

Gemeinde Toffen

Konzept Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen

Mitwirkungsbericht

16. November 2015
1428_321_MWBericht_def_151116.docx/bg

Impressum

Auftraggeberin:

Gemeinde Toffen
Bahnhofstrasse 1
3125 Toffen

Auftragnehmer

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
Telefon 031 388 60 60, Fax 031 388 60 69
www.raumplan.ch
info@raumplan.ch

Bearbeitung: Bernhard Gerber

Inhaltsverzeichnis

1. Durchführung der Mitwirkung	2
Gegenstand.....	2
Öffentliche Information	2
Eingaben	2
Mitwirkungsbericht	2
2. Liste der Mitwirkenden	3
3. Auswertung, Stellungnahmen und Beschlüsse zu den Mitwirkungseingaben	4
4. Beschluss	10

1. Durchführung der Mitwirkung

Gegenstand

Die vom 10. August bis 10. September 2015 durchgeführte öffentliche Mitwirkungsaufgabe umfasste den Bericht mit Beilagen (dat. 25. Juni 2015 / 6. Juli 2015, rev.) zu den Kapiteln:

- Analyse
- Grobkonzept Verkehrsberuhigung
- Massnahmenkonzept Quartiere
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

Öffentliche Information

Die Planungsunterlagen lagen vom 10. August bis am 10. September 2015 in der Gemeindeverwaltung auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Homepage der Gemeinde (www.toffen.ch) aufgeschaltet.

Die Bevölkerung und das Gewerbe an der Bahnhofstrasse wurden bereits im Rahmen der Analyse und der Konzepterarbeitung einbezogen:

- Öffentliche Quartierbegehung vom 25. Oktober 2014
- Informationsveranstaltung für Gewerbetreibende Bahnhofstrasse vom 13. April 2015

Eingaben

Bei der Bauverwaltung sind während der Mitwirkungsfrist fünf Eingaben eingegangen (Liste Kap. 2: 1-5):

- 1 politische Gruppierung
- 1 thematische Gruppierung
- 1 Quartier-Sammeleingabe
- 1 Privatperson
- 1 öV-Transportunternehmung

Zum Gegenstand der Planung sind von Privatpersonen vorgängig eine Petition und eine Eingabe per Email an die Gemeinde gerichtet worden (Liste Kap. 2: a, b).

Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der eingesetzten Begleitgruppe und die Beschlüsse des Gemeinderats.

Nach der Verabschiedung durch den Gemeinderat wird der Mitwirkungsbericht auf der Internetseite der Gemeinde (www.toffen.ch) aufgeschaltet. Er kann zudem auf der Gemeindeverwaltung bezogen werden.

2. Liste der Mitwirkenden

Nr.	Name / Organisation	Adresse	Datum	Bemerkung	Behandlung / Stellungnahme
1	Balthasar Eberle und Barbara Jung-Eberle	Mühlehubelstr. 15 Toffen	29.8.2015	plus 6 Mitunterzeichnende Mühle- hubelstrasse	Kapitel 3.2
	Vladimir Fabian	Mühlehubelstr. 5 Toffen	2.9.2015	Unterstützung der Eingabe B.+B. Eberle	
2	FBT – Freie Bürgerinnen und Bürger Toffen	p.A. Ruth Dubach-Schneider, Gartenstr.25, Toffen	8.9.2015	Politische Gruppierung	Kap 3.1 / 3.2 / 3.4
3	BLS Netz AG Liegenschaften	Bucherstrasse 1, Burgdorf Julia Fischer-Schmid	9.9.2015	Eigentümerin Bahnhof und Bahnareal, Betreiberin Bahnlinie S4	Kapitel 3.3 / 3.4
4	Arbeitsgruppe Verkehrspolitik	p.A. Kurt Krebs Niesenweg 21, Toffen	9.9.2015	Total 10 Unterzeichnende	Kapitel 3.2 / 3.3 /3.4
5	Giovanni Cappellotto	Gartenstrasse 22, Toffen	10.9.2015	Privatperson	Kapitel 3.2 / 3.3
a	Bruno Horisberger	Belpbergstrasse 6, Toffen	15.7.2015	Privatperson,vorgängige Eingabe per Email	Kapital 3.3
b	Sandra Stern	Kaufdorfstrasse 44, Toffen	19.5.2015	Petition	Kapitel 3.3

3. Auswertung, Stellungnahmen und Beschlüsse zu den Mitwirkungseingaben

Die Begleitkommission und der Gemeinderat haben die Eingaben studiert und ausgewertet. Auf den folgenden Seiten werden die vorgebrachten Anliegen thematisch gegliedert, zusammengefasst und kommentiert.

