12.02.2024
002	Ergänzung Rückmeldung Gemeinde	ama	03.04.2024
003	Ergänzung Rückmeldung Anhörung Privatstrassen	ama	17.04.2024

Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Rüfenacht Ost	3
Mitwirkungsbericht	

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Mitwirkungseingaben	5
2.1	Rückmeldungen aus Begehung vom 13.12.2023	5
2.2	Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben)	13
2.3	Privatstrassen Anhörung	27
3	Fazit	28

1 Ausgangslage

Die Gemeinde Worb möchte künftig die Verkehrssicherheit in der Ortschaft Rüfenacht erhöhen und die Strassenzüge vereinheitlichen / gleichbehandeln. Dazu soll im vorliegenden Projektperimeter eine Tempo 30 Zone eingeführt werden.

Für eine möglichst grosse Akzeptanz in der Bevölkerung für das Projekt wurde der Bevölkerung von Rüfenacht die Möglichkeiten gegeben sich zu verschiedenen Themen (u.a. Frage nach Schwachstellen / Gefahrenstellen) zu äussern. Die Rückmeldungen fliessen in diesen Mitwirkungsbericht mit ein.

Eine gemeinsame Begehung der kritischen Stellen mit den Anwohnenden im Rahmen der Mitwirkung fand am 13. Dezember 2023 statt.

Anschliessend hatte die Bevölkerung bis Ende Jahr Zeit sich auch noch schriftlich zum Projekt zu äussern und Anliegen zu platzieren.

Bei den Privatstrassen wurden die Eigentümerinnen und Eigentümer gestützt auf Art. 44 Strassenverordnung, mit Schreiben im März 2024 vorgängig angehört.

Daraus hat sich ergeben, dass die Einführung einer Tempo-30-Zone im Gebiet «Rüfenacht Ost» denkbar wäre.

2 Mitwirkungseingaben

2.1 Rückmeldungen aus Begehung vom 13.12.2023

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
1	Allgemein	Eltern mit Flyer sensibilisieren, dass die Kinder vermehrt zu Fuss zur Schule gehen, weniger Elterntaxis.	Zur Kenntnis genommen	Die Thematik wird von Seiten Schule regelmässig thematisiert.
2	Allgemein	Es wird verlangt, dass bis zur Einführung von Tempo 30, Geschwindigkeitskontrollen gemacht werden	Zur Kenntnis genommen	Die Kontrollen des rollenden Verkehrs obliegen der Kantonspolizei.
3	Allgemein	Tempo reduzieren wird als sehr wichtig erachtet	Zur Kenntnis genommen	-
4	Allgemein	Es wird gewünscht, dass der ganze Schulweg zur Tempo 20 Zone wird.	Wird nicht umgesetzt	<p>Eine Begegnungszone mit Tempo 20 ist nicht vorgesehen, da die Abschnitte nicht einem typischen Charakter für die Einrichtung einer Begegnungszone entsprechen und zur Einhaltung der Geschwindigkeit aufwendige Massnahmen getroffen werden müssten. Die Länge und ein wechselndes Vortritts- und Geschwindigkeitsregime wirkt sich zudem negativ auf die Akzeptanz und Verständlichkeit aus. Es ist empfehlenswert Begegnungszonen nur über einen überschaubaren Abschnitt zu erstellen, welcher über die entsprechenden Frequenzen verfügt. .</p> <p>Durch die Einführung der Tempo 30 Zone wird das Geschwindigkeitsniveau bereits gesenkt und die Wohnqualität verbessert.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
5	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	Es wird verlangt, dass der Fussgängerstreifen bestehen bleibt, da es keine Probleme mit Fussgängern gibt.	Wird nicht umgesetzt	<p>Dieser Fussgängerstreifen liegt nicht unmittelbar vor einer Schule oder einem Heim. Somit ist der Erhalt des Fussgängerstreifens in der Tempo 30 Zone unzulässig. Unabhängig von der Tempo 30 Zone weist der Fussgängerstreifen diverse Mängel auf. Neben den schlechten Sichtverhältnissen wird auch der Annäherungsbereich überfahren. Zur Gewährleistung der Sicherheit müsste der Fussgängerstreifen somit ohnehin verschoben oder aufgehoben werden.</p> <p>Eine Verschiebung des Fussgängerstreifen zum Knoten löst zwar die bestehenden Mängel, generiert allerdings neue Sicherheitsdefizite. Es entsteht ein Durchschuss für die Fussgänger und die anhaltenden Autos stehen im Knotenbereich.</p> <p>Für eine Verschiebung nach Westen müsste der Gehweg verlängert werden. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich (vgl. Punkt 8).</p> <p>In Anbetracht der gegebenen Verhältnisse ist somit die Aufhebung des Fussgängerstreifens die sicherste und bei der Einführung einer T30 Zone auch die einzige Lösung. Für die Kinder wird mit Füsschen eine geeignete Querungsstelle markiert.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
6	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	Der Fussgängerstreifen soll mehr in die Kreuzung verschoben werden	Wird nicht umgesetzt	siehe Punkt 5
7	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	Die Ideallinie für den Fussverkehr liegt im Kreuzungsbereich	Zur Kenntnis genommen	<p>siehe Punkt 5</p> <p>Durch Entfernung des Fussgängerstreifens und den tiefen Geschwindigkeiten kann die Strasse dort überquert werden, wo man sich am sichersten fühlt und wo die Sichtverhältnisse am besten sind.</p>
8	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	Trottoir auf der Nordseite soll weitergeführt werden. So wäre auch eine Verschiebung des Fussgängerstreifens nach Westen möglich.	Wird nicht umgesetzt	<p>Der bestehende Strassenraum ist zu schmal für die Realisierung eines baulichen Gehwegs ohne Landerwerb.</p> <p>Der vorgeschlagene Fussgängerlängsstreifen ist grundsätzlich nur als Provisorium zulässig. Ausserdem muss bei einer Anordnung im bestehenden Strassenraum damit gerechnet werden, dass der Längsstreifen beim Kreuzen befahren wird, was somit neue Sicherheitsrisiken birgt. Aufgrund des zu schmalen Strassenraums können auch nicht durchgehend Pfosten zum Schutz des Fussverkehrs angeordnet werden. Zudem müssten bei sämtlichen Einmündungen die Sicht auf den Längsstreifen sichergestellt werden, was massive Eingriffe in die privaten Vorbereiche zur Folge hätte. Aus diesem Grund ist es sicherer, die Strasse zu queren und den baulichen Gehweg auf der Südseite zu verwenden. Es wird kein Längsstreifen realisiert und der</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				Fussgängerstreifen kann nicht verschoben werden (vgl. Punkt 5).
9	Alte Bernstrasse Nr. 31 - 40	Es wird gewünscht, dass es weder Bodenwellen, noch eine Verengung gibt	Nicht berücksichtigt	Die Verkehrsmessungen an der Alten Bernstrasse zeigen, dass für die Einhaltung des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus bauliche Elemente notwendig sind. Die Massnahmen wurden auf das Minimum reduziert.
10	Alte Bernstrasse Nr. 31 - 40	Keine Hindernisse wie Bodenwellen oder seitliche Einengungen gewünscht (Dreck, Lärm)	Nicht berücksichtigt	Siehe Punkt 9 Die Ausgestaltung der Einengungen wurde mit dem Werkhof abgestimmt, damit Unterhaltsarbeiten gut möglich sind.
11	Alte Bernstrasse Nr. 31 - 40	Andere Teilnehmer sind der Ansicht, dass es zur Einhaltung der angestrebten Geschwindigkeit zwingend Hindernisse braucht.	Wird umgesetzt	Diese Aussage ist korrekt, siehe Punkt 9. Die Geschwindigkeit muss mit einer Nachkontrolle überprüft werden. Bei Nichteinhalten müssen noch umfangreichere Massnahmen getroffen werden.
12	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Der Abschnitt Alte Bernstrasse Höhe Liegenschaft Nr. 69 gilt als Schulweg zum WOBO	Zur Kenntnis genommen	-
13	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Im unteren Bereich soll eine Längsmarkierungen für den Fussverkehr angebracht werden.	Wird nicht umgesetzt	Der Strassenraum ist in diesem Bereich nur etwa zwischen 4.10 und 4.50 m breit. Das Kreuzen der Fahrzeuge ist hier schon heute ohne Ausweichung auf private Grundstücke kaum bis gar nicht möglich. Der Fussgängerlängsstreifen müsste somit ständig überfahren werden und würde dem Fussverkehr lediglich eine Scheinsicherheit vermitteln. Ausserdem ist der

