



BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Gemeinde Worb

Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Langenloh



Mitwirkungsbericht

Auftraggeber/in

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

Verfasser/in

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Doris Däpp / Denis Grossenbacher
Waldeggstrasse 30, 3097 Liebefeld / Bern
Tel. 031 978 00 89
E-Mail: doris.daep@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Langenloh	Projektnummer 90813.100	Anzahl Seiten 9
Koreferat Doris Däpp	Datum 24.06.25	Kürzel dda
Ablageort K:\RBSB\Tiefbau\Worb\90813.100 T30 Langenloh\04_Verfahren		
Gedruckt	24.06.25	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Erstausgabe	Dda/gro	06.06.25
002	Überarbeitung infolge Rückmeldungen Gemeinde	Dda	24.06.25

Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Langenloh	3
Mitwirkungsbericht	

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
2	Mitwirkungseingaben	5
2.1	Rückmeldungen aus Begehung vom 31.05.2025	5
2.2	Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben)	7
3	Fazit	13

1 Ausgangslage

Die Gemeinde Worb möchte auf Wunsch der Anwohnenden die Verkehrssicherheit in der Ortschaft Langenloh erhöhen und dabei ein einheitliches Temporegime umsetzen. Dazu soll im vorliegenden Projektperimeter eine Tempo 30 Zone eingeführt werden. Gleichzeitig soll die Situation für Zufussgehende entlang der Wislenstrasse verbessert werden und ein Gehbereich ausgeschieden werden. Da die gesamte Strassenbreite zum Kreuzen benötigt wird, kann kein baulich abgegrenzter Gehweg erstellt werden. Es ist daher ein markierter Fussgängerlängsstreifen mit punktueller Sicherung durch Pfosten geplant. Aufgrund der Ergebnisse einer Variantenstudie, ist dieser auf der Bahnseite geplant.

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

Eine gemeinsame Begehung der kritischen Stellen mit den Anwohnenden im Rahmen der Mitwirkung fand am 31.03.2025 statt.

Anschliessend hatte die Bevölkerung bis 25.04.2025 Zeit, sich auch noch schriftlich zum Projekt zu äussern und Anliegen zu platzieren.