- Die erste Spalte verweist auf die Liste der Eingaben (siehe Kap. 2).
- Die zweite Spalte fasst die wesentlichen Aussagen der Eingaben zusammen.
- Die dritte Spalte enthält die Stellungnahme der Begleitkommission und den Beschluss des Gemeinderats.

3.1 Allgemeines

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
<u>Zusammenhang zur Korridorstudie Belp-Gürbetal:</u>		
2	Die Haltung des Gemeinderats im Rahmen der Korridorstudie wird unterstützt, wonach die Umsetzung der Variante „C+D“ gefordert wird. Zusätzlicher Schwerverkehr auf der Bahnhofstrasse soll vermieden werden.	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse unterstützt dieses Ziel, indem es optimale Bedingungen für die lokalen Bedürfnisse anstrebt.
2	Gemäss den Verkehrserhebungen vom August/September 2014 (Bericht Kap. 2.2) liegt die Verkehrsbelastung auf der Bahnhofstrasse mit gut 3'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV) über dem in der Korridorstudie zugrunde gelegten Wert von ca. 2'400 Fahrzeugen pro Tag. Mit der für Variante C prognostizierten Zunahme von bis 1'800 Fz./Tag wäre mit knapp 5'000 Fz./Tag zu rechnen, was insbesondere wegen der Schulwegquerungen als nicht mehr siedlungsverträglich erachtet wird.	Die Feststellung der Differenz in den Verkehrsdaten ist richtig. Für die Beurteilung der Siedlungsverträglichkeit ist die Belastung mit leichten Motorfahrzeugen aber nicht alleinentscheidend; grossen Einfluss haben auch der Schwerverkehr und das Fahr- und Geschwindigkeitsverhalten des Verkehrs. Mit der geplanten Tempo 30-Zone und den Betriebs- und Gestaltungsmassnahmen soll die Verbindung für „eiligen Durchgangsverkehr“, u.a. auch ortsfremden Schwerverkehr, unattraktiver werden und durch Dominanzabbau (Reduktion Geschwindigkeit, Gestaltung) soll die Verträglichkeit für den Langsamverkehr (u.a. Schulwege) und die Zentrumsnutzungen verbessert werden.

