

Oberingenieurkreis IV

Ive arrondissement
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Office des Ponts et
chaussées
du canton de Berne

Mitwirkung

Strassen-Nr.	Kantonsstrasse Nr. 1420 / 1421	Revidiert	
Strassenbezug	Rüegsausachachen - Lützelflüh - Sumiswald	Projekt-Nr.	20089
Gemeinde	Lützelflüh	Dok-Nr.	631/2928-100
Projekt vom	17. Februar 2022	Format	A4

Mitwirkungsbericht

vom 30.08.2022

Sanierung Ortsdurchfahrt Lützelflüh Brandisstrasse und Gotthelfstrasse, Lützelflüh



Projektverfasser

M + P Ingenieure AG
Lyssachstrasse 7a
3401 Burgdorf
Tel. +41 (0)34 420 84 84
mpag@mpag.ch / www.mpag.ch

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

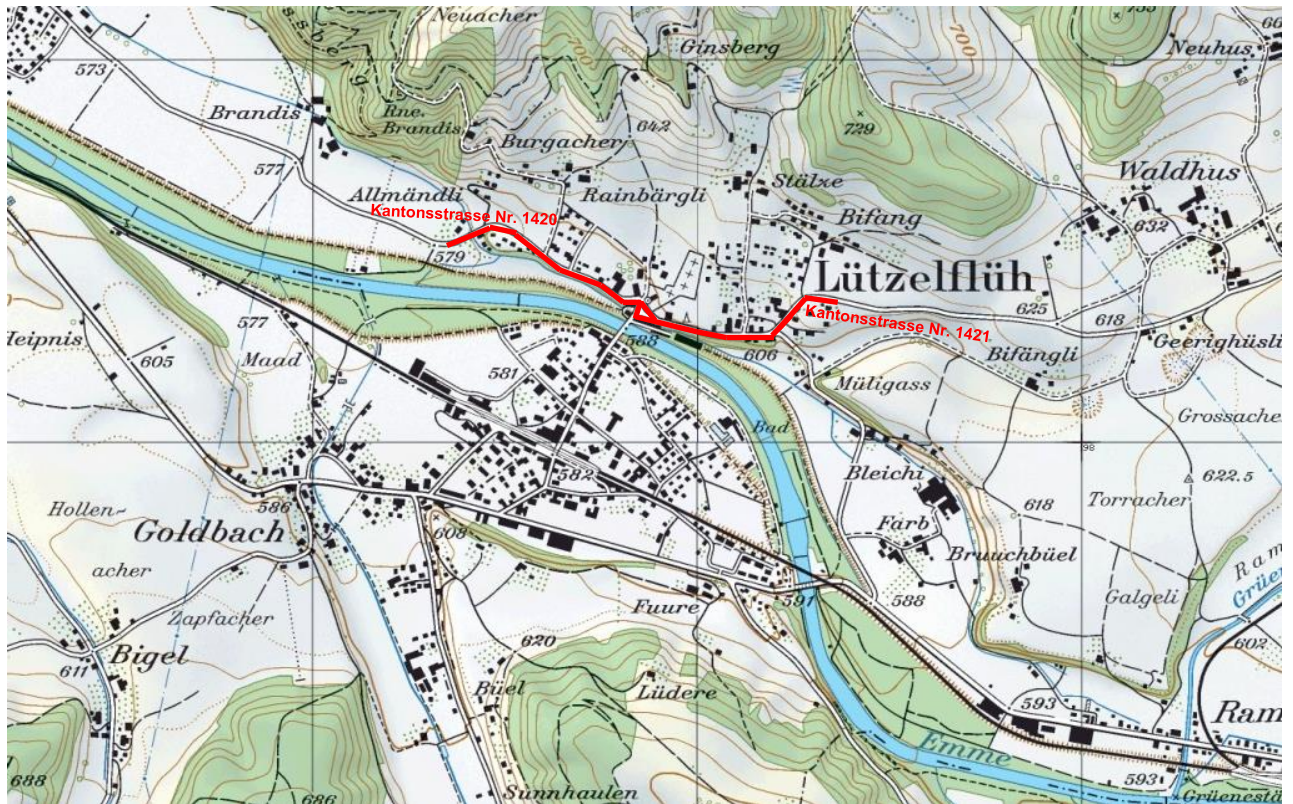
Bearbeitung

M + P Ingenieure AG
Lyssachstrasse 7a
3401 Burgdorf

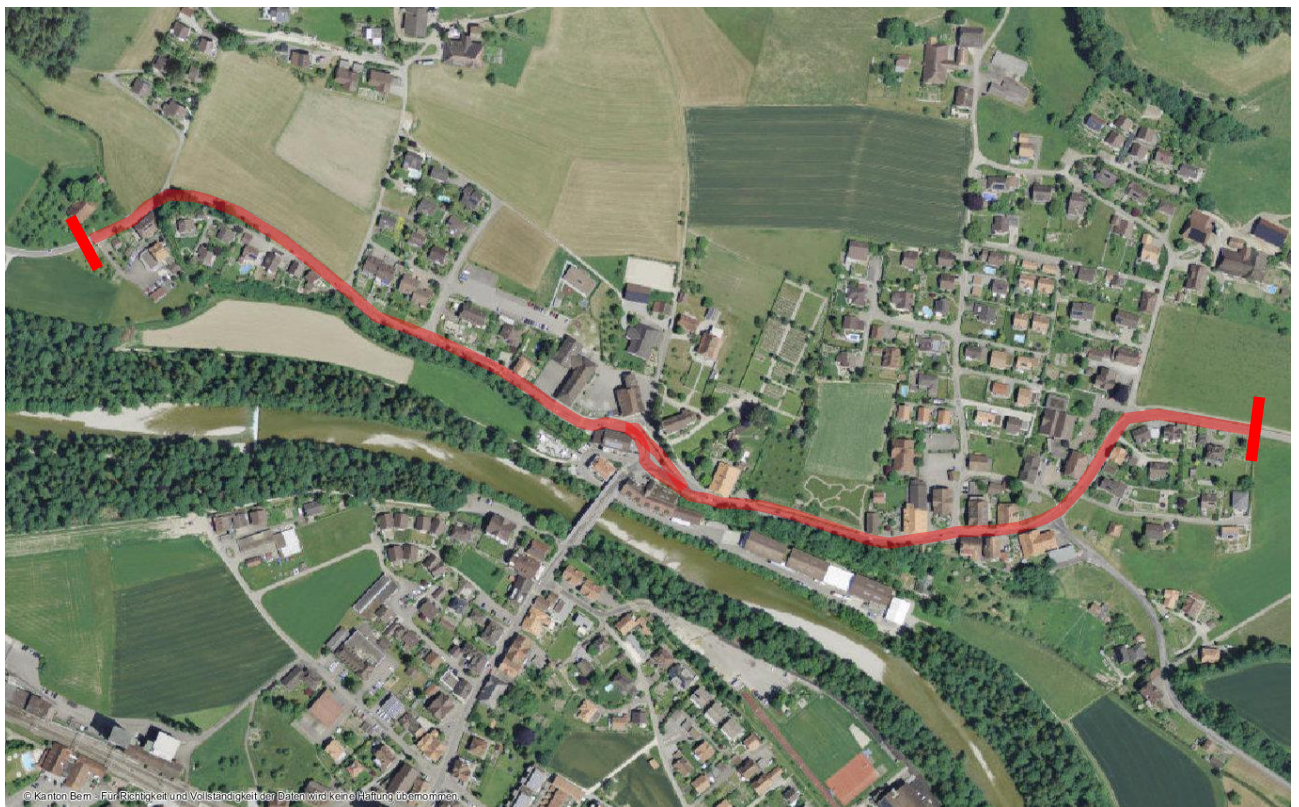
Situation

Kantonsstrasse Nr. 1420 (Rüegsauschachen - Lützelflüh) und
Kantonsstrasse Nr. 1421 (Lützelflüh - Flüelenstaulen - Kantonsstr. Nr. 23)

Gemeinde Lützelflüh, Bereich innerorts, Betrachtungsperimeter ca. 1.1 km Strassenlänge.



Ausschnitt Landeskarte 1 : 25'000: Planungsperimeter rot (nicht massstäblich)



© Kanton Bern - Für Richtigkeit und Vollständigkeit der Daten wird keine Haftung übernommen.