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				Längsstreifen grundsätzlich nur als Provisorium zulässig. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse ist hier ein Fussgängerlängsstreifen nicht zielführend. Vgl. Punkt 8
14	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Es wird verlangt, dass ein Fussgängerstreifen bei der Treppe zum Kirchgemeindehaus markiert wird.	Wird nicht umgesetzt	Die Anordnung von Fussgängerstreifen in einer Zone ist nur im unmittelbaren Bereich vor Schulen und Heimen zulässig. Ausserdem besteht in solchen Fällen immer die Gefahr vom «Durchschuss».
15	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Die Sichtweite bei der Treppe zum Kirchgemeindehaus müssen überprüft werden.	Zur Kenntnis genommen	Vorgezogener Wartebereich zur Verbesserung der Sicht wurde geprüft, ist allerdings aufgrund der Ausfahrt gegenüber nicht möglich. Es wären umfangreiche Anpassungen auf privatem Eigentum notwendig (Anpassung Bepflanzung und Mauer), die aus Sicht der Gemeinde allerdings nicht verhältnismässig sind.
16	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Es wird gewünscht, auf der alten Bernstrasse Tempo 20 eingeführt wird, um Durchgangsverkehr zu reduzieren und eine Unterscheidung zu den anderen Quartierstrassen herbeizuführen	Wird nicht umgesetzt	Eine Begegnungszone mit Tempo 20 ist nicht vorgesehen, da zur Einhaltung der Geschwindigkeit aufwendige Massnahmen getroffen werden müssten. Ausserdem wäre der Tempo 20 Abschnitt sehr lang. Hinsichtlich Akzeptanz ist es empfehlenswert Begegnungszonen nur über einen überschaubaren Abschnitt zu erstellen, welcher über die entsprechenden Frequenzen verfügt. Durch die Einführung von Tempo 30 wird

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				das Geschwindigkeitsniveau bereits gesenkt, was zu einer teilweisen Verlagerung des Durchgangsverkehrs aufs übergeordnete Netz führen kann. Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs müsste die Durchfahrt baulich verhindert werden. Dies wurde allerdings von den Anwohnenden nicht gewünscht. Vgl. Punkt 4
17	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Tempo 20 führt zur Verlagerung des Verkehrs auf Feldweg.	Zur Kenntnis genommen	siehe Punkt 16
18	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Es wird verlangt, dass Pfosten an Schlüsselstellen (insbesondere bei Vertikalversätzen) angebracht werden, da vermehrt auf dem Trottoir gefahren wird.	Wird berücksichtigt	Wo es die Ausfahrten und Schleppkurven zulassen, werden bei den Vertikalversätzen Pfosten montiert.
19	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Beginn alte Bernstrasse: Wieso wurden dort die Poller entlang des Trottoirs entfernt?	Zur Kenntnis genommen	Die Poller wurden mit dem Mehrzweckstreifen erstellt, zum Schutz der Fussgänger. In der Praxis wurden diese wiederholt beschädigt oder gar umgefahren. Im Sinne der Interessensabwägung wurde auf die Wiederherstellung verzichtet, da das Verlangen nach dem Schutz der Fussgänger nicht ausdrücklich nachverlangt wurde, aber auch, weil dadurch die Reinigung und der Winterdienst effizient ausgeführt werden kann. Zwischen Stellplatte und Poller kann kein Fahrzeug hindurch fahren.
20	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Zubringer wird zu wenig beachtet.	Zur Kenntnis genommen	Die Einführung der Tempo 30 Zone kann zu einer teilweisen Verlagerung des Durchgangsverkehrs aufs übergeordnete Netz

