Unterdorf Lützelflüh Verkehrsplanung und Zentrumsentwicklung

Bericht zur Mitwirkung

Gemeinde Lützelflüh

Dezember 2021

metron

Bearbeitung

Felix Brunner
Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung
Alexandre Roulin
MAS ETH Landscape
dipl. Ing. FH in Landschaftsarchitektur / BSLA
Lukas Flühmann
BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Auftraggeber

Gemeinde Lützelflüh

Begleitung

Kurt Baumann	Gemeindepräsident
Ruedi Berger	Gemeindeverwalter
Florian Mathys	Bauverwalter
Beat Zaugg	Gemeinderat Ressort Tiefbau

1 Ausgangslage

Veränderte Ausgangslage – Dorfstrasse im Gemeindeeigentum

Die Dorfstrasse wurde 2019 vom Kanton an die Gemeinde übergeben. Indem nun die Hauptachse im Unterdorf von Lützelflüh im Gemeindeeigentum ist, hat sich die Ausgangslage zur Einrichtung eines einheitlichen Verkehrsregimes vereinfacht.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stehen seit geraumer Zeit immer wieder Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Diskussion. Die Vorstellungen liegen teilweise jedoch weit auseinander. Eine Festlegung auf ein Verkehrsregime ist daher bisher nicht erfolgt.

Der Gemeinderat von Lützelflüh hat den beiden Büros Metron Bern AG und M + P Ingenieure AG gemeinsam den Auftrag erteilt, Vorschläge zur Weiterentwicklung des Verkehrsregimes auszuarbeiten. Ziel ist ein breit abgestütztes und langfristig strapazierfähiges Verkehrsregime, welches den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Es soll einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur Wohnumfeldqualität und zur Attraktivierung des Dorfzentrums leisten.

Ziele

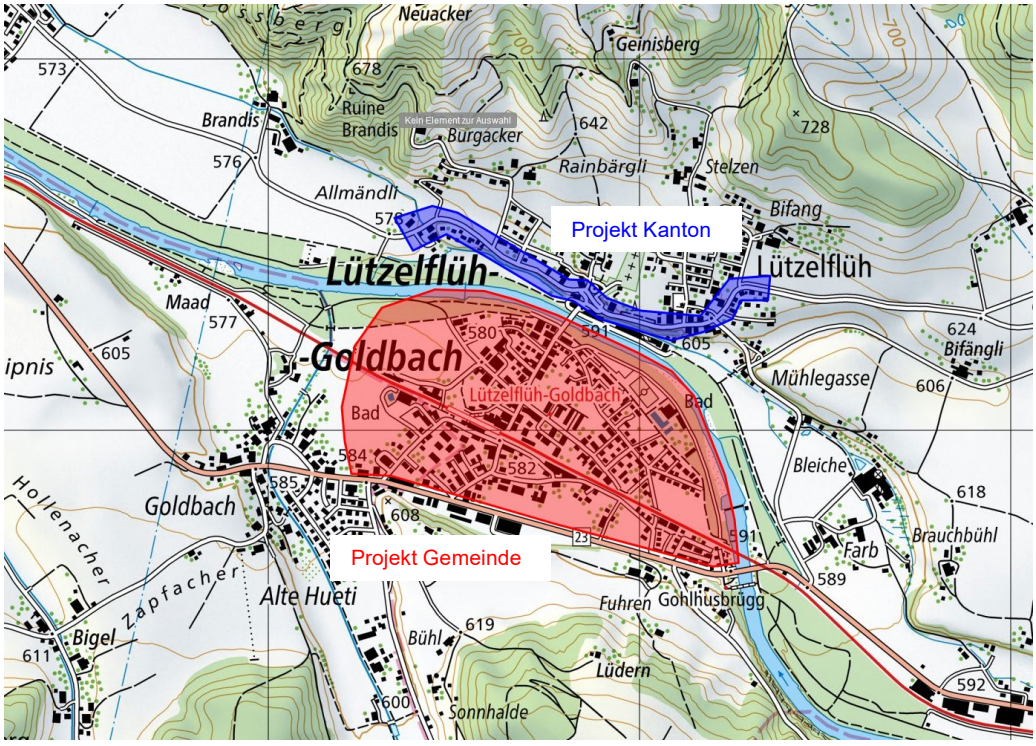
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
  Schulkinder sollen den Schulweg sicher und selbständig begehen können. Der Strassenraum ist übersichtlich und es wird aufeinander Rücksicht genommen.
- Siedlungsverträglichkeit
  Die Wohnqualität ist nicht durch Verkehrslärm beeinträchtigt und das Erscheinungsbild des Strassenraums passt zum Ortskerncharakter und dem Wohnumfeld.
- Stärkung des Ortszentrums
  Das Regime und die Angebote im öffentlichen Raum sind auf die Bedürfnisse des lokalen Gewerbes abgestimmt.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
  Man bewegt sich gerne zu Fuss im Unterdorf und es gibt attraktive Orte zum Verweilen.
- Koordinierte Entwicklungsabsichten
  Private Bauvorhaben tragen zur Stärkung des Ortszentrums bei, insbesondere die Erdgeschossnutzungen und der Aussenraum.

Koordinierte, breit abgestützte Planung

Das Ortszentrum von Lützelflüh erstreckt sich entlang der Dorfstrasse. Die publikumsorientierten Nutzungen befinden sich zwischen Bahnhof und Kirchplatz – mit einer Lücke beim Kentaur-Areal. Dieses momentan zwischengenutzte bzw. leerstehende Areal hat grosses Potenzial zur Stärkung des Ortszentrums. Voraussetzung ist eine koordinierte und vorausschauende Planung zwischen der Gemeinde und den privaten Eigentümern. Im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung ist daher auch die Auseinandersetzung mit der mittel- bis langfristigen Weiterentwicklung des Ortszentrums wichtig.