2 Mitwirkungseingaben

2.1 Rückmeldungen aus Begehung vom 31.03.2025

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
1	Wislenstrasse Seitenwahl der Längsmarkierungen	Einige Anwohnenden wünschen die Längsmarkierung auf der Häuserseite (Südseite). Der Verkehr wird dadurch von den Häusern weggelenkt. Es wird befürchtet, dass ansonsten bei Kreuzungsmanövern im Bereich der Pfosten auf die privaten Vorplätze ausgewichen wird.	Wird nicht berücksichtigt	<p>Die Wahl der Längsmarkierung erfolgte aufgrund einer Variantenstudie und ist das Ergebnis von folgenden sicherheitstechnischen Überlegungen: Die Hauszufahrten sind vielerorts flankiert von Bepflanzungen und Einfriedungen, welche teilweise die Sicht bereits im Bestand einschränken. Führt der Längsstreifen unmittelbar entlang der Häuser, werden Personen (zu) spät gesehen. Ausserdem würden dadurch andere Sichtweiten (auf den Längsstreifen) erforderlich, wodurch die best. Bepflanzungen und Einfriedungen deutlich angepasst werden müssten.</p> <p>Auf der Bahnseite besteht zwar keine Fluchtmöglichkeit, jedoch besteht durch die Mauer auch ein gewisser Schutz und die Lage ist übersichtlicher.</p> <p>Zudem liegt der Zielort vieler Zufussgehenden bei der Haltestelle Langenloh, welche auf der Nordseite ist. Ebenso müsste bei einer Anordnung auf der Südseite zusätzlich der Birkenweg gequert werden.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				<p>Aus diesen Gründen wurde die Längsmarkierung auf der Nordseite geplant.</p> <p>Die geplanten Pfosten sind notwendig, um den Fussverkehr auf der Längsmarkierung besser zu schützen. Ohne diese Pfosten, kann der Längsstreifen ungehindert befahren werden, was zu gefährlichen Situationen führen kann. Stattdessen soll im Bereich der Pfosten die Geschwindigkeit gesenkt und punktuell ausgestellt werden. Ausweichmanöver auf die Vorplätze durch den entgegenkommenden Verkehr lassen sich dabei nicht gänzlich vermeiden.</p>
2	Winterdienst / Unterhalt	Oft wird der Schnee auf der Bahnseite neben der Stützmauer deponiert, wo die Längsmarkierung geplant ist. Zudem wird die Durchfahrt / Unterhalt durch die Pfosten eingeschränkt	Wird nicht berücksichtigt	<p>Neben den Pfosten verbleibt eine lichte Breite von 1.20 m für den Gehwegbereich und min. 3.50 m für die Fahrbahn, damit auch grössere (landwirtschaftliche) Fahrzeuge neben den Pfosten durchfahren können.</p> <p>Für grössere Fahrzeuge wie Mähdrescher etc. werden die Pfosten demontierbar ausgebildet. Bei Reinigungsarbeiten und Winterdienst stellen diese aber eine Einschränkung dar. Der Schutz des Fussverkehrs im Normalfall wird dem jedoch übergeordnet.</p>
3	Kreuzung Gurnigelstrasse / Maurmöslistrasse	Bleibt die bestehende Zufahrtsbeschränkung (Fahrverbot mit Zubringerdienst) auf der Maurmöslistrasse bestehen? Sind weitere Massnahmen geplant? Es handelt sich um eine Privatstrasse.	Wird berücksichtigt	Die bestehende Zufahrtsbeschränkung (Fahrverbot mit Zubringerdienst) bleibt unverändert bestehen. Da die Maurmöslistrasse eine Privatstrasse ist, werden die Anstösser zu gegebener Zeit noch separat

Mitwirkungsbericht

Nr.	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
				angeschrieben. Da die Maurmöslstrasse bereits ziemlich schmal ist, sind keine weiteren baulichen Massnahmen geplant.
4	Parkplätze im Gesamtem Projekt	Werden im Projektperimeter offizielle Parkplätze markiert? Die Strassen eignen sich dazu nicht.	Wird berücksichtigt	Im gesamten Projektperimeter werden keine Parkplätze markiert und auch anderweitig wird die Parkierung nicht geregelt.

2.2 Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben)

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
5	A, C, D	Allgemein	Die generelle Absicht des Projektes in der beschriebenen Tempo-30-Zone ist gut.	Keine Auswirkungen	Kenntnisnahme.
6	A,B	Wislenstrasse Seitenwahl der Längsmarkierung	Aus unserer Sicht ist die Fussgängerlängsmarkierung mit Pfosten entlang der Mauer zur Wislenstrasse nicht zielführend, sondern schafft Risikosituationen. Wird die Fussgängerlängsmarkierung entlang der Mauer mit den Pfosten vorgenommen, können die Fussgänger bei Gefahr nicht ausweichen bzw. fliehen, daher ist die Markierung inkl. Pfosten auf der Häuserseite vorzusehen.	Wird nicht berücksichtigt	Vgl. Antwort 1 Auf der Bahnseite besteht zwar keine Fluchtmöglichkeit, jedoch besteht durch die Mauer auch ein gewisser Schutz und die Lage ist übersichtlicher.
7	A	Sichtweiten	Um die Übersicht längs der Privatgrundstücke für den motorisierten Verkehr zu gewährleisten, müssen zusätzlich die Grundstückseigenstümer verpflichtet werden, sichtbehindernde Pflanzen regelmässig zurückzuschneiden.	Wird berücksichtigt	Dazu wird durch die jährlichen Schreiben im Anzeiger und auf der Homepage regelmässig hingewiesen. Für Neubauten oder Veränderungen an der Anlage (wie eine Längsmarkierung auf der Häuserseite) werden