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				führen. Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs müsste die Durchfahrt baulich verhindert werden. Dies wurde allerdings von den Anwohnenden nicht gewünscht.
21	Alte Bernstrasse / Lindenstrasse	Gewünscht wird ein rechts Abbiegeverbot für die Fahrzeuge vom Äusseren Stalden kommend.	Wird nicht umgesetzt.	Die Alte Bernstrasse verfügt bereits über eine Durchfahrtsbeschränkung. Aufgrund der Situation vor Ort bzw. der Verkehrssicherheit gibt es keine Gründe für eine weitere solche Massnahme
22	Lindenstrasse	Es wird die schlechte Beleuchtung bemängelt	Keine Massnahmen erforderlich	Im Grundsatz werden Strassen an der Grenze zum Landschaftsgebiet zurückhaltend ausgeleuchtet, im Sinne der Reduktion der Lichtverschmutzung. Ende 2013 wurde gemeinsam mit einem Lichtplanungsexperten ein Straßenbeleuchtungs- und Erneuerungskonzept erstellt, das von der Infrastrukturkommission bewilligt wurde. Ziel war eine energieeffiziente Beleuchtung, die gestalterische, sicherheitstechnische und normative Anforderungen erfüllt und unerwünschte Lichtemissionen vermeidet. Im Januar 2015 genehmigte der Gemeinderat den Planungskredit. Zwischen 2015 und 2019 wurde das Konzept in der Gemeinde Worb umgesetzt.
23	Lindenstrasse	Es wird verlangt, dass für den Dentenberg eine andere Route gefahren werden muss.	Wird nicht umgesetzt.	Strassen dienen in erster Linie dem Verkehr. Die Lindenstrasse ist unter anderem auch eine Erschliessungsstrasse für den Dentenberg.

2.2 Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben)

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
1	Allgemein	<p>Allgemeines: Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die Einführung einer Tempo 30 Zone begrüßen wir sehr. Allerdings sollte der Sicherheit des Veloverkehrs besonders auf der Alten Bernstrasse mehr Beachtung geschenkt werden.</p> <p>Vom Langenloh bis noch Gümligen gibt es heute keine sichere Alltagsveloroute. Die Kantonsstrasse hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, eine abgegrenzte Velofahrbahn fehlt und ist aus Platzverhältnissen in absehbarer Zeit kaum realisierbar. Als Alternative bietet sich nur die Benutzung des Äusseren Stalden und anschliessend der Alten Bernstrasse bis nach Scheyenholz an. Die Alte Bernstrasse ist daher als Hauptverkehrsstrasse (HVS) für den Langsamverkehr zu betrachten.</p> <p>Die bestehenden Vertikalversätze auf der Alten Bernstrasse sind für Velofahrende störend und bremsen den motorisierten Individualverkehr auf der schmalen Strasse kaum und sollten daher entfernt werden. Zudem wäre sinnvoll, durch die Aufhebung des Rechtsvortritts bei der Einmündung der Längimoosstrasse dem Veloverkehr auf der Alten Bernstrasse den Vortritt zu gewähren.</p> <p>Besonders gefährlich wäre aber, wenn auf der talwärts führenden Strassenseite Parkplätze und Abweisblenden angebracht wurden. Velofahrenden müssten in einem grossen Sicherheitsabstand an parkierten Autos vorbeifahren, um einen möglichen</p>	Wird teilweise berücksichtigt	<p>Die Alte Bernstrasse ist als Detailerschliessungsstrasse ausgebaut. Die Nutzung als Velowanderroute ist denkbar. Für eine Alltagsveloroute für den Pendlerverkehr hat diese Strasse zu viele Liegenschaftszufahrten. In den Planungsinstrumenten der Gemeinde sind soweit keine Massnahmen vorgesehen.</p> <p>Die Verkehrsmessungen auf der alten Bernstrasse zeigen, dass ohne bauliche Elemente das angestrebte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht werden kann. Tempo 30 gilt grundsätzlich auch für den Veloverkehr.</p> <p>Daher ist es insbesondere bei Strassen mit Gefälle sinnvoll, mit den Verkehrsberuhigungselementen auch den Veloverkehr etwas zu bremsen.</p> <p>Die Parkplätze entlang der Alten Bernstrasse dienen einerseits als Verkehrsberuhigungselement und andererseits erfüllen sie das Bedürfnis der Anwohnenden.</p> <p>Bei den Einengungen (Pfoften), wo die Durchfahrt für den Veloverkehr gewährt werden kann, wird darauf geachtet, dass ein Lichtraumprofil von 1.20 m zur</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		<p>Zusammenstoss mit sich plötzlich öffnenden Autotüren auszuschliessen. Bei Gegenverkehr würde dies zu kritischen Situationen führen. Sinnvoller wäre, auf die geplanten Parkplätze ganz zu verzichten und dafür bergwärts einen roten Radstreifen zu markieren. Damit würde die Sicherheit der Velofahrenden verbessert und gleichzeitig die Strassenbreite optisch eingengt.</p> <p>Anträge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Alte Bemstrasse soll als alternative Alltagsroute für den Veloverkehr festgelegt werden. 2. Auf Elemente welche den Veloverkehr behindern muss verzichtet werden. Auf der talwärts führenden Seite ist unbedingt auf die Anbringung von Parkplätzen und Abweisblenden zu verzichten. 3. Der Rechtsvortritt bei der Einmündung der Längimoos- in die Alte Bernstrasse ist aufzuheben und dem Veloverkehr auf der Alten Bernstrasse der Vortritt einzuräumen. 		<p>Durchfahrt neben dem Pfosten gewährleistet wird.</p> <p>Markierte Anlagen für den Veloverkehr (bzw. Verkehrstechn. Elemente) werden in Tempo 30 Zonen nicht gemacht, da die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs an den Veloverkehr angepasst ist und Mischverkehr problemlos möglich ist.</p> <p>Am Knoten Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse wäre eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung nur möglich, wenn die Alte Bernstrasse Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Fahrradverkehr ist.</p> <p>Zudem würde dies aufgrund der deutlich grösseren Sichtbermen einen Eingriff in den privaten Eigentum bedingen. Die Vortrittsberechtigungen erhöhen ausserdem die Geschwindigkeit auf der Hauptachse, was nicht gewünscht ist. Aus diesem Grund wird hier auf die Aufhebung des Rechtsvortritts verzichtet.</p>
2	Allgemein	Warum werden die Bushaltestellen nicht mit gelben Linien markiert?	Keine Massnahmen erforderlich	Die gelben Zickzacklinien im Bereich der Bushaltestellen müssen nicht zwingend angeordnet werden. Sie verbieten lediglich das Parkieren in diesem Bereich. Da im gesamten Projektperimeter blaue Zone und somit ein Parkverbot ausserhalb der