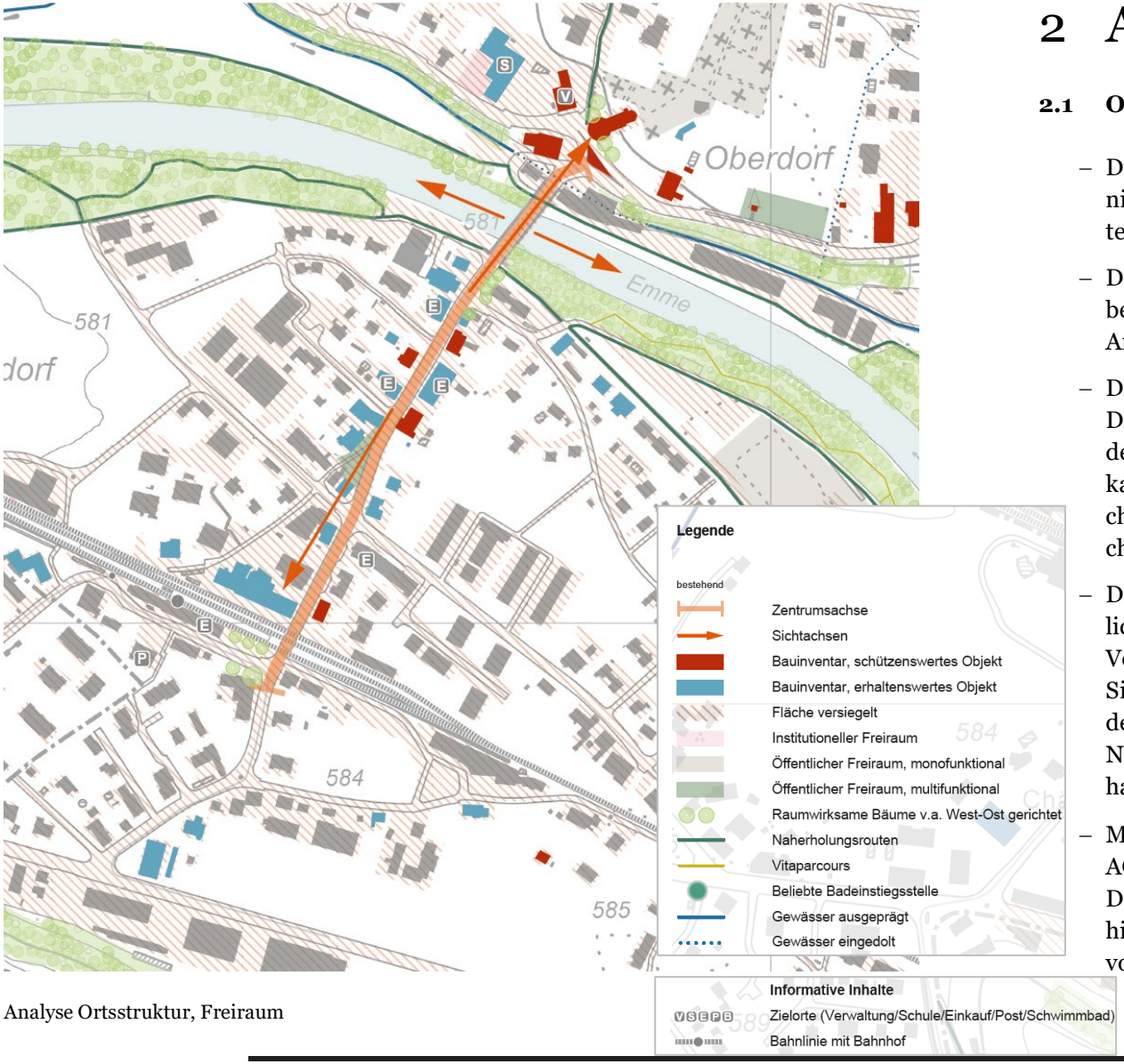
Um eine breite Abstützung zu erreichen, soll sich die Bevölkerung in der Mitwirkung zum Zielbild für die Weiterentwicklung des Ortszentrums sowie zu den Stossrichtungen des Verkehrsregimes äussern.

Gleichzeitig zur Mitwirkung vorgelegt wird Projekt auf der Kantonsstrasse im Oberdorf. Hierfür liegen separate Unterlagen auf. Im Gegensatz zum Unterdorf, wo Stossrichtungen zur Mitwirkung gebracht werden, liegen beim kantonalen Projekt konkrete bauliche Massnahmen vor.



Der vorliegende Bericht befasst sich ausschliesslich mit den Gemeindestrassen im Unterdorf. Er behandelt folgende Themen:

- Analyse Ortstruktur und Freiraum, Verkehr
- Zielbild Dorfstrasse / Ortszentrum
- Varianten Temporegime
- Weiterentwicklung Parkierungsregime

