

Mitwirkung

Strassen-Nr.	10	Revidiert	-
Strassenzug	Bern - Langnau - Luzern	Projekt-Nr.	10252
Gemeinde	Trubschachen	Plan-Nr.	-
Projekt vom	10.06.2013	Format	-

Erläuterungsbericht

Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt



Projektverfassende

LP INGENIEURE AG
BAU · VERKEHR · PROJEKTMANAGEMENT
BERATENDE INGENIEURE SIA/USIC
LAUBEGGSTRASSE 70 · 3000 BERN 31
TEL 031 359 40 40 · FAX 031 359 40 44
WWW.LPAG.CH · LPAG@LPAG.CH

3B Architekten AG

Sandrainstrasse 3b
Ch-3000 Bern 23
telefon +41 (0)31 310 20 40
fax +41 (0)31 310 20 50
mail@3b-architekten.ch / www.3b-architekten.ch

Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt, Einwohnergemeinde Trubschachen

Erläuterungsbericht zur öffentlichen Mitwirkung

Verfasser, Impressum und Dokumentenverwaltung

Verfasser

LP Ingenieure AG

Bau • Verkehr • Projektmanagement

3000 Bern 31

Laubeggstrasse 70 Postfach 536

Tel. 031 359 40 40 Fax 031 359 40 44

E-mail LPAG@LPAG.ch

www.LPAG.ch

Impressum

Erstelldatum: 10.06.2013

letzte Änderung: 11.06.2013

Autor: Marino Sansoni, Mathias Widmer

Auftragsnummer: B.11.008

Datei: H:\DAT\b_truver\32_Mitwirkung\01_MW-

Projekt\01_Bericht\BE_2013_06_10_Erläuterungsbericht_zur_öff_Mitwirkung.docx

Seitenzahl: 21

Dokumentenverwaltung

Version	Datum	Autor	Bemerkungen
1.0	11.06.2013	WIM, DET	

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung / Ausgangslage	1
2	Die öffentliche Mitwirkung	2
3	Vorgehen / Grundsätze des Projekts	3
3.1	Kantonale Standards	3
3.2	Begleitgruppe	3
3.3	Fachstellen	3
4	Verkehr / Technik	4
4.1	Allgemeines / Betrachteter Perimeter	4
4.2	Verkehrliche und technische Ausgangslage	5
4.2.1	Verkehrliche und technische Eckdaten der Kantonsstrasse	5
4.3	Bedürfnisanalyse	6
4.4	Mögliche Strategien / Massnahmenswerpunkte	7
4.4.1	Strategien	7
4.4.2	Massnahmenswerpunkte	8
4.5	Das Projekt – die gewählte Lösung	10
4.5.1	Ortseingang West	10
4.5.2	Helvetiaplatz	10
4.5.3	Bärenplatz	12
4.5.4	Bahnhofplatz	15
4.5.5	Bereich Bahnhofplatz bis Einmündung der Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand	17
4.5.6	Ortseingang Ost	18
5	Gestaltung / Ortsbild	20
6	Wirkungsnachweis / Fazit / Empfehlung	21
6.1	Wirkungsnachweis	21
6.2	Fazit und Empfehlung	22

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betrachtungsperimeter (Quelle: http://map.geo.admin.ch/)	4
Abbildung 2: Bedürfnisanalyse im Gesamtperimeter	6
Abbildung 3: Strategien	7
Abbildung 4: Beispiel Trubschachen, verkehrsorientierte Strasse	7
Abbildung 5: Beispiel Trubschachen, nutzungsorientierte Strasse	8
Abbildung 6: Visualisierung Pförtneranlage Ortseingang West	10
Abbildung 7: Ausschnitt Massnahmenplan Helvetiaplatz	11
Abbildung 8: Ausschnitt Gestaltungsplan mit Visualisierung Helvetiaplatz	12
Abbildung 9: Ausschnitt Massnahmenplan Bärenplatz	14
Abbildung 10: Ausschnitt Gestaltungsplan Bärenplatz	14
Abbildung 11: Visualisierung Bärenplatz	15
Abbildung 12: Ausschnitt Gestaltungsplan Bahnhofplatz	16
Abbildung 13: Ausschnitt Massnahmenplan Bereich Bahnhofplatz bis Einmündung der Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand	17
Abbildung 14: Querprofil Mühlestrasse mit optionalem Doppelbundrandabschluss	18
Abbildung 15: Ausschnitt Gestaltungsplan Ortseingang Ost, Pförtner und Mehrzweckstreifen	18
Abbildung 16: Ausschnitt Massnahmenplan Ortseingang Ost, Bodenwelle	19
Abbildung 17: Wirkungsnachweis Ortsdurchfahrt	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Handlungsbedarf („X“) bei den einzelnen Massnahmenschwerpunkten	9
--	---