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				Parkfelder eingeführt wird, sind die gelben Linien bei den Bushaltestellen hinfällig.
3	Allgemein	Weshalb wird im Bereich der Alte Bernstrasse 23-40 weiter Tempo 40 signalisiert? Ich bin der Meinung, dass durch das Anbringen der Parkplätze im Bereich der Alte Bernstrasse 23-30 so oder so nicht schneller als 30km/h gefahren werden kann. Eine einheitliche Zone Tempo 30 wäre sinnvoll.	Wird berücksichtigt	Es ist eine einheitliche Tempo 30 Zone ohne Unterbrüche geplant. Die geplante Zone "Rüfenacht Ost" schliesst direkt an die bestehende Zone "Rüfenacht West" an, wodurch keine weitere Signalisation für den Zonenbeginn notwendig ist.
4	Allgemein	<p>Auch wenn in den Zielsetzung des Projektes (Kapitel 1.1) die Erhöhung der Lebensqualität nur an fünfter Stelle genannt wird, soll doch das Projekt nicht nur der Temporeduktion («gegen den Verkehr») dienen, sondern vor allem der Verbesserung der Lebensqualität der anwohnenden Bevölkerung.</p> <p>Daher wünschen wir die konkrete Prüfung und Einführung von 20er Zonen an den neuralgischen und von zu Fuss gehenden Personen belebten Plätzen.</p> <p>a) Ab Kreuzung Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse bis Längimoosstrasse 6, inklusive Bergweg und Manövriertfläche vor dem Kirchgemeindehaus.</p> <p>b) Ab Kreuzung Rosenweg / Sperlisackerstrasse; Manövriertfläche Parkplätze Schulhaus; Fliederweg. Aufgrund des massiven Kinder-Taxi-Verkehrs ist hier eine Umkehrung der Vortrittsregelung zu Gunsten der zu Fuss gehenden dringend notwendig.</p> <p>c) Obwohl aktuell ausserhalb des Projektperimeters: Ebenfalls eine 20er Zone ist mehr als angebracht um das neu gestaltete, fast komplett versiegelte, Dorfzentrum um das Sonnenareal; Kreuzung Hinterhausstrasse / Alte Bernstrasse; Dorfstrasse</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Eine Begegnungszone mit Tempo 20 ist nicht vorgesehen, da die Abschnitte nicht einem typischen Charakter für die Einrichtung einer Begegnungszone entsprechen und zur Einhaltung der Geschwindigkeit aufwendige Massnahmen getroffen werden müssten. Die Länge und ein wechselndes Vortritts- und Geschwindigkeitsregime wirkt sich zudem negativ auf die Akzeptanz und Verständlichkeit aus. Es ist empfehlenswert Begegnungszonen nur über einen überschaubaren Abschnitt zu erstellen, welcher über die entsprechenden Frequenzen verfügt.</p> <p>Durch die Einführung der Tempo 30 Zone wird das Geschwindigkeitsniveau bereits gesenkt und die Wohnqualität verbessert.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
5	Allgemein	<p>Herzlichen Dank für die Zeit, welche Sie am 13. Dezember 2023 aufgewendet haben, um den Projektspaziergang zur Umsetzung von Tempo 30 in Rüfenacht Ost abzuhalten. Der Austausch war zielführend und das Verständnis ist nun grösser, in Bezug was der Gesetzgeber zulässt und was nicht.</p> <p>Ergänzend zur Diskussion um das fehlende Trottoir zwischen Alte Bernstrasse 44 und 56 möchte ich folgenden Vorschlag einbringen: Umsetzung von Tempo 20 in diesem Bereich sowie an weiteren neuralgischen Punkten im Dorf (Schulhaus, Knoten Rosenweg/Längimoosstrasse, Sonnenareal, Alte Bernstrasse 40 - 55)</p>	Wird nicht umgesetzt	Siehe Punkt 4
6	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Des Weiteren möchte ich darauf aufmerksam machen, dass bei Verengungen in Längimoosstrasse und Alter Bernstrasse der Autoverkehr, der jetzt schon beinahe nicht mehr zu händeln ist, wenn der Schulunterricht beginnt und endet (vor allem englische Schule), massiv eingeschränkt wird. Meistens sind die Eltern mit grossen Autos unterwegs, was das Kreuzen öfters unmöglich macht.</p> <p>Grundsätzlich bin ich der Ansicht, dass im öffentlichen Bereich bei gegenseitiger Rücksichtnahme Jeder Platz hat. Leider fehlt es aber oft an dieser.</p>	Zur Kenntnis genommen	<p>An der Längimoosstrasse sind keine zusätzlichen Verengungen geplant.</p> <p>Die Verkehrsmessungen an der Alten Bernstrasse zeigen, dass für die Einhaltung des angestrebten Geschwindigkeitsniveaus bauliche Elemente notwendig sind.</p> <p>Die Massnahmen wurden auf das Minimum reduziert.</p> <p>Zwischen den baulichen Elementen steht immer wieder Platz zum Kreuzen zur Verfügung.</p>
7	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Gemäss Abs. 2 Art. 4 der Verordnung über Tempo30er-Zonen sind Fussgängerstreifen in der Zone zulässig: «In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Dieser Artikel gilt nur unmittelbar vor Schulen und Heimen und kann bei der vorliegenden Situation nicht angewandt werden. Somit ist der Erhalt des Fussgängerstreifens in der Tempo 30 Zone unzulässig.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		<p>erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.» Das besondere Vortrittsbedürfnis ist gegeben aufgrund dem Ende des einzigen Gehsteiges. Weiter ist es die einzige Verbindung für Schüler:innen der Südseite der alten Bernstrasse in Richtung Schulhaus. Zudem ist die Kreuzung trotz ihrer Grösse relativ unübersichtlich. Somit ist ein rechtlicher Vorteil für zu Fuss gehende unabdingbar.</p> <p>Der Fussgängerstreifen kann näher an die Kreuzung gelegt werden; womit auch die Problematiken der Sichtweiten gelöst sind. Ein FGS darf in die Kurve hereinragen.</p> <p>Weiter fordern wir nicht nur das Setzen von zwei Pollern (was die Durchgangsbreiten minimiert und vor allem für Personen im Rollstuhl problematisch wird), sondern die bauliche Verbreiterung des Gehsteiges.</p> <p>Alternativ würden wir die Einführung einer 20er Zone begrüßen.</p>		<p>Unabhängig von der Tempo 30 Zone weist der Fussgängerstreifen diverse Mängel auf. Neben den schlechten Sichtverhältnissen wird auch der Annäherungsbereich überfahren. Zur Gewährleistung der Sicherheit müsste der Fussgängerstreifen somit ohnehin verschoben oder aufgehoben werden.</p> <p>Eine Verschiebung des Fussgängerstreifen zum Knoten löst zwar die bestehenden Mängel, generiert allerdings neue Sicherheitsdefizite. Es entsteht ein Durchschuss für die Fussgänger und die anhaltenden Autos stehen im Knotenbereich.</p> <p>Ausserdem sollten gemäss VSS-Norm 640 075 die Fussgängerstreife auf gerader Strecke und rechtwinklig zum Fahrbahnrand angeordnet werden. Dies wäre im Knotenbereich nicht der Fall.</p> <p>Für eine Verschiebung nach Westen müsste der Gehweg verlängert werden. Dies ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich (vgl. Punkt 10).</p> <p>Im Projektperimeter sind aktuell keine umfangreichen Sanierungen geplant. Aus diesem Grund wird das Ziel verfolgt, das Geschwindigkeitsniveau mit möglichst wenigen Massnahmen zu senken. Daher ist die Verengung an den Knoten nur mittels</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				<p>Markierung und Pfosten vorgesehen. Eine bauliche Verbreiterung des Gehweges ist nicht geplant.</p> <p>In Anbetracht der gegebenen Verhältnisse ist somit die Aufhebung des Fussgängerstreifens die sicherste und bei der Einführung einer T30 Zone auch die einzige Lösung. Für die Kinder wird mit Füsschen die geeignete Querungsstelle markiert.</p> <p>Betreffend Begegnungszone vgl. Punkt 4</p>
8	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Ich habe am vergangenen Mittwoch an der Orientierung teilgenommen. Dabei war der wegfallende Fussgängerstreifen am Knotenpunkt Alte Bernstrasse/Längimoosstrasse ein Anliegen der Teilnehmer. Wir möchten nicht auf den Streifen verzichten, was auf Grund der rechtlichen Situation dort nicht möglich sei, aber Ihrerseits trotzdem abgeklärt werde. Ich war gestern im Quartier des Sonnenhofspitals, konkret Carl-Lutz-Weg. In diesem 30 Zonengebiet gibt es zahlreiche Fussgängerstreifen. Auch weiter vom Spital und der Schule entfernt bis in die Wohngebiete südlich des Kleezentrums.</p>	Wird nicht umgesetzt	siehe Punkt 7