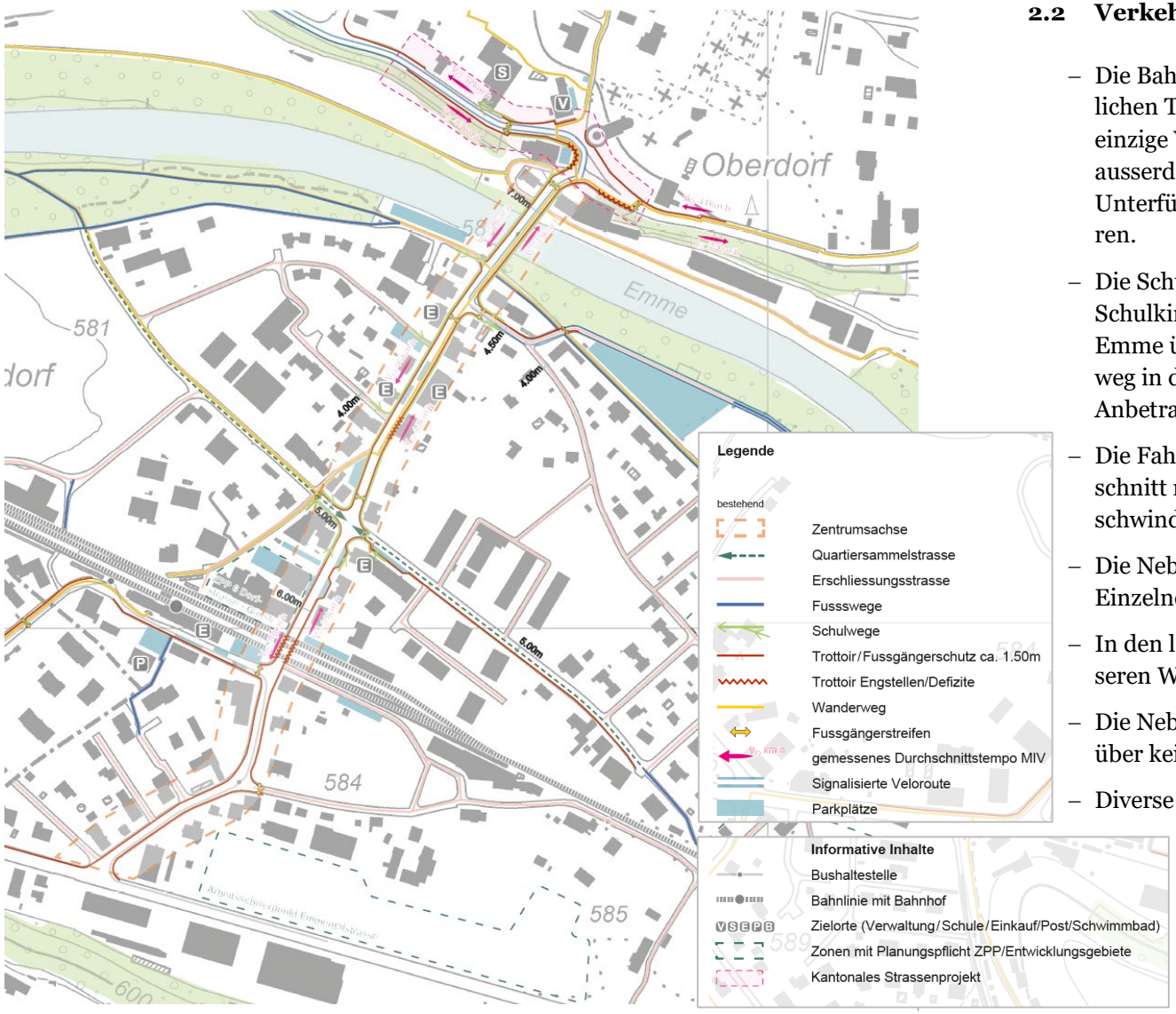


Analyse Ortsstruktur, Freiraum

2 Analyse

2.1 Ortsstruktur, Freiraum

- Die Dorfstrasse führt von der Nordseite der Emme über die Bahnlinie hinweg bis zur Emmentalstrasse. Sie ist die Hauptachse im Unterdorf.
- Der Bahnhof Lützelflüh-Goldbach befindet sich gleich westlich daneben, wobei der Zugang von Norden her via des hinter dem Kentaur-Areal verlaufenden Gässli erfolgt.
- Das Ortszentrum von Lützelflüh erstreckt sich entlang der Dorfstrasse. Die publikumsorientierten Nutzungen befinden sich auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und Emme (Gastronomie, Verkaufsläden, Dienstleistungen etc.) bzw. beim Kirchplatz, dem nördlichen Abschluss der Dorfstrasse (Schule, Gemeindeverwaltung, Kirche, Gotthelf-Museum).
- Die ehemalige Produktionsstätte der Kentaur AG befindet sich nördlich des Bahnhofs. Das Mühlegebäude wird derzeit zwischengenutzt. Verschiedene Firmen und Privatpersonen sind dort eingemietet. Der Siloturm steht momentan leer. Eine Umnutzung und Aufwertung der Gebäude ist vorgesehen, allerdings noch nicht konkret geplant. Neben Wohnungen sind auch Büros, Gewerbe, Gastronomie, Detailhandel und soziale Infrastruktur denkbar.
- Markante Bauten sind die Kirche sowie der Siloturm der Kentaur AG. Sie stehen in der nördlichen bzw. südlichen Strassenflucht der Dorfstrasse und prägen dadurch das Ortsbild. Zusammen mit der historischen Bausubstanz entlang der Dorfstrasse besteht eine reizvolle, einzigartige ortsbauliche Situation.

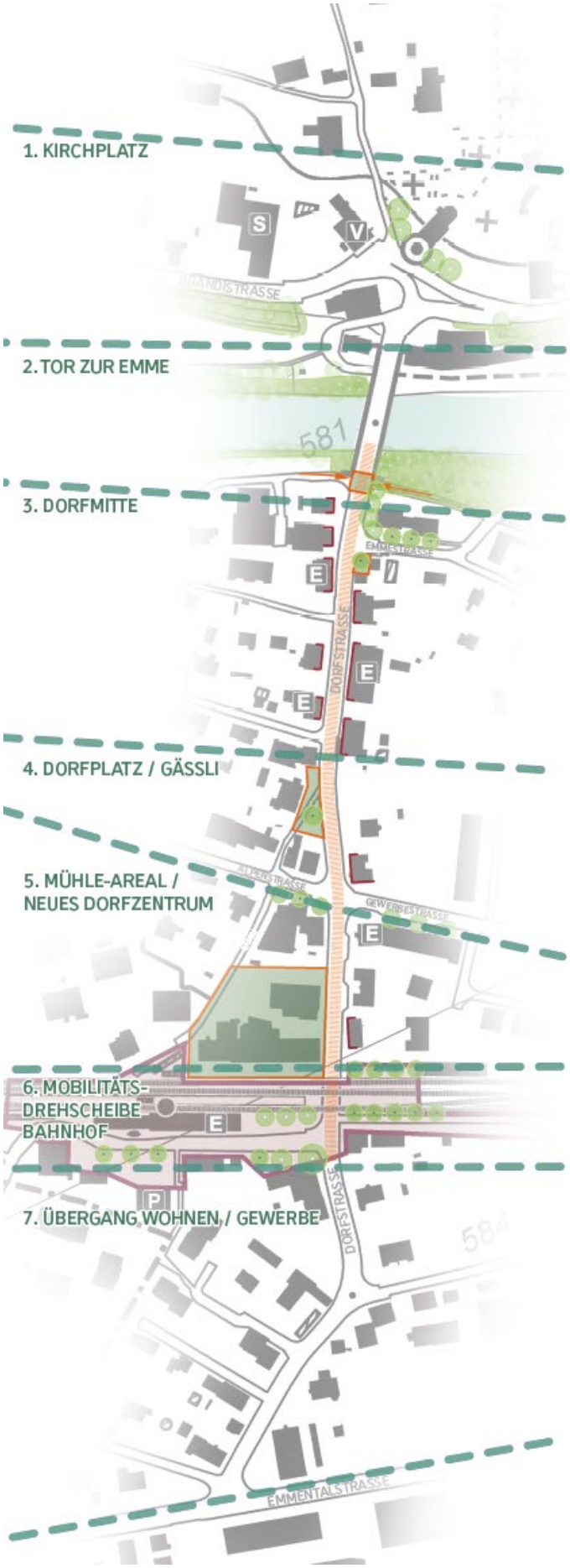


Analyse Verkehr

2.2 Verkehr

- Die Bahnlinie teilt das Unterdorf in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Für den motorisierten Verkehr ist die Dorfstrasse die einzige Verbindung. Der Fuss- und Veloverkehr kann die Bahnlinie ausserdem bei der Bahnhof-Personenunterführung sowie bei den Unterführungen Sonnmattweg und Brückenweg/Schachenweg queren.
- Die Schulanlage befindet sich nördlich am Kirchplatz. Sämtliche Schulkinder aus dem Unterdorf müssen auf der Dorfstrasse die Emme überqueren. Die Dorfstrasse ist damit der wichtigste Schulweg in der Gemeinde. Das Trottoir weist Engstellen auf und ist – in Anbetracht der Bedeutung – mit 1.5 m generell schmal.
- Die Fahrgeschwindigkeiten auf der Dorfstrasse ist im oberen Abschnitt mit 45 – 50 km/h zwar unter der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, für einen Zentrumsabschnitt jedoch relativ schnell.
- Die Nebenstrassen sind vorwiegend durch Wohnnutzung geprägt. Einzelne Gewerbenutzungen und das Freibad ergänzen das Bild.
- In den letzten Jahren wurden diverse Baulücken mit teilweise grösseren Wohnüberbauungen gefüllt.
- Die Nebenstrassen sind schmal (4 – 5 m) und verfügen mehrheitlich über kein bzw. lediglich ein einseitiges Trottoir.
- Diverse Nebenstrassen befinden sich in Privatbesitz.

3 Zielbild Dorfstrasse / Ortszentrum



Abschnittsbildung Dorfstrasse

Die Dorfstrasse lässt sich in verschiedene Abschnitte mit unterschiedlichen Charakteristiken und Potenzialen gliedern.