Beilagenverzeichnis

vgl. Inhaltsverzeichnis Mitwirkungsossier

Abkürzungen

DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Jahresmittel)
SvA	Schwerverkehrsanteil (in % des DTV)
LKW, PW, FR	Lastwagen, Personenwagen, Fahrrad
MIV	motorisierter Individualverkehr
V85	Geschwindigkeitsperzentil. Wichtige Kenngrösse in der Verkehrsplanung. V85 = 45 km/h bedeutet: 85 % der (gemessenen) Fahrzeuge fahren eine Geschwindigkeit bis maximal 45 km/h, 15% fahren mehr als 45km/h.
Vp	Projektierungsgeschwindigkeit: Die Projektierungsgeschwindigkeit ist eine Planungsgrösse. Sie stellt die höchste theoretische Geschwindigkeit dar, mit der eine Strasse an einer Stelle mit genügender Sicherheit befahren werden kann. Mit Hilfe der Projektierungsgeschwindigkeit werden unter anderem die Mindestwerte der Sichtweite, der möglichen Begegnungsfälle, der erforderliche Querneigung etc. bestimmt. Die Projektierungsgeschwindigkeit muss nicht der signalisierten Geschwindigkeit entsprechen.
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
SSV	Spitzenstundenverkehr
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
FGSO	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche

1 Einleitung / Ausgangslage

Das vorliegende Projekt, welches hiermit der interessierten Allgemeinheit zur Mitwirkung unterbreitet wird, wurde im Sommer 2010 in Angriff genommen und ist das Resultat einer partnerschaftlicher Zusammenarbeit des Tiefbauamtes des Kantons Bern (Oberingenieurkreis IV, Burgdorf) und der Gemeinde Trubschachen.

Mit dem Projekt sollen die offensichtlichen Defizite der Ortsdurchfahrt Trubschachen behoben werden.

Als Betreiber und Besitzer der Ortsdurchfahrt ist das Tiefbauamt verantwortlich für Betrieb / Unterhalt / Ausbau und Sanierung der Strasse.

Vorgehen und Planungsprozess sowie die umzusetzenden Massnahmen haben sich am Strassengesetz und den technischen Normen sowie an den kantonalen Standards zu orientieren.

Lösungen sind situationsangepasst und unter aktiver Mitarbeit der Gemeinde auszuarbeiten.

Der vorliegende Erläuterungsbericht nimmt Bezug auf:

- Planungsprozess, eingesetzte Begleitgruppe
- Die gewählte Lösung mit deren technischen und gestalterischen Projektelementen
- Empfehlung der installierten Begleitgruppe zu Handen der Bevölkerung

Das vorliegende Mitwirkungsprojekt wurde am 31.01.2013 durch die Begleitgruppe verabschiedet, mit den kantonalen Fachstellen und der bfu am 23.04.2013 im Detail besprochen sowie den direkten Anstössern des Helvetia-, Bären- und Bahnhofplatzes und des Ortseinganges Ost am 7. und 8. Mai vorgestellt.

2 Die öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung ist ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren, welches die interessierte Bevölkerung am Projekt beteiligt. Jedermann ist eingeladen und berechtigt, bis zum Ablauf der Auflage seine Anregungen und Hinweise, oder auch Kritik, schriftlich mitzuteilen.

Ziel ist es, Bedürfnisse und Hinweise in die weiteren Projektierungsphasen aufzunehmen. Die Eingaben der Mitwirkung haben Hinweischarakter. Einsprachen können erst bei der späteren Strassenplanaufgabe gemacht werden.

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren wurde mit der Begleitgruppe abgesprochen und beinhaltet folgende Aktivitäten und Eckdaten:

- Orientierung in der Schachenpost sowie Pressemitteilung im Mai 2013
- Ortsbegehung mit den direkten Anstössern am 7. Und 8. Mai 2013
- Öffentliche Orientierungsveranstaltung am 14.06.2013
- Auflage des vorliegenden Mitwirkungsprojektes, inkl. Fragebogen vom 17.06.2013 bis 19.07.2013.

Zur Mitwirkung wird anschliessend ein Mitwirkungsbericht erstellt und das weitere Vorgehen festgelegt.

3 Vorgehen / Grundsätze des Projekts

3.1 Kantonale Standards

Die Beurteilung der heutigen Situation und des Projektes erfolgt anhand der Standards für Kantonsstrassen.

Diese definieren die Anforderungen an eine Kantonsstrasse.

Entspricht eine Kantonsstrasse nicht den kantonalen Standards (z.B. in Bezug auf Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, baulicher Zustand etc.) so werden die Massnahmen durch den Kanton finanziert.

Die Gemeinde können einen höheren Standard bestellen, müssen aber die daraus resultierenden Mehrkosten bezahlen.