9	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Meine Idee mit der Insel statt dem Fussgängerstreifen stelle ich in Frage. Würde zwar das Überqueren erleichtern, die Autofahrer abbremsen, weil genau zielen muss. Aber hat der Schneepflug noch Platz?</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Eine Mittelinsel als Querungshilfe kann aus Platzgründen sowohl für den täglichen Verkehr wie auch für die Unterhaltsarbeiten leider nicht angeordnet werden.</p>
10	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Sie haben unter anderem gesagt, dass die Alte Bernstrasse (ab Sonne bis Längimoosstrasse) überdimensioniert ist. Überqueren an der Einmündung in die</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Der bestehende Strassenraum ist zu schmal für die Realisierung eines baulichen Gehwegs ohne Landerwerb. Ausserdem</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		<p>Längimoosstrasse und in der Gegenrichtung ist ein Flaschenhals. Besonders wenn man behindert und älter ist.</p> <p>Warum nicht die Strasse verengen durch einen Fussgängerstreifen? Neben der Strasse ist zu teuer etc. Aber einen Streifen abgrenzen, mit rotem Belag und mit Pflastersteinen am Rand, das würde auch die Ausfahrten nicht behindern. Unten und oben eine Abweisblende o.ä. Man kann weiter unten über die Strasse wo man nicht 270 Grad, sondern nur 180 Grad übersehen muss. Da fühle ich mich sicherer.</p>		<p>muss bei einer Anordnung im bestehenden Strassenraum damit gerechnet werden, dass der Gehweg beim Kreuzen befahren wird, was somit neue Sicherheitsrisiken birgt.</p> <p>Aufgrund des zu schmalen Strassenraums können auch nicht durchgehend Pfosten zum Schutz des Fussverkehrs angeordnet werden. Zudem müssten bei sämtlichen Einmündungen die Sicht auf den Gehweg sichergestellt werden, was massive Eingriffe in die privaten Vorbereiche zur Folge hätte.</p> <p>Aus diesem Grund ist es sicherer, die Strasse zu queren und den baulichen Gehweg auf der Südseite zu verwenden. Es wird kein Gehweg realisiert und der Fussgängerstreifen kann somit nicht nach Westen verschoben werden.</p>
11	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Schon jetzt gehen Leute die die Alte Bernstrasse hochgehen vor dem Fussgängerstreifen über die Strasse um in die Längimoosstrasse zu kommen. Der Zustand der beiden Trottoirs ist vor allem im Winter unterschiedlich.</p> <p>Das Trottoir auf der Südseite ist durchgehend. Liegt aber im Schatten von Häusern, Hecken etc. Oft liegt da Matsch, oft auch Eis.</p> <p>Die Nordseite wird viel besser besonnt. Die Folge: Schnee und Eis schmelzen, der Weg ist sehr oft frei. Mein sicherer Zugang zum Tram: Auf der Nordseite die Alte Bernstrasse runter, geradeaus über die</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>siehe Punkt 10</p> <p>Der Winterdienst wird gemäß den Schweizer Normen und der Winterdienstweisung der Gemeinde durchgeführt. Strassen und Gehwege/Trottoirs werden in priorisierter Abfolge geräumt. Auf dem Sonnenplatz werden bewusst nur ausgewählte Wege von Schnee und Eis befreit, um die Umwelt zu schonen.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		<p>Hinterhausstrasse und dann links. Der Sonnenplatz wird ja auch schlecht gepflegt: Es werden verschiedene Wege gepflegt, aber wer vom Tram zur oberen Alten Bernstrasse gehen will, stapft durch Schnee und wenn alles vertrampelt ist auf einer Eispiste. Umweg wie beschrieben ist nötig vor allem für Gehbehinderte. Deshalb: Durchgehendes Trottoir ab Einmündung Längimoosstrasse bis zur Hinterhausstrasse auch auf der Nordseite.</p>		
12	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Wurde eine Weiterführung des Gehsteiges zwischen Alte Bernstrasse 33/35 und 43 mit Anschluss an den bestehenden Gehsteig auf der Nordseite auf Kosten der Fahrbahnbreite geprüft? Zwei Haupteinschliessungen für zu Fussgehende münden von der Nordseite in die alte Bernstrasse und enden abrupt. Einzig eine Querung der Strasse ermöglicht aktuell die Weiterführung.</p>	Wird nicht umgesetzt	siehe Punkt 10
13	Alte Bernstrasse / Lindenstrasse	<p>Ich habe eine Frage bezüglich der blauen Zone: gemäss Ihrer Projektierung sind wir nun auch im oberen Teil der Alten Bernstrasse und die Lindenstrasse in der blauen Zone jedoch ohne einen einzigen Parkplatz. Es steht öfters mal ein Auto am Strassenrand an beiden genannten Strassen, da nicht jedes Haus über Besucherparkplätze verfügt. Mit dieser neuen Regelung wird dieses Parkieren illegal jedoch ohne, dass Sie eine Lösung bieten. Eine blaue Zone ohne Parkplätze - da habe ich ehrlich gesagt doch einige Fragezeichen. Ich kann mir vorstellen, dass es aus Platzgründen nicht möglich ist, aber dann wäre es den Anwohnern resp. deren Besucher gegenüber netter auf eine blaue Zone respektive zumindest auf die Kontrollen</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Im oberen Teil der Alten Bernstrasse besteht bereits heute ein beidseitiges Parkverbot. Somit ändert sich durch die Integration in die blaue Zone nichts. Aufgrund des Bedarfs haben wir den Abschnitt für die Erstellung von Parkfeldern überprüft. Es können keine Parkfelder erstellt werden, ohne die notwendigen Sichtweiten und die Befahrbarkeit einzuschränken. Dementsprechend werden im oberen Teil der Alten Bernstrasse keine Parkfelder markiert.</p> <p>Die Integration in die Zone bzw. die Regelung der Parkierung über die Zone hilft, die</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		zu verzichten. Aber vielleicht gibt es ja auch noch eine andere Lösung?		<p>vorhandenen Schilder zu reduzieren / eliminieren.</p> <p>Auf der Lindenstrasse können aufgrund der Platzverhältnisse und zur Einhaltung der Sichtweiten zurzeit auch keine Parkplätze angeordnet werden. Ev. bieten all-fällige Umbauvorhaben später Möglichkeiten zur Umsetzung von Parkplätzen.</p> <p>Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichem Grund, werden in der Gemeinde Worb gleich behandelt. Eine Privilegierung von einzelnen ist nicht möglich.</p>
14	Alte Bernstrasse / Lindenstrasse	Ich wohne am oberen Ende, Kreuzung Lindenstrasse / Alte Bernstrasse. Sehe ich das richtig, dass hier ausser der Markierung keine Massnahmen geplant sind (Alte Bernstrasse 102 – 96)? Doch genau hier fahren die Autos z.T. überaus schnell, ich hatte schon viele fast Unfälle sowohl mit dem Auto als auch als Fussgängerin, da die Autos in hohem Tempo vom äusseren Stalden herkommend fahren und erst Ecke Sperlisacher abbremesen. Ich habe schulpflichtige Kinder und auch für diese gabs schon öfters gefährliche Situationen, auch weil auf diesem Teilstück ein Gehweg fehlt. Wäre es nicht möglich auch hier Pfosten oder fast noch lieber eine Bremsschwelle zu planen?	Wird teilweise berücksichtigt	Beim äusseren Stalden wird zur Reduktion der Geschwindigkeit noch ein Tor ergänzt (seitliche Einengung). Von einer zusätzlichen Verkehrsberuhigungsmassnahme zwischen Alter Bernstrasse 96 und 102 wird vorerst abgesehen. Man geht davon aus, dass das Tor beim Eingang der T30 Zone ausreicht. Nach der Umsetzung der Tempo-30-Zone wird die Situation nochmals überprüft und wenn notwendig werden weitere Massnahmen zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveau ergriffen. Bodenwellen haben oft auch einige Nachteile wie beispielsweise Lärmemissionen zur Folge.
15	Alte Bernstrasse Nr. 31 - 40	Wie die Verkehrserhebung zeigt, wird bereits heute konsequent zu schnell gefahren. (V85 = 43km/h) Bei einer Signalisation von Tempo 30 sind somit	Wird nicht umgesetzt	Eine umfängliche Sanierung der Strasse mit entsiegelten Flächen ist nicht geplant. Somit soll zur Gewährleistung der