1. Kirchplatz

- Der Kirchturm als dominante Landmarke sowie die historische, terrassenartige Anlage des Kirchplatzes liegt in der Sichtachse der Dorfstrasse.
- Sie schlagen den räumlichen Spannungsbogen über die Emme.
- Wichtige alltägliche Fusswegverbindungen führen vom Unterdorf über die Emme zur Schule, Gemeindeverwaltung und Kirche.

---

2. Tor zur Emme

Situation heute

Zielbild - Sofortmassnahme Ausbildung Torsituation

- Scharnier zwischen Flussraum und Siedlungsgebiet sowie Kreuzungspunkt vom Alltagsverkehr über die Emme und dem Freizeitverkehr entlang der Emme.
- Ausbildung einer Torsituation als Auftakt des Unterdorfs und als Übergang in den Freiraum Emme.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Querung der Strasse.
- Verkehrsberuhigung bei der Einfahrt ins Unterdorf.

---

3. Dorfmitte

Situation heute

Zielbild – Gestaltung Strassenraum

- Die Dorfmitte ist geprägt durch raumbildende, historische Fassaden.
- Erhalt und Weiterentwicklung der kleinteiligen Dorfkernnutzungen.
- Stärkung der Strasse als verbindendes Element zwischen den Nutzungen.
- Aufwerten der Vorzonen als Bindeglied zwischen den raumprägenden Fassaden und dem öffentlichen Strassenraum.
- Durchgehende Gestaltungssprache stärkt die Dorfmitte und wirkt identitätsstiftend.

---

4. Dorfplatz / Gässli

Situation heute

Zielbild – Stärkung Aufenthaltsqualität

- Platzsituation im Dreieck zwischen Gässli und Dorfstrasse, Gabelungspunkt von der Dorfstrasse und dem Fussweg zum Bahnhof.
- Stärkung des Dorfplatzcharakters und Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Verbesserung des Wohlbefindens durch angenehme und den Raum klärende Materialisierung.
- Anbieten von Sitzgelegenheiten – Schaffen eines Treffpunkts.
- Tageszeitlich unterschiedliche Nutzungen; Parkierung nur während den Geschäftsöffnungszeiten.

---

5. Mühle-Areal / Neues Dorfzentrum

Situation heute

Zielbild – Aktivierung Erdgeschoss und Aufwertung Aussenraum

- Aktivierung der identitätsstiftenden Bauten (Mühle und Silo) durch Neunutzung.
- Belebung und Ergänzung des Zentrums durch publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss.
- Aufwertung des Aussenraums durch Entsiegelung und flexible Aneignung.
- Stärkung der Strasse als verbindendes Element zwischen bestehenden und neuen Nutzungen.
- Hohe Qualität und Mehrwert für die Eigentümerschaft und die Gemeinde durch eine koordinierte Planung.

---

6. Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof

Situation heute

Zielbild – Mobilitätsdrehscheibe mit hoher Aufenthaltsqualität

- Ankunfts- und Umsteigepunkt zwischen Bahn, Fuss, Velo, Bus, Auto. Viele Wegbeziehungen auf engem Raum.
- Stärkung der gegenseitigen Rücksichtnahme für eine hohe Verkehrssicherheit.
- Schaffen einer Mobilitätsdrehscheibe mit hoher Aufenthaltsqualität sowie hoher sozialer Sicherheit.

7. Übergang Wohnen / Gewerbe

- Gewährleistung von konfliktfreiem Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen.
- Sicherstellung der Erschliessung und hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.
- Gestalterischer Auftakt.

4 Temporegime und Parkierung

Für eine Weiterentwicklung des Temporegimes wurden verschiedene Varianten ausgearbeitet. Dabei wurde jeweils zwischen der Höchstgeschwindigkeit auf der Dorfstrasse und den Seitenstrassen in den Quartieren unterschieden.

	Variante 0 (Status Quo)	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2
Dorfstrasse	generell Tempo 50	generell Tempo 50	Tempo 40	Eine grosse Tempo-30-Zone
Quartiere	generell Tempo 50	Tempo-30-Zonen	Tempo-30-Zonen	

Auf den folgenden A3-Bogen sind die verschiedenen Varianten des Temporegimes ausführlich beschrieben und dargestellt. Je einen weiteren A3-Bogen befasst sich mit möglichen, kombinierbaren Optionen (Begegnungszonen) sowie mit der Weiterentwicklung der öffentlichen Parkierung im Unterdorf.

- Variante 1a – Tempo-30-Zone Quartiere
- Variante 1b – Tempo 40 Dorfstrasse
- Variante 2 – Tempo-30-Zone flächendeckend
- Gegenüberstellung Varianten Temporegime
- Optionen – Begegnungszonen
- Öffentliche Parkierung