3.2 Grobkonzept Verkehrsberuhigung

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
<u>Option Begegnungszonen in Wohnquartieren:</u>		
1	Es wird Einspruch gegen die Option bzw. Umsetzung einer Begegnungszone auf der Mühlehubelstrasse deponiert; Gründe: es bestehen nur Anstösser-Verkehr, keine überhöhten Geschwindigkeiten (ca. 25 km/h), keine Unfälle und Rücksichtnahme auf spielende Kinder ist vorhanden; der Spielplatz auf der Strasse darf nicht mit einer Begegnungszone „sanktioniert“ werden (Behinderungen, Erhöhung Verkehrsrisiken) – es gibt einen offiziellen Spielplatz.	Gemäss Grobkonzept prüft die Gemeinde die Realisierungsmöglichkeiten einer Begegnungszone erst, wenn eine Initiative aus dem Quartier, mit einvernehmlichem Begehren der Anwohnerschaft, vorliegt. Dies ist bei der Mühlehubelstrasse (noch) nicht gegeben.
<u>Geschwindigkeitsregime:</u>		
2	Die Staffelung der Innerortsgeschwindigkeiten 50 – 40 – 30 wird als richtig erachtet; von neuen Begegnungszonen mit Tempo 20 (ausser Bahnhofplatz) wird abgeraten (fördert trügerisches Sicherheitsempfinden).	An der Option, dass Begegnungszonen in Wohnquartieren auf Begehren der Anwohner geprüft werden, wird festgehalten.
4	Vorschlag für Sammelstrassen allgemein: generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (jedoch ohne Fahrbahneinengungen bei den Einfahrtstoren)	Es gibt etliche Sammelstrassen, die nicht durchwegs Innerortscharakter haben (z.B. Fahrbühl, Gartenstrasse, Römerstrasse) und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht angemessen wäre und nur mit unverhältnismässigen Massnahmen durchsetzbar wäre. An der Staffelung des Geschwindigkeitregimes gemäss Grobkonzept wird im Grundsatz festgehalten.
4	Vorschlag Bahnhofstrasse: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h (anstelle Tempo 30-Zone)	Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse, zumindest in den zentralen Bereichen, ist eine wichtige Voraussetzung, um die Ziele „Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr“ und „Verbesserung der Funktionsfähigkeit und Aufwertung des Zentrums als öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsraum“ zu erreichen. An der Tempo 30-Zone wird festgehalten. <i>Hinweis auf Korridorstudie Belp-Gürbetal:</i> Im Bericht „Zusatzabklärungen Schwerverkehrsführung“ vom August 2015 wird die Einführung von Tempo 30 auf allen Talquerungen (Kaufdorf, Toffen, Belp) empfohlen.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
4	Vorschlag Kaufdorfstrasse: belassen der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (es ist eine Verbindungs- und nicht eine Sammelstrasse)	Das Grobkonzept sieht nur im nördlichsten Teil der Kaufdorfstrasse eine Beschränkung auf 40 km/h vor, auf eine entsprechende Temporeduktion auf der Verbindung Richtung Kaufdorf ist verzichtet worden (wird allenfalls im Zusammenhang mit der separaten Problemlösung Kaufdorfstrasse zu überprüfen sein). Die Temporeduktion auf 40 km/h entspricht dem grundsätzlichen Prinzip der Geschwindigkeits-Staffelung und ist begründet durch die Zufahrtfunktion für das Quartier Stockhornstrasse-Grüdstrasse-Stengelen und die punktuelle Konfliktsituation (siehe Schwachstellenplan). An der Temporeduktion wird festgehalten.
<u>Hauptverkehrsachsen / Kantonsstrasse:</u>		
4	Thunstrasse: belassen der südlichen Dorfeinfahrt am bisherigen Standort (Vorschlag)	Ist nicht Gegenstand des Konzepts „Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen“; wird zuhanden des Sanierungsprojekts Ortsdurchfahrt (Federführung. Kant. Tiefbauamt / Oberingenieurkreis II) zur Kenntnis genommen.
4	Bernstrasse: Fussgängerquerung beim Schlossgut (Vorschlag)	Ist nicht Gegenstand des Konzepts „Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen“; wird zuhanden des Sanierungsprojekts Ortsdurchfahrt (Federführung. Kant. Tiefbauamt / Oberingenieurkreis II) zur Kenntnis genommen.
5	Bernstrasse: Mangelhafte Schulwegsicherheit von der Gartenstrasse entlang und über die Hauptstrasse (u.a. zu hohe Geschwindigkeiten der Autos und Lastwagen). Lösungsvorschläge: - Signalisation „Achtung Kinder“, - Geländer im Bereich Trottoiranfang und bei Fussgängerstreifen.	Ist nicht Gegenstand des Konzepts „Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen“; wird zuhanden des Sanierungsprojekts Ortsdurchfahrt (Federführung. Kant. Tiefbauamt / Oberingenieurkreis II) zur Kenntnis genommen.