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		<p>deutliche Massnahmen zur Temporeduktion notwendig. Wir erachten die geplanten Mittel als ungenügend.</p> <p>Das Erstellen von drei Einzelmassnahmen (2x Parkplätze, 1x Pfosten) auf dem knapp 300 Meter langen Abschnitt ist ungenügend.</p> <p>Daher fordern wir eine deutlichere Verengung der Fahrbahnbreite.</p> <p>Das einfache Einsetzen von Pfosten hilft zwar, den Verkehrsfluss zu minimieren. Jedoch ist es in Hinblick auf Optik, Lebensqualität und im Zuge der Klimadiskussion nicht zeitgemäss. Wir fordern hier das nachhaltige Aufreissen der versiegelten Fläche und der Bepflanzung von bspw. Bäumen und Büschen in der heutigen Verkehrsfläche.</p>		<p>Verhältnismässigkeit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau mit möglichst wenigen Massnahmen erreicht werden. Nach der Realisierung der Tempo 30 Zone muss die Situation erneut überprüft werden.</p> <p>Falls in diesem Zuge festgestellt wird, dass das angestrebte Geschwindigkeitsniveau nicht eingehalten wird, müssen weitere Massnahmen ergriffen werden.</p>
16	Alte Bernstrasse Nr. 31 - 40	<p>Nach meiner Auffassung müsste auf der Höhe der Alte Bernstrasse 46 eine verkehrsberuhigende Massnahme umgesetzt werden. Aktuell wird das Tempo erst auf Höhe Alte Bernstrasse 56 reduziert, wo sich die erste verkehrsberuhigende Massnahme befindet.</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Im Februar 2024 wurden auf Höhe der Alten Bernstrasse 48 Verkehrsmessungen durchgeführt. Bei der massgebenden Geschwindigkeit (V85) wurden in beide Richtungen 34 km/h gemessen. Gemäss Fachdokumentation der BFU reicht bei V85 < 38 km/h die Grundausstattung und es sind keine baulichen Elemente zur Geschwindigkeitsreduktion notwendig. Aus diesem Grund werden auf zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen verzichtet.</p>
17	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	<p>Wäre es nicht zielführend, auf der rechten Seite der Strasse das Trottoir «mit Farbe auf der Strasse» ab Alte Bernstrasse 44 bis 56 visuell weiterzuziehen und auf der Höhe der Nr. 56 einen Fussgängerstreifen anzubringen? Meiner Meinung nach würde der</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Der Strassenraum ist in diesem Bereich nur etwa zwischen 4.10 und 4.50 m breit. Das Kreuzen der Fahrzeuge ist hier schon heute ohne Ausweitung auf private Grundstücke kaum bis gar nicht möglich.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
		Schulweg bis zur Verbindungstreppe zum Kirchgemeindehaus für Kinder klarer markiert und deutlich sicherer.		<p>Der «Fussgängerbereich» müsste somit ständig überfahren werden und würde dem Fussverkehr lediglich eine Scheinsicherheit vermitteln. Aufgrund der geringen Platzverhältnisse ist hier die Ausbildung eines Fussgängerbereiches nicht zielführend.</p> <p>Die Anordnung von Fussgängerstreifen in einer Zone ist nur im unmittelbaren Bereich vor Schulen und Heimen zulässig. Ausserdem besteht in solchen Fällen immer die Gefahr vom «Durchschuss».</p> <p>Die Ausbildung eines vorgezogenen Wartebereiches zur Verbesserung der Sicht wurde geprüft, ist allerdings aufgrund der Ausfahrt gegenüber nicht möglich.</p>
18	Alte Bernstrasse Nr. 42 - 102	Zudem stellt sich für mich die Frage, ob nicht sogar Tempo 20 im Abschnitt Einmündung Längimoosstrasse bis Einmündung Lindenstrasse zielführender wäre? Bei Umsetzung von Tempo 30 auf allen Strassen in Rüfenacht Ost würde zwischen unserem Abschnitt und den Rest von Rüfenacht Ost kein Tempounterschied mehr herrschen. Unsere Absicht ist es jedoch, dass die Einhaltung des Zubringerdienstes besser umgesetzt wird.	Wird nicht umgesetzt	<p>Eine Begegnungszone mit Tempo 20 ist nicht vorgesehen, da zur Einhaltung der Geschwindigkeit aufwendige Massnahmen getroffen werden müssten. Ausserdem wäre der Tempo 20 Abschnitt sehr lang. Hinsichtlich Akzeptanz ist es empfehlenswert Begegnungszonen nur über einen überschaubaren Abschnitt zu erstellen.</p> <p>Durch die Einführung von Tempo 30 wird das Geschwindigkeitsniveau bereits gesenkt, was zu einer teilweisen Verlagerung des Durchgangsverkehrs aufs übergeordnete Netz führen kann. Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs müsste die Durchfahrt baulich verhindert werden. Dies</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				wurde allerdings von den Anwohnenden nicht gewünscht.