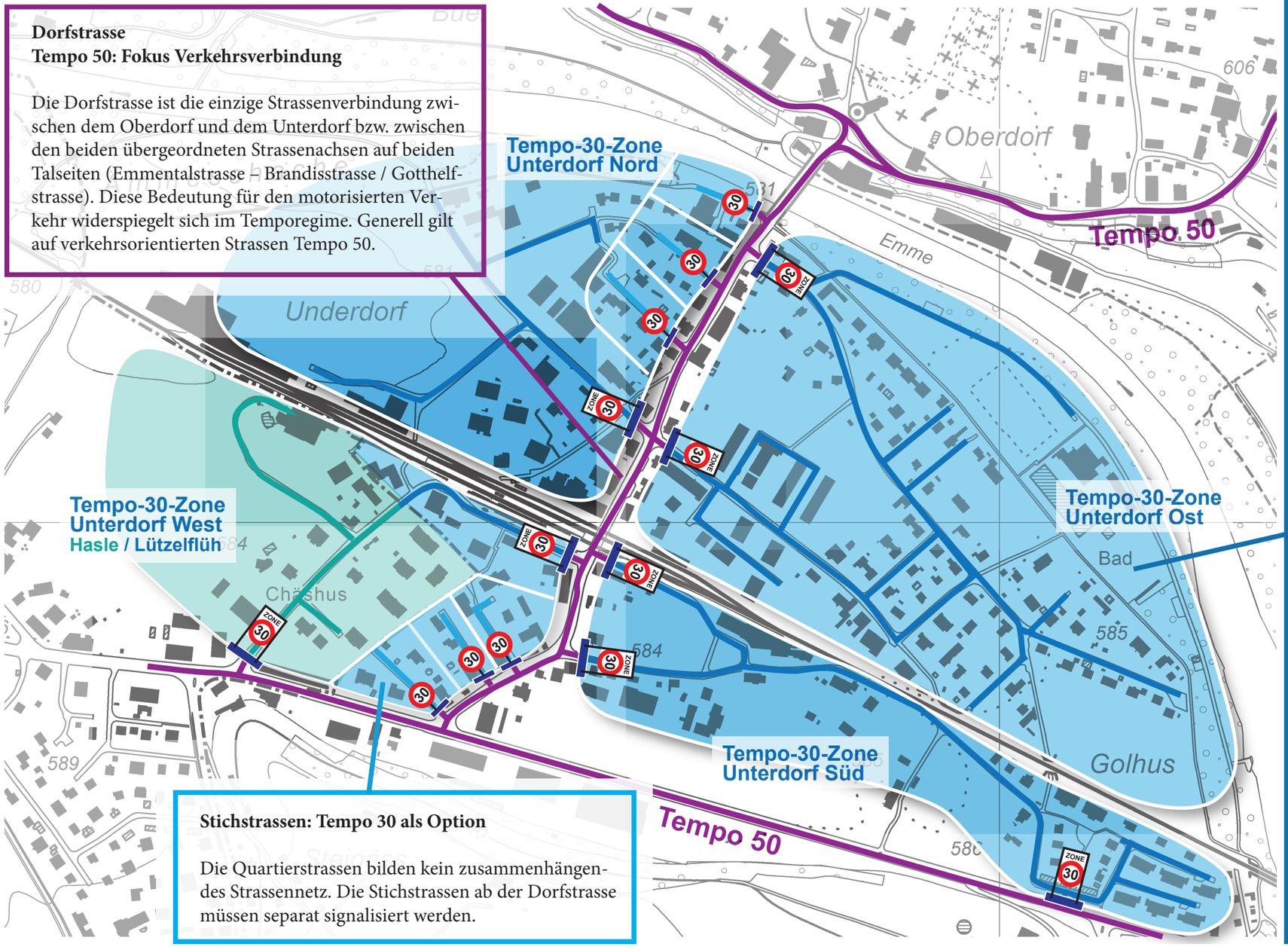
Variante 1a - Tempo-30-Zone Quartiere

Dorfstrasse: generell Tempo 50
Quartiere: Tempo-30-Zone

- → Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse
- → Relativ hohe Geschwindigkeit auf der Dorfstrasse bei schmalen Trottoirs
- → Zerstückelung in viele «Kleinzonen», mit vielen Regime-Übergängen
- → Hoher Signalisationsaufwand
- → Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)

Dorfstrasse
Tempo 50: Fokus Verkehrsverbindung

Die Dorfstrasse ist die einzige Strassenverbindung zwischen dem Oberdorf und dem Unterdorf bzw. zwischen den beiden übergeordneten Strassenachsen auf beiden Talseiten (Emmentalstrasse – Brandisstrasse / Gotthelfstrasse). Diese Bedeutung für den motorisierten Verkehr widerspiegelt sich im Temporegime. Generell gilt auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 50.



Stichstrassen: Tempo 30 als Option

Die Quartierstrassen bilden kein zusammenhängendes Strassennetz. Die Stichstrassen ab der Dorfstrasse müssen separat signalisiert werden.

Quartierstrassen
Tempo-30-Zone

Die Quartierstrassen sind schmal und mehrheitlich ohne Trottoir. Zufussgehende sind auf der Fahrbahn unterwegs. Niedrige Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist für die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Die Strassen haben keine Verbindungsfunktion.
Bereits heute wird in der Regel langsam gefahren. Geschwindigkeiten über 30 km/h sind der Situation nicht angemessen.
Mit Einführung von Tempo 30 wird die verkehrsrechtliche Situation den effektiven Gegebenheiten angepasst.
Es entstehen mehrere von einander getrennte Tempo-30-Zonen, welche durch die Dorfstrassse bzw. die Bahnlinie voneinander getrennt sind.

Referenzbild Torsituation Tempo-30-Zone

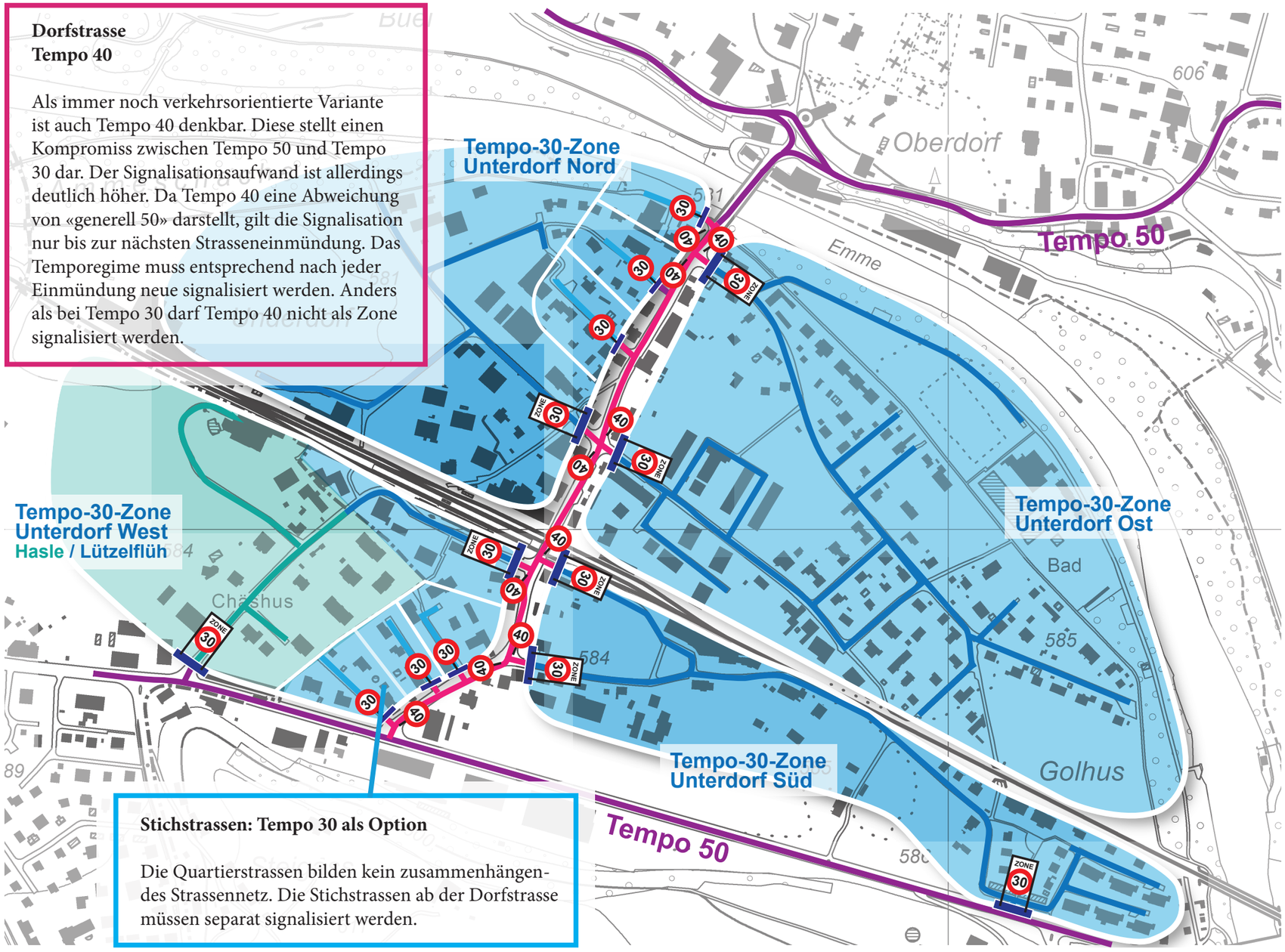
Variante 1b - Tempo 40 Dorfstrasse

Dorfstrasse: Tempo 40 (Streckensignalisation)
Quartiere: Tempo-30-Zone

- → Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse
- → Zerstückelung in viele «Kleinzonen», mit vielen Regime-Übergängen (wie Var. 1a)
- → Wiederholung der Streckensignalisation erforderlich
- → Sehr hoher Signalisationsaufwand
- → Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)