3.3 Massnahmenkonzept Quartiere

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
<u>Bahnhofplatz, inkl. Zu- und Wegfahrten:</u>		
3	Der Betrieb und die Bewirtschaftung der Park+Ride-Anlage beim Bahnhof muss wie bis anhin möglich sein.	Der Betrieb der P+R-Plätze der BLS ist durch das Konzept nicht tangiert.
3	Das bestehende Zu- und Wegfahrtregime der Postautolinie 30.321 und der Bahnersatzbusse muss gewährleistet bleiben. Insb. darf durch Einengungen der Einsatz von Gelenkbussen im Bahnersatzbetrieb nicht behindert werden.	Das Zu- und Wegfahrtregime bleibt für die Linien- und die Ersatzbusse gewährleistet. Die vorgesehenen Einengungen auf der Bahnhofstrasse lassen die Durchfahrt der Busse selbstverständlich zu; dass das Kreuzen punktuell eingeschränkt wird, stellt angesichts der moderaten Verkehrsbelastung keine eigentliche Behinderung dar.
<u>Bahnhofstrasse - Belpbergstrasse:</u>		
4	Die Bahnhofstrasse benötigt keine baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (Vorschlag: 40 km/h).	An der Tempo 30-Zone wird fetgehalten. Infolge des heutigen Geschwindigkeitsniveaus (V85: 40-45 km/h) sind Begleitmassnahmen mit starker Bremswirkung erforderlich. Massnahmen sind auch erforderlich, um Konfliktpunkte wie im Bereich des Schulhauses zu lösen.
4	Der Individualverkehr darf nicht extrem eingeschränkt werden, damit das Zentrum mit Handel und Gewerbe für die BewohnerInnen von Aussenquartieren und Nachbardörfern leicht zugänglich bleibt. Sonst wird in grössere Zentren ausgewichen und Toffen wird zum monotonen Schlafort.	Die Verkehrsberuhigung ist eine wichtige Voraussetzung, um die Ziele „Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr“ und „Verbesserung der Funktionsfähigkeit und Aufwertung des Zentrums als öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsraum“ zu erreichen. Das Zentrum mit seinen Geschäften wird mit dem geplanten Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse einladender für die Kunden, aber nicht für die durchfahrenden Nicht-Kunden.
4	Vorschlag: Zur Erschwerung für Durchgangsverkehr und zur Verkehrsberuhigung erstellen von blauen Parkplätzen entlang südseitigem Strassenrand in drei Blöcken (bei Hausnummern 14 / 18+20 / 22+24).	
4	Vorschlag: Neue Trottoiranlage nordseitig zwischen Bifangweg und Gürbebrücke, ohne Einengung der Fahrbahn.	Das neu vorgesehene Trottoirstück ist auf die effektive Verbindungslücke für Fussgänger beschränkt. Ohne Fahrbahneinengung müsste Privatgrund beansprucht werden. Die Einengung wirkt als Eingangstor in den eigentlichen Zentrumsabschnitt.
4	Vorschlag: Sicherung der Zugänge Schulanlagen mit gelben Warnblinkern während den Schulzeiten.	Die Sicherung der Strassenquerung beim Schulhaus ist ein zentrales Anliegen und wird mit einem Warnblinker nicht gelöst.
4	Vision: Schulweg-Überführung beim Schulhaus.	

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
a	Belpbergstrasse: Ersetzen der nutzlosen Bodenwelle beim Dorfeingang / -ausgang Richtung Heiteren durch versetzte Anordnung von Parkplätzen (mit Pfosten gesichert) zwischen Bahnübergang und Dorfausgang (Vorschlag basierend auf konsequentem Vorgehen der Gemeinde Belp bei der Neuregelung des Durchgangsverkehrs auf der Neumattstrasse und der Hühnerhubelstrasse).	Für Strassenparkplätze besteht auf dieser peripheren Strecke kein Bedarf. Im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutzprojekt Gürbe wird sich eine neue Situation ergeben, so dass die Massnahmen ohnehin überprüft werden müssen.
<u>Teilgebiet Stockhornstrasse-Grüdstrasse-Stengelen</u>		
4	Vorschlag Kaufdorfstrasse: vorhandene Trottoiranlage bergseitig ergänzen.	Die Problemlösung für die Kaufdorfstrasse wird in einer separaten Planung angegangen.
b	Kaufdorfstrasse: Die vor einiger Zeit gesetzten Pfosten beruhigen den Verkehr oft nicht und können im Falle von zwischen den Pfosten parkierten Autos sogar zu gefährlichen Situationen führen. Zudem ist das durch die Pfosten erzeugte Bremsen und wieder Beschleunigen nicht umweltfreundlich.	Die Problemlösung für die Kaufdorfstrasse wird in einer separaten Planung angegangen.
<u>Teilgebiet Zälgli:</u>		
Keine Eingabe.		
<u>Teilgebiet Bächlismatt / Fahrbühl:</u>		
4	Vorschlag Gartenstrasse: Vorhandenes Trottoir bergseitig ergänzen.	Das Trottoir ist bereits durchgehend.
5	Gartenstrasse: Vorgeschlagene Massnahmen sind sehr gut.	Vielen Dank.
<u>Teilgebiet Schlossguet</u>		
Siehe unter 3.3 „Grobkonzept“, Option Begegnungszonen in Wohnquartieren.		