3.2 Begleitgruppe

Die Planungsarbeiten wurden durch einen breit abgestützten Kreis von Interessenvertretern begleitet. Diese Begleitgruppe setzte sich wie folgt zusammen:

5 Vertreterinnen / Vertreter der Gemeinde

- Politik
- Gewerbe
- Schule
- Frauen und Männer

1 Vertreter Kanton und öffentlicher Verkehr

- Vertreter des Kantons (Tiefbauamt)

2 Vertreter der beauftragten Planerbüros

- LP Ingenieure AG (Koordination / Redaktion / Verkehr / Tiefbau)
- 3B Architekten (Gestaltung / Ortsbild)

Die Begleitgruppe hat an fünf Sitzungen vom Juni 2010 bis Juni 2013 das Projekt entwickelt.

3.3 Fachstellen

Die Fachstellen wurden von Beginn an in den Planungsprozess miteinbezogen. So wurde beispielsweise Anfang 2011 eine Vernehmlassung zur ersten Vorstudie und anhand zweier Fachstellensitzungen (22.11.2012 und 23.04.2013) das Projekt auf die zahlreichen technischen und verkehrlichen Randbedingungen abgestimmt.

4 Verkehr / Technik

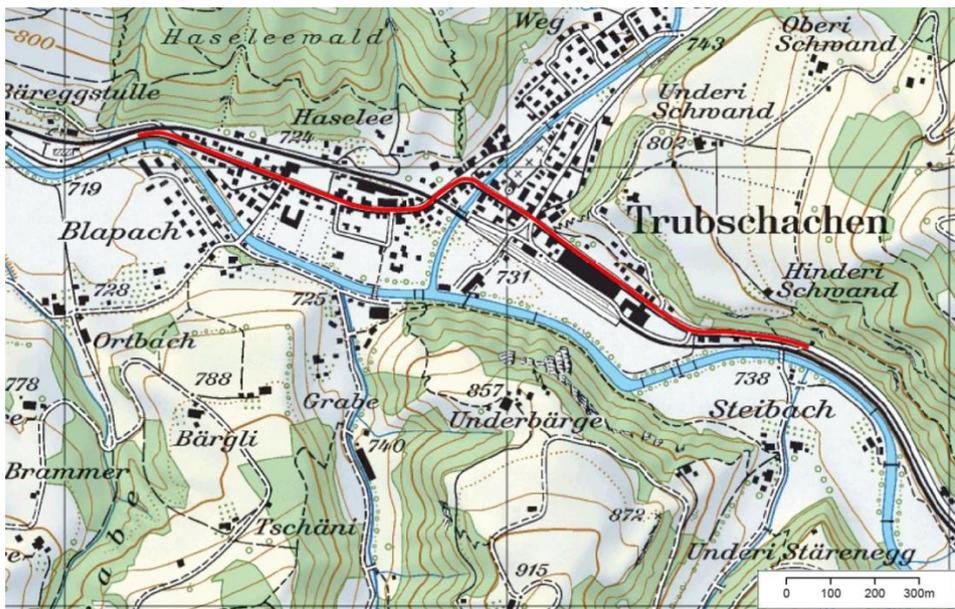
4.1 Allgemeines / Betrachteter Perimeter

Im Folgenden werden kurz der Werdegang der gewählten Lösung und die Projektelemente aufgezeigt, wie sie im Rahmen der Begleitgruppe entwickelt worden sind.

Auf die Rekapitulation der zahlreichen geprüften Varianten wird hier bewusst verzichtet. Dazu und für weitere Details wird auf die bei der Gemeinde einsehbaren Protokolle der Begleitgruppensitzungen verwiesen.

Der untersuchte Perimeter umfasst die Dorfstrasse und Mühlestrasse vom Ortseingang West bis zum Ortseingang Ost.

Einmündende Gemeindestrassen und angrenzende Plätze sowie betriebliche Bedürfnisse der Gemeinde wurden in die Betrachtungen mit einbezogen, sofern diese für das Kantonsstrassenprojekt von Relevanz sind.



Trubschachen

Abbildung 1: Betrachtungsperimeter (Quelle: <http://map.geo.admin.ch/>)

4.2 Verkehrliche und technische Ausgangslage

4.2.1 Verkehrliche und technische Eckdaten der Kantonsstrasse

→ vgl. Plan Übersicht Ist-Zustand, Nr. 19'374

Im Untersuchungsperimeter sind derzeit folgende Eckdaten anzutreffen:

Tempo 50:	Gemeindestrassen sowie auf der Kantonsstrasse ab Ortseingang West bis Ortseingang Ost	Signalisierte Geschwindigkeitsregimes
Strassenbreiten:	6.10 m bis 8.90m	Strassenbreiten
Begegnungsfälle:	PW / PW PW / LKW, nur teilweise für signalisierte Geschwindigkeit möglich LKW / LKW: nur teilweise für signalisierte Geschwindigkeit möglich	Mögliche Begegnungsfälle
DTV (nach VSS):	Dorfstrasse, Bereich Rest. Hirschen DTV: 6'013, SvA: 5.7% Dorfstrasse Bereich Kambly DTV: 4'900, SvA: 5.8%	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)
V85:	Dorfstrasse, Bereich Ortseingang West, innerorts V85: 53-54 km/h (signalisierte V = 50 km/h) Dorfstrasse, Bereich Rest. Hirschen V85: 53-54 km/h (signalisierte V = 50 km/h) Dorfstrasse Bereich Kambly V85: 53-54 km/h (signalisierte V = 50 km/h)	Gemessene Geschwindigkeiten

Die engen Strassenquerschnitte lassen nicht alle Begegnungsfälle mit der signalisierten Geschwindigkeit zu.