Dorfstrasse
Tempo 40

Als immer noch verkehrsorientierte Variante ist auch Tempo 40 denkbar. Diese stellt einen Kompromiss zwischen Tempo 50 und Tempo 30 dar. Der Signalisationsaufwand ist allerdings deutlich höher. Da Tempo 40 eine Abweichung von «generell 50» darstellt, gilt die Signalisation nur bis zur nächsten Strasseneinmündung. Das Temporegime muss entsprechend nach jeder Einmündung neue signalisiert werden. Anders als bei Tempo 30 darf Tempo 40 nicht als Zone signalisiert werden.



Stichstrassen: Tempo 30 als Option

Die Quartierstrassen bilden kein zusammenhängendes Strassennetz. Die Stichstrassen ab der Dorfstrasse müssen separat signalisiert werden.

Quartierstrassen
Tempo-30-Zone

Die Quartierstrassen sind schmal und mehrheitlich ohne Trottoir. Zufussgehende sind auf der Fahrbahn unterwegs. Niedrige Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist für die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Die Strassen haben keine Verbindungsfunktion.
Bereits heute wird in der Regel langsam gefahren. Geschwindigkeiten über 30 km/h sind der Situation nicht angemessen. Mit Einführung von Tempo 30 wird die verkehrsrechtliche Situation den effektiven Gegebenheiten angepasst.
Es entstehen mehrere von einander getrennte Tempo-30-Zonen, welche durch die Dorfstrassse bzw. die Bahnlinie voneinander getrennt sind.

Referenzbild Torsituation Tempo-30-Zone

Variante 2 - Tempo-30-Zone flächendeckend

Eine grosse, zusammenhängende Tempo-30-Zone: Dorfstrasse, Kirchplatz, Quartiere

- → Klare, intuitive Kammerung
- → Einbezug Kirchplatz, Umfeld Schule
- → Wenig Zonentore, geringer Signalisationsaufwand
- → Hohe Verkehrssicherheit dank niedriger Geschwindigkeit
- → Strasse kann überall sicher gequert werden. Fussgängerstreifen entfallen (Fussgängerstreifen sind in Tempo-30-Zonen nur im Ausnahmefall zulässig)
- → Rechtsvortritt bei den grösseren Seitenstrassen
- → Einhaltung Tempo im nördlichen Abschnitt der Dorfstrasse ist herausfordernd
- → Langfristige Spielräume (bei Strassensanierung): Verbreiterung der Trottoirs, allenfalls mehr PP auf Strasse

Referenzbild Zonentor

Referenzbild Vortrittsmarkierung

Dorfstrasse
Tempo 30: Fokus Dorfstrasse als Teil des Ortszentrums

Die Dorfstrasse ist Teil des öffentlichen Raums des Ortszentrums. Hier soll man sich zu Fuss wohl fühlen und den Einkauf bei z.B. Bäckerei, Coop und Metzgerei gerne miteinander verbinden. Die Dorfstrasse ist aber auch wichtige Fusswegverbindung zur Schule und der Gemeindeverwaltung im Norden und zum Bahnhof im Süden. Hier kommt es zu spontanen Begegnungen und zum gemütlichen Kaffeetrinken auf der Terrasse des Restaurants.
Dank niedriger Geschwindigkeit und gegenseitiger Rücksichtnahme hat die Verkehrssicherheit höhere Priorität als das schnelle Durchfahren. Die Strasse kann überall und sicher gequert werden; nicht nur auf Fussgängerstreifen. Diese enfallen. Die Strasse wird als Bindeglied zwischen den einzelnen Nutzungen auf beiden Strassenseiten wahrgenommen, nicht als Trennelement. Bei den grösseren Strasseneinmündungen gilt Rechtsvortritt.

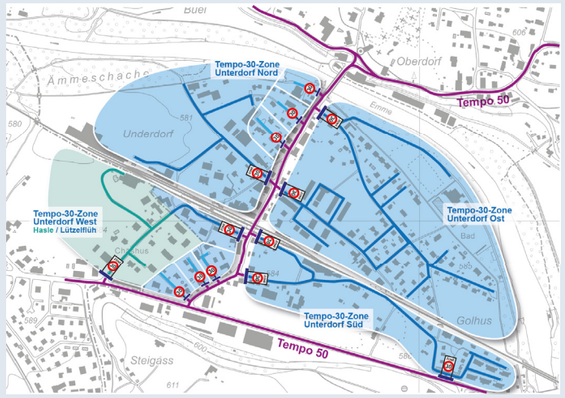
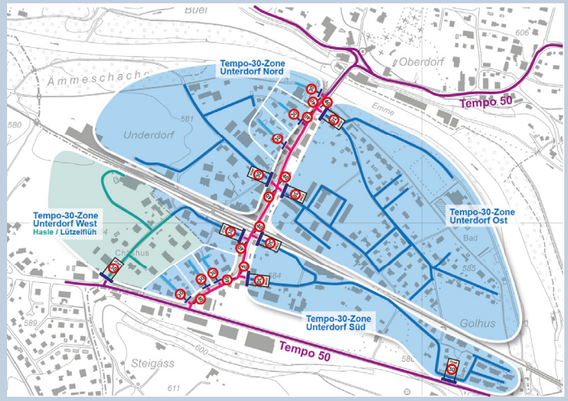
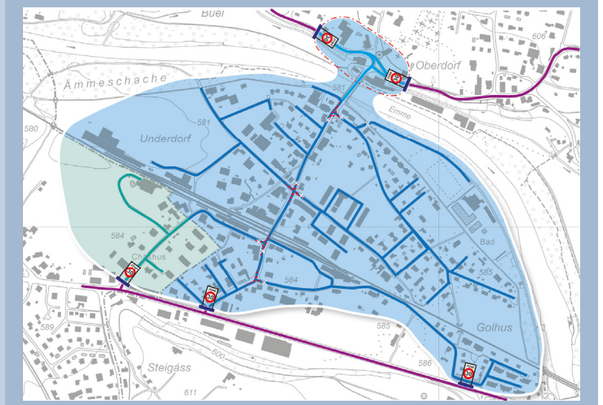
Referenzbild baulich, langfristig

Referenzbild Sofortmassnahme

Quartierstrassen: Tempo-30-Zone

Die Quartierstrassen sind schmal und mehrheitlich ohne Trottoir. Zufussgehende sind auf der Fahrbahn unterwegs. Niedrige Geschwindigkeiten und gegenseitige Rücksichtnahme ist für die Verkehrssicherheit besonders wichtig. Die Strassen haben keine Verbindungsfunktion. Bereits heute wird in der Regel langsam gefahren. Geschwindigkeiten über 30 km/h sind der Situation nicht angemessen. Mit Einführung von Tempo 30 wird die verkehrsrechtliche Situation den effektiven Gegebenheiten angepasst.
Zusammen mit der Dorfstrasse ergibt sich eine grosse Tempo-30-Zone. Die Kammerung ist intuitiv und der Signalisationsaufwand gering.