Orthofoto von Lützelflüh, Quelle: Geoportal Kanton Bern

Inhalt

SITUATION.....	3
1 GEGENSTAND.....	5
2 MITWIRKUNGSEINGABEN.....	6
3 FAZIT	8

1 Gegenstand

Ausgangslage

Die Verkehrssituation auf der Brandisstrasse und Gotthelfstrasse im Innerortsbereich von Lützelflüh ist unbefriedigend. Die engen Verhältnisse und die gefühlsmässig zu hohen gefahrenen Tempi machen insbesondere die langsamen Verkehrsteilnehmer, sprich Fussgänger und Radfahrer unsicher. Es besteht Handlungsbedarf.

Im Jahr 2011 wurde im Auftrag des Kantons Bern eine Tempo 30 Zone auf der Kantonsstrasse durch Lützelflüh (Brandisstrasse, Gotthelfstrasse, Dorfstrasse) eingeführt. Nach Inbetriebnahme wurde eine Erfolgs- und Wirkungskontrolle im Jahr 2013 durchgeführt. Bei der Erfolgs- und Wirkungskontrolle wurde festgestellt, dass die Geschwindigkeiten zu hoch sind und nicht dem vorgegebenen $v_{85} = \max. 38 \text{ km/h}$ entsprechen. Um die Geschwindigkeit zu reduzieren, hätten weitere Massnahmen getroffen werden müssen. Von der Bevölkerung wurden andere Massnahmen als Ersatz der Verkehrsberuhigungselemente der Zone T30 gefordert. Das Provisorium konnte nicht in ein Definitivum umgebaut werden. Die provisorische Zone T30 wurde noch im Jahr 2013 zurückgebaut. Da damit die unbefriedigenden Verhältnisse auf der Brandisstrasse und Gotthelfstrasse unbereinigt blieben, hat der Oberingenieurkreis im Jahre 2016 eine Planungsstudie mit Schwachstellenanalyse in Auftrag gegeben. Die Planungsstudie wurde in enger Zusammenarbeit durch eine Begleitgruppe aus Vertretern der Gemeindebehörden, Institutionen und Interessensgruppen von Lützelflüh begleitet.

Die Ergebnisse aus der Planungsstudie wurden im Vorprojekt verarbeitet. Die auszuführenden Massnahmen werden in drei Abschnitte fokussiert.

Abschnitt 1 Ortseingang Hasle: Erstellung Radstreifen (B=1.50 m) für Velofahrende längs in Fahrtrichtung Kirchplatz als Steighilfe und Gestaltung Torsituation zur Geschwindigkeitsreduktion und Verbesserung der Fussgängerverbindung zu den Liegenschaften, welche sich südlich der Brandisstrasse befinden. Ausbildung einseitiger Kernfahrbahn mit einer Breite von 5.30 m (Begegnungsfall PKW / LKW).

Abschnitt 2 Kirchplatz: Verbreiterung Kantonsstrasse damit der Begegnungsfall PKW / LKW ohne Zuhilfenahme des Trottoirs ermöglicht und die Sicherheit des Langsamverkehrs erhöht werden kann.

Abschnitt 3 Ortseinfahrt von Grünenmatt: Verbreiterung der Kantonsstrasse zur Erstellung Schutzinsel und Mehrzweckstreifen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Velofahrenden.

Es wurden zusätzliche Untersuchungen an den Stützmauern im Bereich Kirchplatz durchgeführt um zu prüfen, ob mit den Strassenarbeiten weitere Sanierungsmassnahmen an den Mauern zu erfolgen haben. Die Arbeiten an den Stützmauern werden mit den Strassenbauarbeiten koordiniert. Für die Stützmauer entlang der Brandisstrasse gegenüber dem Schulhaus werden Sofortmassnahmen umgesetzt, damit die Tragfähigkeit des Stegs wiederhergestellt werden kann.

Als Deckschicht wird in allen Abschnitten ein lärmindernder Belag (SDA 4), auch bekannt als Flüsterbelag, eingebaut.