Mitwirkungsbericht

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
					diese Vorgaben in der Baubewilligung abgebildet und müssen umgesetzt werden.
8	A	Geschwindigkeitskontrolle	Insbesondere Radfahrende halten sich oft nicht an die signalisierte Geschwindigkeit. Können diese kontrolliert werden?	Keine Auswirkungen	Dazu stehen momentan keine rechtlichen Grundlagen zur Verfügung, da nicht alle Fahrräder über Geschwindigkeitsanzeigen verfügen.
9	B	Allgemein	Das Hauptproblem an der Wislenstrasse stellen wild parkierte Fahrzeuge und schlecht geschnittene Bepflanzung dar.	Keine Auswirkungen	Die Parkierung ist an der Wislenstrasse nicht offiziell geregelt, was im Projekt auch nicht vorgesehen ist. Betr. Sicht vgl. Antwort 7
10	B	Wislenstrasse Pfofen	Durch die geplanten Pfofen ist die Durchfahrt mit einigen Maschinen nicht mehr möglich. (Landwirtschaftsfahrzeuge & Langholz Transporter)	Wird berücksichtigt	Die Anbringung der Pfofen ist gemäss Arbeitshilfe des Kantons notwendig zum ausreichenden Schutz des Fussverkehrs. Die reine Markierung bietet keine Verbesserung, da diese nach wie vor befahren werden kann (Scheinsicherheit). Die verbleibende Durchfahrtsbreite beträgt 3.50m oder mehr. Dies sollte für grössere Fahrzeuge bzw. reguläre landw. Fahrzeuge sowie Winterdienst, Kehrtafelfahrt etc. ausreichen. Für grössere Sonderfahrzeuge können die Pfofen durch den Werkhof demontiert werden.
11	B, G	Wislenstrasse Seitenwahl der Längsmarkierung	Der Schnee im Winter wird an die Mauer gedrückt. Durch das wäre der Gehstreifen unbrauchbar	Wird nicht berücksichtigt	Vgl. Antwort 2

Mitwirkungsbericht

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
12	B	Einsprachen im Jahre 2001	Wurde das Projekt, respektive die Akten (Einsprachen) vom Vorhaben im 2001 bei der Erarbeitung des Projekts einbezogen und berücksichtigt?	Keine Auswirkungen	Das Projekt wurde durch eine eingereichte Unterschriftensammlung der Anwohnenden neu lanciert. Seit der Planung 2001 änderten sich diverse Normen und Vorschriften, welche bei der vorliegenden Planung berücksichtigt wurden.
13	B	Mitwirkung Landwirte & Forstbetriebe	Wurden betroffene Landwirte und Forstbetriebe bei der Erarbeitung des Projekts beigezogen?	Wird nicht berücksichtigt	Die erwähnte Personengruppe hatte im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung die Möglichkeit zur Äusserung, so wie auch alle anderen Direktbetroffenen und Interessierten.
14	C	Wislenstrasse Seitenwahl der Längsmarkierung	Wir befürworten das Anbringen einer Fussgängerlängsmarkierung an der nördlichen Strassenseite (Seite Bahngleis) mit regelmässigen Pfosten. Eine Fussgängerlängsmarkierung an der südlichen Strassenseite erachten wir als weniger geeignet und gefährlicher.	Wird berücksichtigt	Dies ist so im Projekt vorgesehen.
15	D	Keine Längsmarkierung	Wir sind für Tempo 30, jedoch gegen eine Markierung auf der Strasse für Fussgänger, da dies, nach unserer Meinung, das Kreuzen von grösseren Fahrzeugen (inkl. der vielen Landwirtschaftsfahrzeugen und Lastwagen, die die Wislenstrasse befahren) für die Fussgänger so noch gefährlicher werden würde.	Wird nicht berücksichtigt	Wie die Verkehrsmessungen zeigen, sind im Abschnitt der Wislenstrasse nebst Signalisation weitere Massnahmen erforderlich, um die Geschwindigkeit wirkungsvoll auf 30 km/h zu senken. Zudem wurde beim Antrag an die Gemeinde durch die Anwohnenden ebenfalls die Fussgängersicherheit bemängelt. Die vorgesehene Massnahme erfüllt beide Ziele. Zur Durchfahrt neben den Pfosten vgl. Antwort 7