Gegenüberstellung Varianten Temporegime

	Variante 1a **T-30-Zone Quartiere**	**Variante 1b** **Tempo 40 / T-30- Zone**	**Variante 2** **T-30-Zone flächendeckend**
			
Prinzip	– Verkehrsberuhigung auf reinen Erschliessungsstrassen	– Abstufung des Temporegimes analog zur Bedeutung der Strasse	– Einheitliches, siedlungsorientiertes Temporegime – Klare und intuitive Kammerung
Dorfstrasse	– Generell Tempo 50 – Fokus: Verkehrsverbindung / Durchfahrt	– Tempo 40 (Streckensignalisation)	– Eine grosse, zusammenhängende Tempo-30-Zone – Fokus Dorfstrasse: Dorfzentrum als Zielort
Quartiere	– Vier Tempo-30-Zonen – T30 optional auf alleinstehenden Stichstrassen – Fokus: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld	– Vier Tempo-30-Zonen – T30 optional auf alleinstehenden Stichstrassen – Fokus: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld	– Fokus Quartiere: Verkehrssicherheit im Wohnumfeld
Temporegime Kirchplatz / Umfeld Schule (Projekt Kanton)	– Tempo 50	– Tempo 50	– Einbezug in die Tempo-30-Zone
Verkehrssicherheit	– Erhöhung Sicherheit in Quartieren – Schulwegsicherheit wird an kritischen Stellen nicht verbessert – Relativ hohe Geschwindigkeiten auf der Dorfstrasse bei schmalen Trottoirs	– Erhöhung Sicherheit in Quartieren – Leichte Verbesserung Schulwegsicherheit dank T40	– Hohe Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit dank flächendeckend niedriger Geschwindigkeit – Strasse kann überall sicher gequert werden (nicht nur auf Fussgängerstreifen) – Einhaltung Tempo 30 im nördlichen Abschnitt der Dorfstrasse ist herausfordernd (→ Massnahmen)
Signalisation	– Zerstückelung in viele «Kleinzonen», mit vielen Regime-Übergängen – Alleinstehende Stichstrassen müssen separat signalisiert werden → hoher Signalisationsaufwand – Tempo 50 (Dorfstrasse) gilt innerorts generell und muss nicht separat signalisiert werden	– Zerstückelung in viele «Kleinzonen», mit vielen Regime-Übergängen – Alleinstehende Stichstrassen müssen separat signalisiert werden – Streckensignalisation Dorfstrasse (Tempo 40) muss nach jeder Einmündung wiederholt werden → sehr hoher Signalisationsaufwand	– Wenig Regimeübergänge (nur 5 Zonentore) → geringer Signalisationsaufwand
Massnahmen	– Signalisation Zonentore (8 – 14 Standorte) – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen	– Signalisation Zonentore (8 – 14 Standorte) – Streckensignalisation (T40 Dorfstrasse) – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen	– Signalisation Zonentore (3 x auf Gemeindestrassen, 2x auf Kantonsstrasse) – Einführung Rechtsvortritt bei grösseren Seitenstrassen (4x) – Aufhebung Fussgängerstreifen an Dorfstrasse (sind in Tempo-30-Zonen nur im Ausnahmefall zulässig, z.B. bei Schule). – Verkehrsberuhigung auf Dorfstrasse (z.B. «Siedlungstor» nach Emmebrücke – Einfache ergänzende Massnahmen wie Bodenmarkierungen
Weitere Erwägungen	– Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)	– Kein Spielraum für Veränderung des Strassenquerschnitts (Dorfstrasse)	– Spielräume: - Schmalerer Strassenquerschnitt, breitere Trottoirs (langfristige Perspektive, wenn Sanierung der Strasse ansteht) - Kürzere Sichtweiten (mehr PP auf Strasse)

Optionen - Begegnungszonen

In Begegnungszonen gilt Tempo 20 und Fussgängervortritt.
Unter bestimmten Voraussetzungen sind Begegnungszonen auf verschiedenen Abschnitten als Option denkbar.
Die Optionen sind mit allen drei Varianten kombinierbar.

Option 1: Begegnungszone Zentrum

Wo die Zentrumsfunktion der Dorfstrasse besonders ausgeprägt ist, ist auch eine Begegnungszone (Tempo 20 / Fussgängervortritt) denkbar. Dieses Regime kann insbesondere dann eine Option werden, wenn durch eine Entwicklung des Kentaur-Areals das Ortszentrum durch neue Nutzungen gestärkt wird.

Referenzbild

Option 2: Begegnungszone Bahnhofplatz

Auf Bahnhofplätzen kommen unterschiedliche Verkehrsteilnehmende zusammen. Hier wird vom Auto, vom Bus und vom Velo auf den Zug umgestiegen. Bahnreisende verteilen sich zu Fuss in alle Richtungen. Bei dieser Vielfalt an Verkehrsbeziehungen und Wunschlinien ist ein hohes Mass an gegenseitiger Rücksichtnahme unerlässlich. Begegnungszonen auf Bahnhofplätzen sind daher ein bewährtes Mittel (z.B. Burgdorf, Fraubrunnen, Langnau), haben in der Regel jedoch eine grössere Bedeutung als Mobilitätsdrehscheibe als der Bahnhof Lützelflüh-Goldbach.

Referenzbild

Option 3 «Wohnstrasse»

Auf einzelnen, wenig befahrenen Quartierstrassen ist auch die Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20 / Fussgängervortritt) denkbar. Erfahrungen zeigen, dass diese Art von Wohnstrassen dann gut funktioniert, wenn der Strassenraum durch die Bewohnerschaft für Aufenthalt und Spiel angeeignet und genutzt wird. Ist dies nicht der Fall, wird das Geschwindigkeitsregime schlecht akzeptiert und eher als Schikane empfunden. Der Impuls für die Einführung von Begegungszonen auf den Wohnstrassen muss daher von der anwohnenden Bevölkerung kommen.