Dies bedeutet, dass beispielweise der Begegnungsfall LKW / PW resp. LKW / LKW Stellenweise nur bei reduziertem Tempo möglich ist.

Das Geschwindigkeitsniveau - dessen massgebende Grösse durch das sogenannte V85 charakterisiert wird – zeigt, dass das gefahrene Tempo auf dem ganzen Strassenabschnitt über der signalisierten Geschwindigkeit liegt.

*Begegnungsfall
PW/LKW stellenweise nur mit reduzierter Geschw. möglich*

Gefahrenes Tempo über signalisierter Geschwindigkeit

4.3 Bedürfnisanalyse

Die Bedürfnisanalyse über den ganzen Perimeter zeigt vor allem Defizite in den folgenden – wichtigsten – Bereichen (→ vgl. Abb. 2)

- Fahrradverkehr längs und quer
- Fussgänger quer
- Behindertentauglichkeit
- Sicherheitsempfinden und Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit
- Zustand Strasse und Trottoirs
- Integration der städtebaulichen Strukturen
- Zustand und Nutzung vorhandener Bausubstanz

Defizite IST-Zustand

Den Standards genügen folgende Bereiche:

- Öffentlicher Verkehr. Die Barriere (BLS) ist nicht Thema des Projekts
- Fussgängerbeziehungen längs
- Unfallgeschehen. Die Dorfstrasse enthält keinen Unfallschwerpunkt. Allerdings können aufgrund der Auswertung der Unfallstatistik gewisse neuralgische Punkte identifiziert werden (z.B. Helvetiaplatz → vgl. Plan Übersicht Ist-Zustand, Nr. 19'374)

IST-Zustand den Standards entsprechend

Die Verkehrsqualität für den MIV ist gut. Die Kapazität der Dorfstrasse ist mehr als ausreichend.

MIV: gute Verkehrsqualität

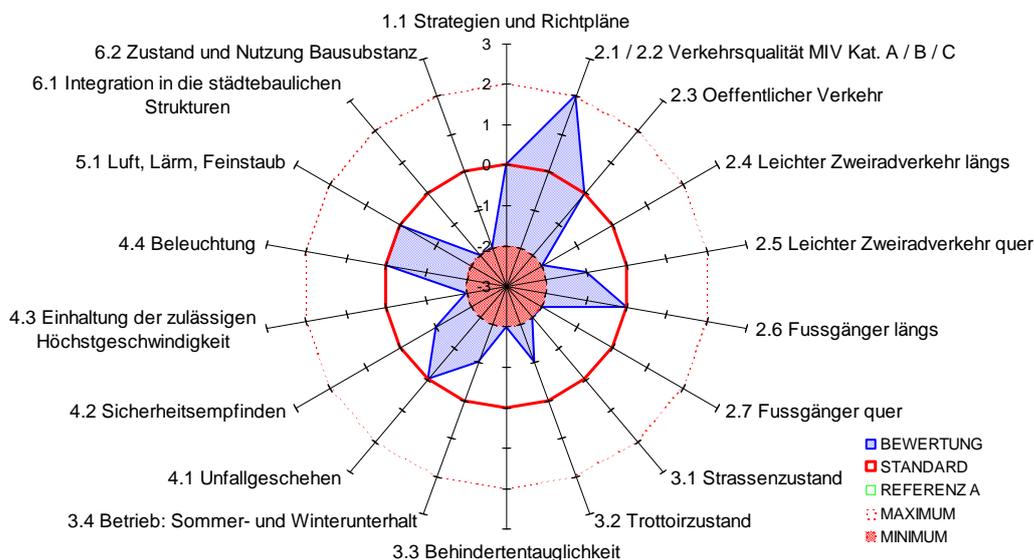


Abbildung 2: Bedürfnisanalyse im Gesamtperimeter

+2 bedeutet: Kantonale Standards überschritten, -2: Kantonale Standards nicht eingehalten. 0: entspricht den Anforderungen der Kantonalen Standards

Für weitere Details wird auf folgende → Beilagen verwiesen:

- Plan Übersicht Ist-Zustand, Nr. 19'374

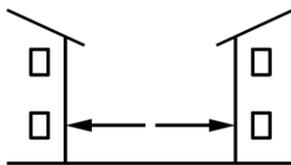
4.4 Mögliche Strategien / Massnahmenswerpunkte