Mitwirkungsbericht

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
16	E	Wislenstrasse Pfosten	Positiv anzumerken ist die Markierung auf der Wislenstrasse, welche übersichtlich und effektiv ist.	Keine Auswirkungen	Kenntnisnahme
17	E	Wislenstrasse Pfosten/Durchfahrtsbreite	Die Durchfahrtsbreite ist auf den Plänen nicht ersichtlich. Die Pfosten bereiten Bedenken bezüglich Unterhalt und Winterdienst. Besonders problematisch ist der Übergang zur Landwirtschaftszone am Ende der Wislenstrasse, wo in der Vergangenheit bereits Probleme auftraten, insbesondere bei geplanten Verengungen aufgrund der Passage von Mähdreschern. Zudem müssten die Pfosten im Winterdienst (November bis April) entfernt werden, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten.	Wird nicht berücksichtigt	Zur Durchfahrt neben den Pfosten vgl. Antwort 7. Die verbleibende Durchfahrtsbreite von 3.50 m gewährleistet den regulären Unterhalt. Die Anbringung von Pfosten ist für die wirkungsvolle Senkung der Geschwindigkeit und einen minimalen Schutz des Fussverkehrs erforderlich. Die genauen Pfostenstandorte und deren Anzahl werden im Rahmen der Ausführung mit dem Werkhof im Detail abgestimmt.
18	F	Rechtsvortritt Maurmööslistrasse/ Gurnigelstrasse Gurtenweg/ Gurnigelstrasse Gurnigelstrasse/ Wislenstrasse	Kaum umsetzbar, da zu enge Strassenverhältnisse.	Keine Auswirkungen	An diesen Knoten gilt bereits im Bestand Rechtsvortritt und teilweise sind bereits die Markierungen so vorhanden. Im Rahmen des Projekts ist lediglich die Verdeutlichung in Form einer «Tulpen-Markierungen» beim Knoten Gurnigelstrasse-Gurtenweg geplant. Die Strassenbreiten sind dabei vergleichbar mit den übrigen Knoten im Perimeter.
19	F	Wislenstrasse Längsmarkierung	Die gelbe Bodenmarkierung Wislenstrasse könnte eine falsche Sicherheit für die Kinder assoziieren. Auf beiden Seiten sind die Verhältnisse für eine Anordnung nicht optimal. Auf Seite Stützmauer keine Ausweichmöglichkeit, auf Seite Häuser unübersichtlicher und Gefahr der Ausfahrten.	Wird nicht berücksichtigt	Vgl. Antwort 15. Für die wirkungsvolle Senkung der Geschwindigkeit und einen minimalen Schutz des Fussverkehrs ist die Anbringung der Pfosten erforderlich. Die reine Anordnung einer Markierung ohne Pfosten