3.4 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
<u>Lösungsvorschläge für die Gestaltung der Bereiche Zentrum und Schulhaus</u>		
2	Die geplante Umgestaltung (mit Stärkung des Ortskern-Charakters) wird als nötig und sinnvoll erachtet; sie soll umgesetzt werden.	Vielen Dank für die Unterstützung.
2	Kann der als Option bezeichnete Platzbereich bei der Kreuzung Stockhornstrasse nicht im Bereich eines bestehenden Platzes (z.B. Nähe Café-Bar 21) vorgesehen werden?	Der Kreuzungsbereich Bahnhofstrasse/Stockhornstrasse ist ein zentraler Dreh- und Angelpunkt im Langsamverkehrsnetz und bietet von seinen räumlichen Voraussetzungen am meisten Potenzial für einen belebten Platzbereich.
2	Die bestehenden Parkplätze können grundsätzlich verschoben, die Gesamtanzahl muss aber unbedingt beibehalten werden.	Das ist im Konzept so vorgesehen.
4	Die bestehenden Parkplätze sollen belassen werden.	Für die Strassen-Neugestaltung ist ein gewisser Spielraum für die Anordnung der Parkplätze notwendig.
<u>Abschnitt Bahnübergang / Belpbergstrasse:</u>		
3	Durch die voraussichtliche Verkehrszunahme nehmen die Rückstaus vor geschlossener Bahnschranke tendenziell zu und können Ein- und Ausfahrten u.a. vom / zum Bahnhofplatz vermehrt behindern. Die Halteorte müssen so signalisiert werden, dass die Busse ungehindert verkehren können.	Die vorgesehenen Gestaltungsmassnahmen haben keinen direkten Einfluss auf die Rückstausituation; indirekt wirken sie sich „dämpfend“ auf die Verkehrszunahme und damit positiv aus. Der Haltebalken vor der Barriere soll grundsätzlich am heutigen Standort bleiben. Die Anforderungen werden im Rahmen der weiteren Projektschritte überprüft.
<u>Umsetzung:</u>		
2	Es wird eine Kosten- und Umsetzungsplanung als Grundlage für die Aufnahme ins Investitionsprogramm erwartet. Vor einer zu optimistischen Annahme von Kantonsbeiträgen wird gewarnt. Im Falle einer etappierten Umsetzung wird der Bereich „Zentrum“ gegenüber dem Bereich „Schulhaus“ als prioritär angesehen.	Im Budget 2016 ist die Weiterbearbeitung auf Vorprojekt-Stufe vorgesehen. Das Vorprojekt wird die notwendigen Grundlagen für das Investitionsprogramm liefern.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme Begleitkommission und Beschluss Gemeinderat
4	Die Kosten sind zu hoch (Annahme: inkl. zu erwartende Nebenkosten gegen 2 Mio. Franken).	Eine exaktere Kostenermittlung, unter Einbezug von allfälligem Sanierungsbedarf von Leitungen, erfolgt im Rahmen der Detailplanung. Allenfalls wird die Ausführung etappiert.

4. Beschluss

Der Mitwirkungsbericht ist am 9. November 2015 von der Spezialkommission Ortsplanung verabschiedet und am 16. November 2015 vom Gemeinderat beschlossen worden.