Referenzbild

Öffentliche Parkierung

metron

Umfeld Dorfstrasse

Ausgangslage
Im Unterdorf gibt es an verschiedenen Stellen öffentliche Parkplätze in der blauen Zone. Fahrzeuge dürfen an Werktagen (Mo bis Sa) zwischen 8:00 und 11:30 Uhr sowie zwischen 13:30 und 18:00 Uhr eine Stunde parkiert werden. An Sonn- und Feiertagen sowie über Mittag und in der Nacht gilt diese Zeitbeschränkung nicht. Mittags darf entsprechend von 11:30 bis 14:30 Uhr und nachts von 18:00 bis 9:00 Uhr morgens parkiert werden.
Die Blaue Zone ist national geregelt und entsprechend nicht explizit auf die Bedürfnisse im Unterdorf abgestimmt.

Zielsetzung
Die öffentlichen Parkplätze an der Dorfstrasse sollen in erster Linie der Kundschaft der Geschäfte zur Verfügung stehen. Nach dem Einkauf soll der Parkplatz wieder frei gegeben werden, damit er von anderen Kunden genutzt werden kann. Ziel ist ein hoher Umschlag. Insbesondere das länger Parkieren mittags (bis 14:30 Uhr und) morgens (bis 9:00 Uhr) ist damit nicht kompatibel.

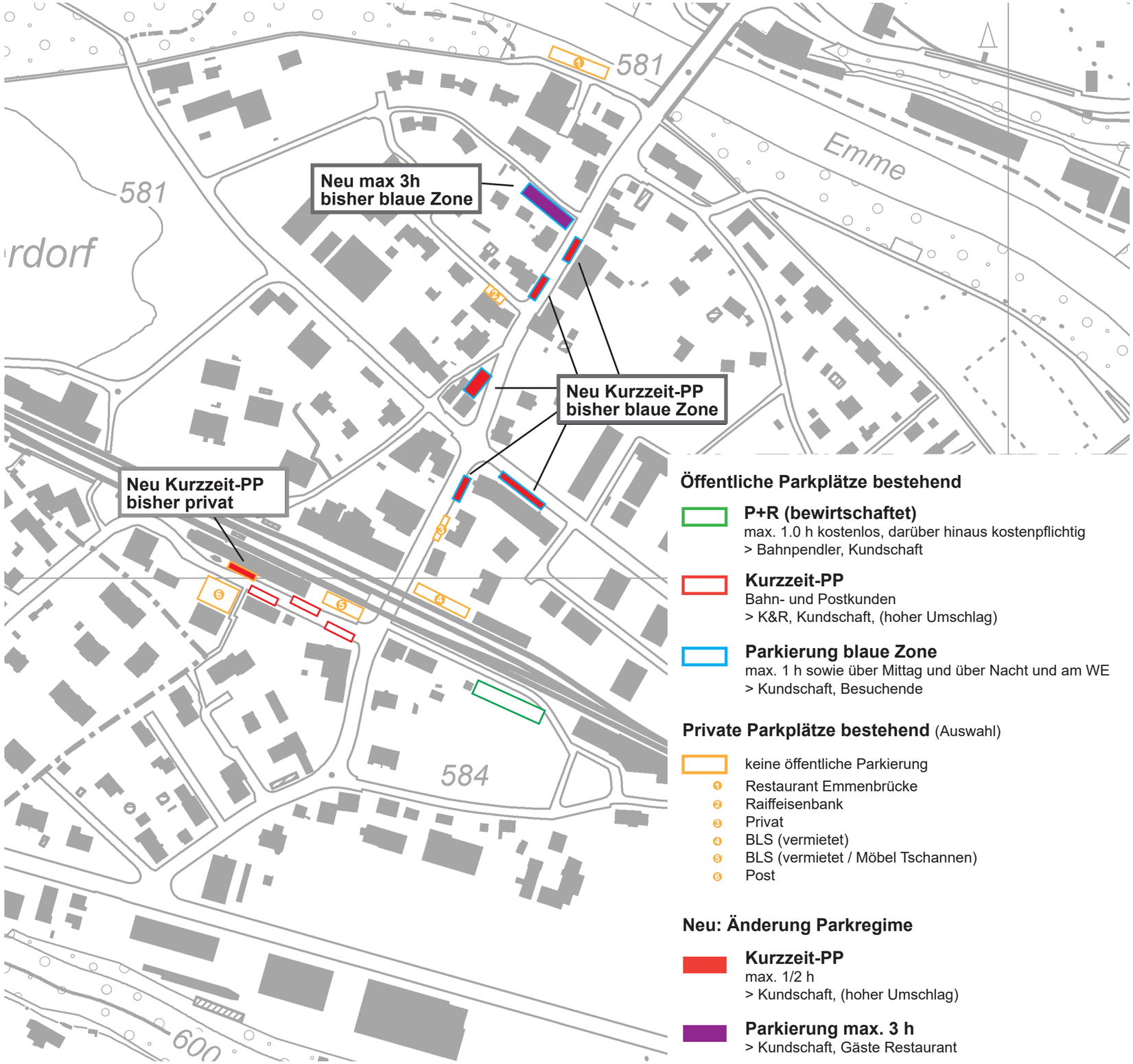
Änderungen
→ Die Parkplätze an der Dorfstrasse, auf dem Plätzchen beim Gässli sowie an der Gewerbestrasse beim Coop sollen in Kurzzeitparkplätze (max. 1/2 Stunde) umgewandelt werden.

→ Das Restaurant Emmenbrücke hat an der Alpenstrasse eigene Parkplätze. Als Ergänzung sollen die öffentlichen Parkplätze am Heckenweg so ausgelegt werden, dass sie für einen Besuch im Restaurant geeignet sind: Maximale Parkzeit 3 Stunden.

Umfeld Bahnhof

Ausgangslage
An der Bahnhofstrasse gibt es einige Kurzzeitparkplätze. Für den raschen Einkauf im Kiosk sind diese jedoch zu weit entfernt, so dass das Fahrzeug in der Regel «wild» direkt vor dem Laden abgestellt wird.

Änderungen
Um der «wilden» Parkierung entgegenzuwirken, sollen neue, näher gelegene Parkplätze eingerichtet werden: Umwandlung reservierte BLS-Parkplätze in öffentliche Kurzzeit-Parkplätze.



Öffentliche Parkplätze bestehend

P+R (bewirtschaftet)
max. 1.0 h kostenlos, darüber hinaus kostenpflichtig
> Bahnpendler, Kundschaft

Kurzzeit-PP
Bahn- und Postkunden
> K&R, Kundschaft, (hoher Umschlag)

Parkierung blaue Zone
max. 1 h sowie über Mittag und über Nacht und am WE
> Kundschaft, Besuchende

Private Parkplätze bestehend (Auswahl)

keine öffentliche Parkierung
1. Restaurant Emmenbrücke
2. Raiffeisenbank
3. Privat
4. BLS (vermietet)
5. BLS (vermietet / Möbel Tschannen)
6. Post

Neu: Änderung Parkregime

Kurzzeit-PP
max. 1/2 h
> Kundschaft, (hoher Umschlag)

Parkierung max. 3 h
> Kundschaft, Gäste Restaurant

metron

Neuengasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80