19	Längimoosstrasse / Rosenweg	<p>Ähnliche Argumentation wie im vorangehenden Abschnitt zum Fussgängerstreifen am Knoten Alte Bernstrasse / Längimosstrasse.</p> <p>Hier beim Fussgängerstreifen am Knoten Längimoosstrasse / Rosenweg kommt sogar dazu, dass es sich um den direkten Erschliessungsweg zwischen unterem Dorfteil und dem Schulhaus handelt. Die Querung ist Teil der regionalen Wanderweg-Routen. Der mündlichen Erklärung, dass das Verkehrsaufkommen auf der zu querenden Strasse äusserst gering sei, ist insofern etwas abzugewinnen, als dass dies für den Umkehrschluss ebenfalls Gültigkeit hat. Ein Fussgängerstreifen tangiert den Fahrverkehr also kaum negativ. Ändert jedoch den Rechtsvorteil im Vortrittsverhalten wunschgemäss an die zu Fuss gehenden.</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Dieser Fussgängerstreifen liegt nicht unmittelbar vor einer Schule oder einem Heim. Somit ist der Erhalt des Fussgängerstreifens in der Tempo 30 Zone unzulässig.</p> <p>Unabhängig von der Tempo 30 Zone weist der Fussgängerstreifen diverse Mängel auf und müsste entfernt werden. Neben den schlechten Sichtverhältnissen sind vermutlich auch die Frequenzen zu tief, welche für die Markierung eines FGS erforderlich sind.</p> <p>In Anbetracht der gegebenen Verhältnisse ist somit die Aufhebung des Fussgängerstreifens die sicherste und bei der Einführung einer T30 Zone auch die einzige Lösung. Für die Kinder wird mit Füsschen eine geeignete Querungsstelle markiert.</p>
20	Rosenweg / Sperlisackerstrasse	<p>Hier ist es angezeigt, die Vortrittsregelung gemäss dem Strassenverlauf zu markieren. Dies würde auch den massiv zugenommenen Eltern-Taxi-Verkehr zum Schulhaus reduzieren.</p> <p>Ebenfalls fehlen uns die Bodenmarkierungen in diesem Bereich wie «Vortritt Kinder» etc.</p>	Wird teilweise berücksichtigt	<p>Der Rechtsvortritt entspricht der typischen Regelung in T30 Zonen und wird zur Vereinheitlichung und als natürliches Verkehrsberuhigungselement beibehalten. Die Abweichung davon ist gesetzlich grundsätzlich nicht vorgesehen.</p> <p>Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit wird auf dem Rosenweg das Signal und die Markierung "Hinweis auf Kinder" ergänzt.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
21	Sonnenareal Coop / Reinhard	<p>Hier sollten nach mir Fussgänger zwingend Vortritt haben und dies muss z.B. mit 2-3 grossen Fussgängerstreifen und ev. auch zusätzlich Tempo 20 signalisiert werden. Für Kinder sowie Erwachsene ist die Situation unklar und nach eigener Beobachtung häufig gefährlich.</p> <p>Weiter ist die Strassenverengung an der Hinterhausstrasse missglückt. Die Idee ist hier sicher eine Beruhigung, da nur noch ein Fahrzeug Platz hat. Jedoch führt die Strassenverengung dazu, dass wenn ein Fahrzeug aus Rüfenacht fährt und zum gleichen Zeitpunkt ein Fahrzeug ins Dorf einfahren möchte, dieses im Normalfall auf das Trottoir ausweicht!</p>	Nicht Projektbestandteil	Das Sonnenareal Coop / Reinhard liegt ausserhalb vom Projektperimeter.
22	Alte Bernstrasse 55-58	Poller Standort nicht ersichtlich. Bitte aufzeigen und an Werkhof zurückmelden.	Keine Massnahme erforderlich	Auf dem Situationsplan Alte Bernstrasse 46 – 60 ist der Poller eingezeichnet. Er befindet sich auf Höhe des bestehenden Vertikalversatzes.
23	Sperlisacker	Kreuzung Bergweg Sperlisacker, Einengung mit Pfosten, prüfen der Schleppkurve für LKW.	Wird berücksichtigt	<p>Die Schleppkurven für einen LKW wurden geprüft und die Einengung entsprechend angepasst.</p> <p>Zur Gewährleistung der Unterhaltsfreundlichkeit, können die Pfosten beispielsweise für Reinigungsarbeiten entfernt werden.</p>
24	Alte Bernstrasse 32-46	Kreuzung Längimoosstrasse alte Bernstrasse, prüfen, einhalten der Schleppkurve für LKW.	Keine Massnahme erforderlich	<p>Bei der Kreuzung Längimoosstrasse / Alte Bernstrasse können die Schleppkurven eines LKWs gewährleistet werden.</p> <p>Zur Gewährleistung der Unterhaltsfreundlichkeit, können die Pfosten beispielsweise für Reinigungsarbeiten entfernt werden.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
25	Allgemein	Parkfelder sind zum Teil mit 1.9 m breite vermasst. Heutige Fahrzeuge brauchen mindestens 2.00 m. Minimale Durchgangsbreiten für den Strassenunterhalt ist 1.80 m, wünschenswert wäre 2.00 m.	Keine Massnahme erforderlich	<p>Die neu geplanten Parkfelder sind knapp 2 m breit. Die verbleibende Strassenbreite beträgt so 4.00 m. An den bestehenden Parkfeldern wird die Breite nicht verändert.</p> <p>Gemäss aktueller VSS Norm 40 291 (Ausgabe 2021 -12) sind Längsparkfelder mit einer Breite von 1.90 m zulässig, sofern sich seitlich kein Hindernis > 0.12 m befindet. Bei seitlichen Hindernissen > 0.12 m ist ein Manövrierzuschlag notwendig, in unserem Fall sind die Randabschlüsse aber tiefer.</p> <p>Eine Durchgangsbreite von 1.80 m kann im Bereich der Pfosten / Blenden aufgrund der geringen Strassenbreite nicht überall gewährleistet werden. Für Reinigungsarbeiten können die Blenden und Pfosten bei Bedarf allerdings entfernt werden.</p>