4.4.1 Strategien

Grundsätzlich sind für eine bestehende Ortsdurchfahrt und angrenzender Bestand zwei Strategien denkbar:

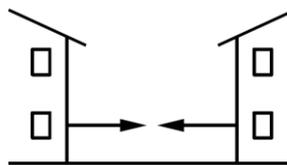
- Strassenraumgestaltung von innen nach aussen (verkehrsorientiert)
→ erhöhter Platzbedarf
- Strassenraumgestaltung von aussen nach innen (nutzungsorientiert)
→ Strassenraumgestaltung orientiert sich an Bestand

Verkehrsorientiert



von Innen
nach Aussen

Nutzungsorientiert



von Aussen
nach Innen

Abbildung 3: Strategien

Bei der verkehrsorientierten Strategie wird der Fokus auf den MIV gesetzt. Der Strassenraum wird von der Fahrbahn nach aussen gestaltet. Ziel ist es den Fahrkomfort zu erhöhen. Verkehrsorientierte Strassen charakterisieren sich als sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transportwege mit einem flüssigen Verkehrsablauf.

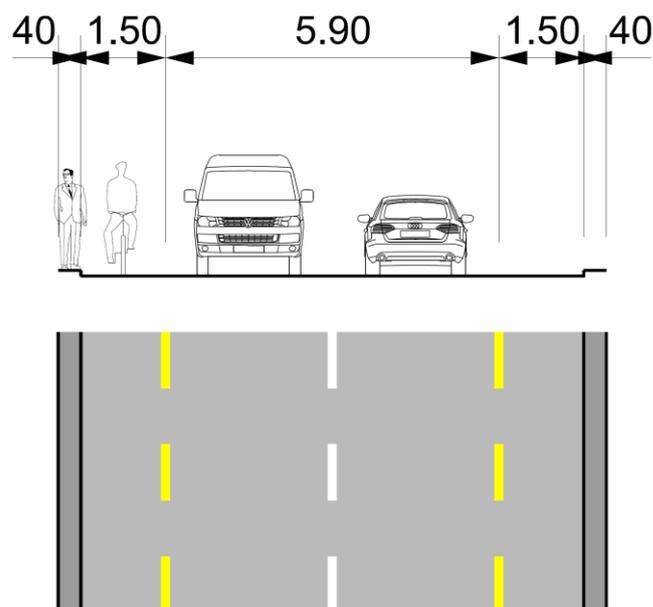


Abbildung 4: Beispiel Trubschachen, verkehrsorientierte Strasse

Diese Strategie beansprucht einen erhöhten Platzbedarf für den Strassenraum (z.B. zu Lasten Trottoir oder angrenzender Siedlung)

Bei der nutzungsorientierten Strasse wird der Fokus auf die Siedlung/Dorf ausgerichtet. Die Strasse soll für den Langsamverkehr (zu Fuss gehende, Radfahrende, etc.) attraktiv wirken und genügend Raum bieten. Das Ortsbild soll durch die Gestaltung aufgewertet, die Strasse selbst in das Ortsbild eingebettet werden und nicht als Fremdkörper oder Trennelement wirken. Der MIV wird sicher geführt und verstetigt.

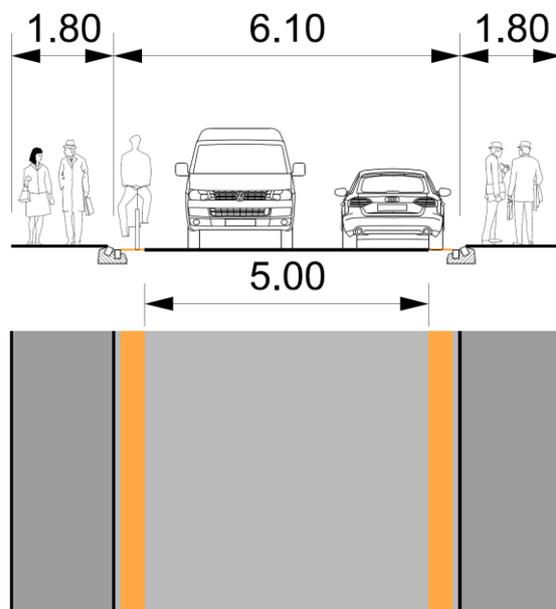


Abbildung 5: Beispiel Trubschachen, nutzungsorientierte Strasse

Fazit Strategie

Aufgrund der vorliegenden Verhältnisse ist für Trubschachen die nutzungsorientierte Strategie die angemessene Lösung.

4.4.2 Massnahmenswerpunkte

Aus der Gesamtbeurteilung lassen sich 5 Massnahmenswerpunkte ableiten. Diese Massnahmenswerpunkte weisen z.T. identische und teilweise unterschiedliche Defizite auf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die vorhandenen Defizite sowie eine erste Priorisierung der zu treffenden Massnahmen dargestellt.