Mitwirkungsbericht

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
			Würde eine Tempo 30 Markierung nicht ausreichen?		stellt tatsächlich eher eine Scheinsicherheit dar.
20	F	Schulweg Sicherheit	Die Schulwegsicherheit ist leider trotz Tempo 30 nicht gewährleistet, da sich der Schulweg nach Tempo 30 in einer Tempo 80 Zone befindet, die sehr unübersichtlich ist und zudem kaum Ausweichmöglichkeiten im Waldabschnitt bestehen.	Keine Auswirkungen	Der beschriebene Abschnitt befindet sich ausserhalb des Bearbeitungsperimeters.
21	G	Wislenstrasse Seitenwahl Längsmarkierung	<p>Der Fussgängerlängsstreifen sollte entlang den Liegenschaften umgesetzt werden. Aus meiner Sicht ist das die sicherste Variante für Fussgänger und Anwohnende. Auf der bewohnten Strassenseite gibt es mehr Fussgängerbewegungen. Wenn Fussgänger direkt von der Hauszufahrt auf den Fussgängerlängsstreifen einbiegen können, um sich auf den Schulweg zu begeben, werden zahlreiche unnötige Strassenüberquerungen vermieden. Vor allem die Kleinsten müssen unnötigerweise für den Schulweg 2 Mal die Strasse überqueren falls er auf der anderen Strassenseite angebracht würde.</p> <p>Entlang den Liegenschaften an der Wislenstrasse gibt es am Strassenrand mehr Fluchtmöglichkeiten.</p> <p>Zudem ist die Strassenbeleuchtung auf der Seite der Liegenschaften/Südseite angebracht.</p> <p>Durch den Fussgängerlängsstreifen vor den Liegenschaften gibt es einen logischen Aufbau von ruhendem Verkehr (parkierte Fahrzeuge) über den Langsamverkehr (Fussgänger und FäG) bis</p>	Wird nicht berücksichtigt	<p>Vgl. Antwort 1</p> <p>Die Strassenbeleuchtung sollte so ausgerichtet sein, dass der ganze Strassenkörper gut ausgeleuchtet ist.</p> <p>Durch die unmittelbare Anordnung der Längsmarkierung neben den parkierten Autos, Hecken, Einfriedungen etc. sind die Sichtverhältnisse auf den Längsstreifen nicht ausreichend, was ein Sicherheitsdefizit darstellt.</p>

Mitwirkungsbericht

Nr.	Eingaben	Thema	Bemerkung	Beschluss	Kommentar
			hin zu den schnellsten Verkehrsteilnehmern (Pw's, Lkw's und Landwirtschaft). Es bildet sich eine natürliche Sicherheitszone zwischen den Häusern und dem schnellen Verkehr.		
22	G	Wilsenstrasse Fussgänger- längstreifen	Wenn im Bereich der Liegenschaften 30&32 Fahrzeuge am Strassenrand parkiert werden, würden diese auf den Fussgängerlängstreifen parkiert.	Wird berücksichtigt.	Auf der Längsmarkierung darf nicht parkiert werden. Widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge werden entsprechend geahndet.

3 Fazit

Grundsätzlich scheint das Projekt die Bedürfnisse der Anwohnenden zu treffen. Die eingebrachten Rückmeldungen und Anmerkungen werden als Verbesserungsvorschläge und Präzisierungen / Optimierungen entgegengenommen und wo möglich umgesetzt. Die Wahl der Strassenseite sowie die Platzierung der Pfofen werden am meisten in den Rückmeldungen thematisiert.

Aufgrund der Rückmeldungen zur Seitenwahl der Längsmarkierung, wurde auch eine Variante hausseitig erarbeitet und im Juni 2023 eine Umfrage durchgeführt, woraus sich aber die Anordnung auf der Bahnseite bestätigte. Seit der Projekterarbeitung haben die entsprechenden Normen zu den Sichtbermen geändert. Diese Anpassungen sind im Planwerk aktualisiert und abgebildet worden. Im Rahmen des im März/April 2025 durchgeführten Mitwirkungsverfahrens konnte keine Meinungsänderung festgestellt werden und die Seitenwahl der Längsmarkierung wird aus verkehrstechnischen Überlegungen weiterhin auf der Bahnseite empfohlen.

Einige Rückmeldungen zur Detailplatzierung von Signalen und Elementen wie Pfofen sind im Rahmen der Ausführung zu berücksichtigen.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG



Doris Däpp



Liebefeld, 24.06.2025