Mitwirkung

Gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes wurde das Bauvorhaben der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt. Jedermann war eingeladen und berechtigt an der öffentlichen Veranstaltung vom 28. Februar 2022 im Mehrzweckgebäude Emmenschachen in Lützelflüh teilzunehmen und die Projektpläne einzusehen. Die Vertreter der Bauherrschaft (Oberingenieurkreis IV), der Gemeinde und des Planungsbüros (M + P Ingenieure AG) standen der interessierten Bevölkerung von 19.00 Uhr bis 21.00 Uhr Rede und Antwort. Im Weiteren bestand für die Bevölkerung die Möglichkeit bei der Bauverwaltung oder auf deren Homepage über Eingaben zu den einzelnen Massnahmen bis am 18. März 2022 schriftlich Stellung zu nehmen. Die vom Oberingenieurkreis IV angeschriebenen Fachstellen haben ihre Eingaben bis zum selben Datum an den OIK IV gerichtet. Das Dossier, bestehend aus einem technischen Bericht, einem Übersichtsplan und je einen Situationsplan für die 3 Massnahmen, lag vom 17. Februar 2022 bis am 18. März 2022 bei der Gemeindeverwaltung in Lützelflüh auf. Zusätzlich waren die Pläne auf der Homepage der Gemeindeverwaltung einsehbar.

Eingaben

Insgesamt gingen 19 Eingaben zum Projekt "Ortsdurchfahrt Lützelflüh" ein. 17 Eingaben stammen von Privatpersonen, 1 Eingabe von den Freien Wähler/innen und 1 Eingabe vom Gemeinderat Lützelflüh.

Mitwirkungsbericht

Ziel des Mitwirkungsberichts ist es, die Eingaben zu sammeln und aus Sicht der Bauherrschaft zu beantworten. Der Mitwirkungsbericht wird anschliessend öffentlich zugänglich gemacht.

2 Mitwirkungseingaben

Auf den folgenden Seiten wird zu den schriftlichen Eingaben (E-Mails und Briefe) Stellung bezogen.

Eingabe-Nr.	Zusammenfassung der Eingabe	Stellungnahme	Beschluss
1	Im Zusammenhang mit der Strassensanierung soll die Sauberwasserleitung der Gemeinde (Perimeter: Kirchplatz) ersetzt werden.	Es ist sinnvoll Werkleitungsarbeiten vor der Strassensanierung durchzuführen.	Die Gemeinde und die Werke werden in der Phase Bauprojekt betreffend Ihre Bedürfnisse angefragt. Die Drittprojekte werden mit dem Strassenprojekt koordiniert geplant und durchgeführt. Die Gemeinde wird dem planenden Ingenieurbüro ein einen Zusatzauftrag erteilen.
	Der Fussgängerstreifen beim "Doktorhaus" muss zwingend belassen werden.	Es ist nicht vorgesehen Fussgängerstreifen ersatzlos zu entfernen.	-
1, 5, 6	Die Beleuchtung auf der gesamten Ortsdurchfahrt ist zu überprüfen und wenn möglich auf LED umzustellen. Die Lichtverhältnisse sind zu verbessern. Hauptaugenmerk ist in den Bereich zwischen Kirchplatz und Ortseinfahrt von Grünenmatt zu legen. Die Standorte sind in Ordnung, die Beleuchtungsmittel sind veraltet und nicht einheitlich.	Die Beleuchtung der Ortsdurchfahrt wird im Rahmen des Bauprojektes überprüft.	Allfällig erforderliche Anpassungen der öB erfolgen koordiniert mit dem Strassensanierungsprojekt. Der Wechsel auf LED erfolgt unabhängig.
2	Die Abzweigung von der Staatsstrasse in die Brandisstrasse von Hasle Rüegsau her wird durch den geplanten Fussgängerstreifen mit Insel eher behindert. Es sollte eine Lösung gesucht werden mit einer Verschiebung des Fussgängerstreifens in Richtung Dorfeingang vor die Kreuzung, damit vor der Fussgängerinsel eine Einspurstrecke für die Velos entsteht.	Der Vorschlag würde eine Verbesserung der Abbiegebeziehung und Verkehrssicherheit für Velos bringen, allerdings würde dadurch zusätzliches Bauland beansprucht.	Überprüfung der Anregung in der nächsten Projektierungsphase.
2, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 14, 16, 17, 18	Auch wenn Zone 30 generell eingeführt wird, sind die Fussgängerstreifen zu belassen. Zusätzlich ist von der Mühlegasse zum Sekundarschulhaus ein neuer Fussgängerstreifen zu erstellen. Auch ein Fussgängerstreifen beim Bifangweg mit eventueller Schutzinsel ist zu prüfen. Das Überqueren der Gotthelfstrasse ist sehr gefährlich.	Es ist nicht vorgesehen Fussgängerstreifen zu entfernen. Im Bereich Mühlegasse findet keine Überprüfung bezüglich Fussgängerstreifen statt, da sich dieser ausserhalb des Projektes befindet.	Ein neuer Fussgängerstreifen beim Bifangweg wird in der nächsten Projektphase geprüft.
3, 5	Dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation an der Kreuzung Gotthelfstrasse / Mühlegasse. Die Bodenmarkierungen verunsichern Autofahrer sowie Kinder und es kommt täglich zu gefährlichen Situationen. Die Kombination von knapper Strassenausleuchtung und erschwerte Übersicht aufgrund der Kuppe führt dazu, dass Fussgänger erst spät bemerkt werden.	Bauliche Massnahmen werden an diesem Knoten, in Absprache mit der Gemeinde, keine umgesetzt.	Die Signalisation, Markierung und Beleuchtung wird im Rahmen des Bauprojekts überprüft.
4	Lastwagen benötigen um die Kurve zwischen Werkhof und Mühle mehr als eine Strassenhälfte, so dass es oft zu gefährlichen Manövern kommt.	Bei diesem Abschnitt handelt es sich um eine Gemeindestrasse, welche sich zusätzlich ausserhalb vom Projektperimeter befindet.	Wird nicht weiter verfolgt.
5, 13	Abschnitt Ochsen – Kirche Steighilfe für Fahrradfahrer (stark befahrener Schulweg) Optische Verengung der Fahrbahn mit farblicher Längsmarkierung Der Grünstreifen mit dem breiten Trottoir könnte in eine Zone für Fussgänger und Velofahrer umgewandelt werden	Die Überprüfung von allfälligen Massnahmen auf diesem Abschnitt erfolgte im Rahmen der Vorstudie. Die Strasse ist eng, die Verhältnisse lassen keinen Ausbau zu.	Der Abschnitt wird nicht weiter untersucht.