Verkehrsmassnahmen Ortsdurchfahrt, Einwohnergemeinde Trubschachen

Erläuterungsbericht zur öffentlichen Mitwirkung

Verkehr / Technik

Massnahmen- schwerpunkt	Handlungsbedarf								Bemerkungen	
	Leichter Zweiradverkehr längs	Leichter Zweiradverkehr quer	Fussgänger quer	Strassen- und Trottoirzustand	Behindertentauglichkeit	Sicherheitsempfinden	Einhaltung Höchstgeschwindigkeit	Beurteilung Priorität		
Eingang West	X				X		X		2	eher geringes FG-Aufkommen
Helvetiaplatz	X		X	X	X	X	X		1	Häufung von Unfällen, Schulweg
Knoten Bären	X	X	X	X	X		X		1	schleifende Einfahrt Trubstrasse, Schneiden der Kurve, Sichtweite FGS
Bahnhofplatz	X			X	X		X		2	Langholztransporte, Ausfahrt Bhf-Platz
Eingang Ost	X		X		X	X	X		1	Geschwindigkeit, Einmündung Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand

Tabelle 1: Handlungsbedarf („X“) bei den einzelnen Massnahmenschwerpunkten

Abgeleitet aus der Bedürfnisanalyse wurden diverse Lösungsansätze studiert, aufgezeichnet, im Rahmen der Begleitgruppe besprochen und die weiter zu verfolgende Varianten festgelegt. Diese wurden einem Kreis von Institutionen vorgelegt welche sich schriftlich und an 2 Fachstellensitzungen in die Diskussion einbringen konnten.

Einbezogen wurden folgende Institutionen:

- Tiefbauamt des Kantons Bern, Strasseninspektorat Emmental
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Verkehrstechnik
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Fachstelle für Langsamverkehr
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Strassenverkehrs- und Schiff-fahrtsamt
- Kantonspolizei Bern, Verkehrsberatung
- Behindertenorganisation procap
- bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung
- Amt für öffentlicher Verkehr
- Busland AG

4.5 Das Projekt – die gewählte Lösung

→ vgl. Pläne Mitwirkungsossier sowie nachfolgende Abbildungen

Im Folgenden werden einzelne Abschnitte mit deren typischen Projektelemente aufgezeigt.

4.5.1 Ortseingang West

Die Ortseingänge von Trubschachen sollen akzentuiert werden und die Änderung der signalisierten Geschwindigkeit auf Innerortstempo 50 auch baulich durchsetzt werden. Dazu sind am westlichen und östlichen Ortseingang sogenannte Pfortner vorgesehen. Eine individuelle Gestaltung soll die Eingänge aufwerten. Auf der Mittelinsel ist dazu das Gemeindegewappen als Element angedacht.

Der Pfortner kommt im Bereich der heutigen Bushaltestelle Unterdorf zu liegen. Die Bushaltestelle wird aufgehoben. Im Innerortsbereich nach dem Pfortner wird der bestehende Fussgängerstreifen entfernt. Dies auf Grund der niedrigen Fussgängerfrequenz. Bei Fussgängerstreifen mit niedrigen Querungsfrequenzen nimmt die Aufmerksamkeit des MIV mit der Zeit ab wodurch sich das Risiko für Zufussgehende erhöht. Ist kein Fussgängerstreifen vorhanden ist die Aufmerksamkeit von querenden Zufussgehenden meist höher und das Risiko für Unfälle sinkt.

Die Variante enthält folgende Projektelemente:

- Die bestehende Bushaldebucht (Fahrtrichtung Ost) wird zu Gunsten des Pfortners aufgehoben
- Erstellung eines Pfortners zur Reduktion der Einfahrtsgeschwindigkeit
- Der Fussgängerstreifen auf Höhe Dorfstrasse 82 wird aufgehoben