2.3 Privatstrassen Anhörung

1	Alte Bernstrasse	<p>Tempo 30 ist gut gewählt!</p> <p>Jedoch: Auf der Alten Bernstrasse in Richtung Ost sind die bestehenden „Bremshügel“ auf der Strasse zu hoch und mit einem zu steilen Anstellwinkel gebaut. Dadurch werden mit der Zeit selbst bei langsamer Durchfahrt, die Stossdämpfer von Autos beschädigt. Das kann es doch nicht sein.</p> <p>Daher soll diese Situation gleichzeitig auch verbessert werden. In der Bauverwaltung spricht man übrigens schon seit Jahren davon, dass die Alte Bernstrasse ostwärts endlich saniert werden sollte....</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Im Rahmen des vorliegenden Projektes sind keine umfänglichen Sanierungen auf der Alten Bernstrasse vorgesehen. Dementsprechend werden die bestehenden vertikal Versätze nicht angepasst.</p>
2	Alte Bernstrasse / Längimoosstrasse	<p>Hiermit beantrage ich, dass die sogenannte Sammelstrasse (unterer Teil alte Bernstrasse & unterer Teil Längimoosstrasse) wie bisher Tempo 40 bleibt.</p>	Wird nicht umgesetzt	<p>Zur Vereinheitlichung der Strassenzüge / Gleichbehandlung im gesamten Ortsteil werden auch die zwei Sammelstrassen (unterer Teil Alte Bernstrasse und unterer Teil Längimoosstrasse) in die Tempo 30 Zone integriert.</p>

3 Fazit

Aufgrund der Eingaben lässt sich schliessen, dass die Bevölkerung die vorgesehenen Massnahmen und die Geschwindigkeitsreduktion mehrheitlich gutheisst. Teilweise sind sogar noch tiefere Tempos gewünscht. Ein Teil der Rückmeldungen können im Rahmen des Projektes entschärft oder integriert werden. Andere Rückmeldungen sind teilweise nur subjektiver Natur oder betreffen von der öffentlichen Hand nicht beeinflussbare Parameter wie z.B. Fehlverhalten von Fahrzeuglenkenden.

Eine Tempo-30-Zone kann ohne grössere bauliche Massnahmen umgesetzt werden. Punktuell sind zur Einhaltung des Geschwindigkeitsniveaus und Verbesserung der Verkehrssicherheit sanfte Massnahmen mittels Pfosten und Markierung notwendig.

Infolge mehrerer Rückmeldungen betreffend Erhalt der Fussgängerstreifen wurden die Situationen detailliert betrachtet. Die Fussgängerstreifen liegen nicht unmittelbar vor einer Schule oder einem Heim. Somit ist die Anordnung in einer Tempo 30 Zone unzulässig. Unabhängig davon weisen die Fussgängerstreifen bereits heute verschiedene Mängel auf. Es konnte keine gute Lösung für den Erhalt gefunden werden und die Fussgängerstreifen müssen aufgehoben werden. Für die Kinder wird als Hilfestellung mit Füsschen eine geeignete Querungsstelle markiert.

Beim Rosenweg kann die Aufmerksamkeit auf die Kinder mittels Signalisierung und Markierung «Vorsicht Kinder» erhöht werden. An diversen Stellen sind die notwendigen Sichtweiten wiederherzustellen. Wo möglich werden neue Blaue Zonen Parkplätze angebracht. Vereinzelt müssen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Blaue Zone Parkplätze aufgehoben werden.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Andrea Marti



Doris Däpp

Liebefeld, 19.04.2024