Eingabe-Nr.	Zusammenfassung der Eingabe	Stellungnahme	Beschluss
8	Es sind Bodenwellen vorzusehen, damit die Autolenker gezwungen sind, die Geschwindigkeit zu senken.	Bauliche, vertikale Massnahmen wie Bodenwellen wurden in der Vorstudie geprüft. Sie werden als allerletztes Mittel in Erwägung gezogen, da diese aus Erfahrung zu grossem Widerstand in der Bevölkerung führt.	Es werden keine Vertikalversätze vorgesehen.
9	Die Anzahl der Parkplätze im Bereich Kirchplatz 2 sind nicht zu reduzieren. Die Reduktion steht im Widerspruch zu den kantonalen Vorschriften über die "Berechnung von Abstellplätzen" bei der heutigen Wohn- und Gewerbenutzung.	Eine Verbesserung der Verkehrlichen Situation im Bereich des Kirchplatzes ist ohne ein Versetzen der Stützmauer nicht möglich.	Überprüfung der Anregung in der nächsten Projektierungsphase
	Die Parkplatzabmessung bzw. Zufahrt zu den im Projekt dargestellten Parkplätzen muss nach der gültigen VSS-Norm dimensioniert bzw. abgebildet werden.	Die Parkplatzabmessung und –platzierung erfolgte gemäss der VSS-Norm 40 291a. Für jede Parkposition wurde das Ein- und Ausparkieren mit Hilfe von Schleppkurven überprüft.	-
	Der Gehwegbereich entlang der südlichen Umfassungsmauer der Parzelle 261 sollte zu Gunsten einer "noch" sicheren Verbindung verbreitert werden.	Eine Verbreiterung des Trottoirs von 1.05 m auf 1.80 m würde bedeuten, dass die ca. 2.00 m hohe Schwergewichtsmauer versetzt oder die Strasse in diesem Bereich eingeengt werden müsste. Beide Massnahmen sind unverhältnismässig Es bestehen vor und nach der Engstelle Aufgangsmöglichkeiten zum Schulhausplatz.	Wird nicht weiter verfolgt.
	Der Betrachtungsperimeter "Tempo 30" ist über die Gotthelfstrasse bis zum Teilprojekt "Ortseinfahrt Ost" auszudehnen.	Eine weitere Ausdehnung von Tempo 30 auf der Gotthelfstrasse ist nicht vorgesehen. Im Jahr 2011 wurde bereits eine Tempo 30 Zone umgesetzt, welche nach der Wirkungskontrolle 2013 wieder zurückgebaut werden musste. Die nötigen Massnahmen um die gefährte Geschwindigkeit wirksam zu senken wurden von der Bevölkerung abgelehnt.	Die Höchstgeschwindigkeit ist nicht Teil dieses Verfahrens. Wird nicht weiter verfolgt.
10	Die jetzigen Verkehrshürden (schwarz-gelb mit Steinen) rund ums Schulhaus/Gemeindehaus wirken provisorisch, sind unschön und verschlimmern z.T. die Übersicht für eine gefahrlose Durchfahrt für Fahrer und Fussgänger.	Die Horizontalversätze werden mit den Sanierungsarbeiten am Kirchplatz ebenfalls eingeplant.	Wird berücksichtigt.
11	Brandisstrasse ab 23 aufwärts ist für Velofahrer sehr gefährlich.	Mit der Verbreiterung der Strasse und der Optimierung der Linienführung, wird sich die Situation für die Velofahrenden verbessern.	Projekt wie vorgesehen umsetzen.
14	Allen in die Dorfstrasse, Gotthelfstrasse und Brandisstrasse einmündenden "Nebenstrassen" soll der Vortritt entzogen werden. Die heutige Situation Vortritt auf Bifangweg, Mühlegasse, Simon-Gfellerstrasse ist sehr gefährlich.	Die Rechtsvortrittsregelung wirkt verkehrsberuhigend. "Mit freier Fahrt" auf der Ortsdurchfahrt sind wieder höhere Tempi zu erwarten.	Die Anpassung der Signalisation ausserhalb der Projektabschnitte ist nicht Teil des Projektes
15	Die angestrebten Massnahmen werden als nicht sinnvoll erachtet. Die Verkehrsteilnehmer sollen rücksichtsvoller fahren, damit die bereits tiefen Unfallzahlen noch weiter sinken.	Die Massnahmen dienen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs und stellen eine Verbesserung des IST-Zustands dar.	-