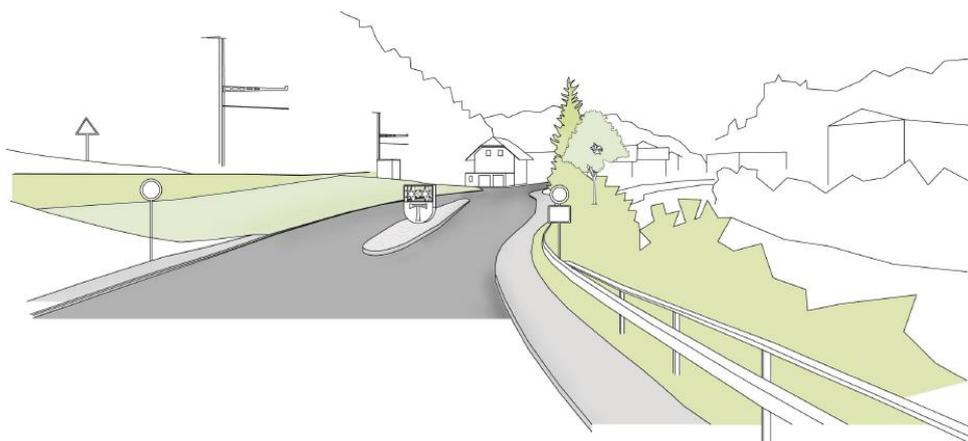


Abbildung 6: Visualisierung Pfortneranlage Ortseingang West

4.5.2 Helvetiaplatz

Der Helvetiaplatz soll mit einem Mehrzweckstreifen die lange gerade Strecke zwischen dem Ortseingang Ost und der Kurve auf Höhe Restaurant Hirschen unterbrechen und damit das Tempo reduzieren. Vorgese-



Abbildung 8: Ausschnitt Gestaltungsplan mit Visualisierung Helvetiaplatz

4.5.3 Bärenplatz

Der Bärenplatz im Zentrum von Trubschachen ist heute geprägt durch die enge und unübersichtliche Kurve der Kantonsstrasse. Dabei verschwinden die angrenzenden historisch wertvollen Gebäude im Hintergrund. Die Kurve ist für die signalisierte Geschwindigkeit relativ eng und bietet gerade bei der Durchfahrt von LKWs wenig Platz. Dementsprechend wird die Kurve teilweise mit nicht angepasster Geschwindigkeit durchfahren und/oder geschnitten.

Die Trubstrasse mündet schleifend in die Kantonsstrasse ein.

Der bestehende Fussgängerstreifen weist eine ungenügende Sichtweite auf und ist schlecht durch den MIV erkennbar.

Mit einer Platzgestaltung soll das Tempo reduziert und gleichzeitig mehr Raum geschaffen werden. Die Gebäude um den Platz kommen so mehr zur Geltung. Die best. Fussgängerstreifen sollen entfernt werden. Die Fussgängerquerungen werden in den Platz integriert.

Die Verkehrsbeziehung von und nach Trub erhält eine untergeordnete Bedeutung. Zur Erhöhung der Sicherheit soll ein schleifendes Ein- und Abbiegen auf die Kantonsstrasse verhindert werden.

Vor und nach dem Bärenplatz soll die Mittelmarkierung entfernt und durch eine Randmarkierung ersetzt werden. Dies bewirkt eine optisch engere Strasse und reduziert so die Geschwindigkeit. Die effektive (physische) Strassenbreite bleibt unverändert.

Um die Platzgestaltung zu realisieren ist Landerwerb erforderlich. Die bestehende Parkierung an der Dorfstrasse 11 wird durch das Projekt tangiert. Lösungen und Optimierungspotential werden in den weiteren Projektierungsphasen geprüft.

Bei den übrigen Liegenschaften bleiben die Zufahrten unverändert resp. wird die Zugänglichkeit aufgewertet und im Vorfeld der Liegenschaften signifikant Platz geschaffen.

Die Variante enthält folgende Projektelemente:

- Gestalterische Aufwertung des Bärenplatzes
- Neuer Anschluss Trubstrasse an Kantonsstrasse
- Aufhebung Fussgängerstreifen und Integration Fussgängerquerung in den neuen Platz
- Randmarkierung anstelle Mittelmarkierung vor und nach Bärenplatz
- Reduktion Geschwindigkeitsniveau und Erhöhung Verkehrssicherheit