Eingabe-Nr.	Zusammenfassung der Eingabe	Stellungnahme	Beschluss
16	Tempo 30 beim Kirchplatz ist unabhängig vom Unterdorf einzuführen. Fussgängerstreifen müssen aber alle beibehalten werden.	Tempo 30 im Bereich des Kirchplatzes ist unabhängig vom Projekt Unterdorf vorgesehen. Fussgängerstreifen werden beibehalten.	Wird berücksichtigt.
18	Es ist eine entsprechende Geschwindigkeitskontrolle zu installieren.	Permanente Radarkontrollen sind nicht vorgesehen. Ca. 6 Monate nach Einführung der T30 Zone / Strecke wird eine Erfolgskontrolle durchgeführt.	-
19	Tempo 30 im Bereich Kirchplatz keinen Einwand, ansonsten ist auf Tempo 30 Zone flächendeckend zu verzichten.	Das Tempo ist nicht Teil dieses Verfahrens.	.-

3 Fazit

Die Bevölkerung ist sehr am Projekt interessiert, was an der Vielzahl an Rückmeldungen und Eingaben ersichtlich ist. Die vorhandenen Bedürfnisse und Schwachstellen wurden uns bestätigt. Eine Notwendigkeit für das Projekt ist demnach vorhanden.

Aus den Rückmeldungen geht hervor, dass es drei weitere Anliegen gibt, in welchem sich die Bevölkerung eine Verbesserung wünscht:

- Das erste Anliegen ist die Verbesserung des Querungsangebots an der Kreuzung Mühlegasse / Gottelfstrasse und im Bereich des Gasthof Ochsen. Es sollen zusätzliche Fussgängerstreifen markiert werden. Wo möglich werden baulich geschützte Querungsmöglichkeiten gewünscht.
- Das zweite Anliegen ist die Beibehaltung der Fussgängerstreifen, auch wenn im Bereich des Kirchplatzes eine Tempo 30-Signalisation umgesetzt werden soll.
- Das dritte Anliegen betrifft die Strassenbeleuchtung, welche stellenweise keine ausreichend starke Ausleuchtung bietet um Velofahrende oder zu Fuss Gehende zu sehen.

Zu allen Massnahmen sind gewisse Anpassungswünsche vorhanden. Je nach technischer Machbarkeit werden die Anpassungswünsche überprüft und in der Bauprojektphase eingearbeitet.

Mit den Direktbetroffenen wird zu gegebener Zeit Kontakt aufgenommen.

Burgdorf, 30. August 2022

M + P Ingenieure AG



Marco Büttler



Daniel Hübner