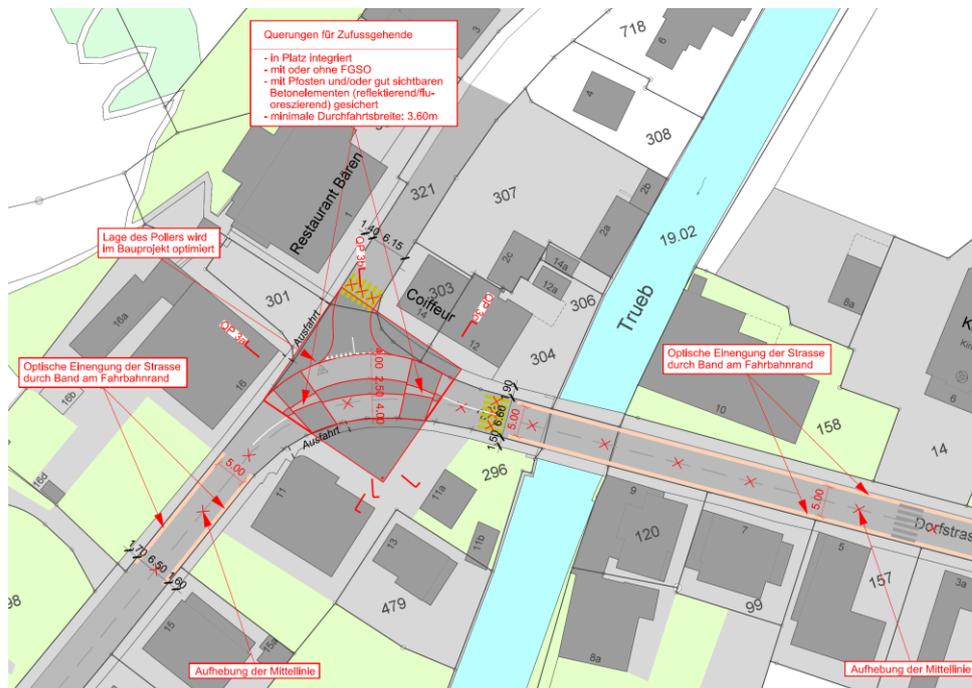


Abbildung 9: Ausschnitt Massnahmenplan Bärenplatz



Abbildung 10: Ausschnitt Gestaltungsplan Bärenplatz

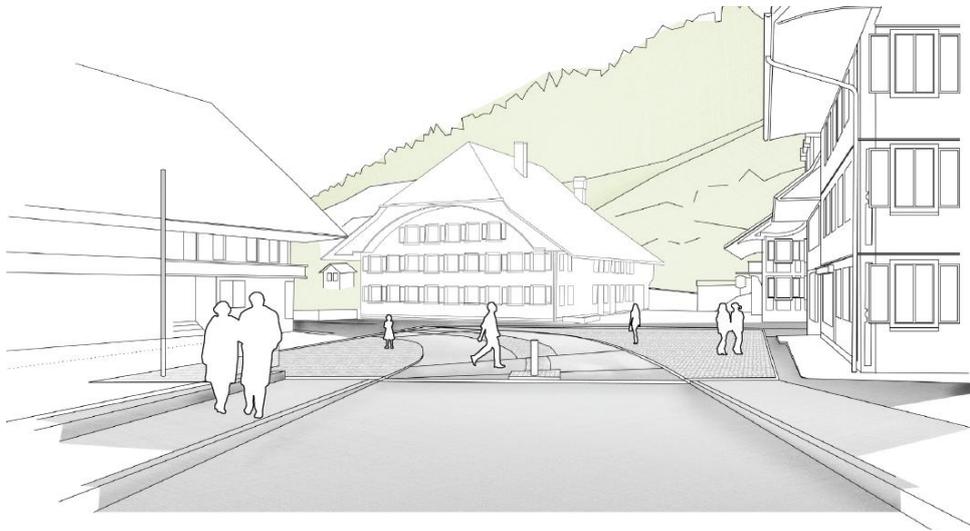


Abbildung 11: Visualisierung Bärenplatz

4.5.4 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz als weiterer Zentrumspunkt von Trubschachen soll durch eine Anhebung der Strasse verlangsamt werden. Dies erhöht die Sicherheit insbesondere für Zufussgehende. Eine Abbiegehilfe soll das Ab- und Einbiegen, gerade auch für grössere Fahrzeuge erleichtern, resp. verbessern.

Die Variante enthält folgende Projektelemente:

- Anhebung gesamter Knoten
- Abbiegehilfe
- Bahnhofplatz mit bestehenden Bäumen und Teich bleibt unverändert
- Von den bestehenden Parkplätzen auf dem Bahnhofplatz entfallen max. 1-2 Stk.
- Randliche Längsmarkierung westlich und östlich Bahnhofplatz



Abbildung 12: Ausschnitt Gestaltungsplan Bahnhofplatz

4.5.5 Bereich Bahnhofplatz bis Einmündung der Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand

Analog zum Abschnitt Bärenplatz-Bahnhofplatz soll die Mittelmarkierung entfernt und durch eine Randmarkierung ersetzt werden. Dies bewirkt eine optisch engere Strasse und reduziert so die Geschwindigkeit. Die effektive Strassenbreite bleibt erhalten.

Die Übersicht bei der Ausfahrt aus der Mühlestrasse (Strasse von der unteren Schwand her) auf die Kantonsstrasse entspricht nicht den aktuellen Normen. Um dies zu verbessern wird die Kantonsstrasse leicht nach Süden gedrückt und beansprucht Land der Kambly AG (teilweise bis zu 1.80m). Dieser Tatbestand wird jedoch nicht als problematisch empfunden, da die Nutzung von Kambly nicht beeinträchtigt und die Zufahrt Kambly verbessert wird.

Die Variante enthält folgende Projektelemente:

- Optische Einengung mittels Randmarkierung (evtl. als Idee Bäume nordseitig) zwischen Bahnhofplatz und Einmündung Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand
- Optional können die bestehenden Randabschlüsse zwischen Strasse und Trottoir im Rahmen einer allfälligen Trottoirsanierung durch Doppelbundrandabschlüsse ersetzt werden
- Verbesserung der Einmündung Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand durch leichte Verschiebung Kantonsstrasse nach Süden



Abbildung 13: Ausschnitt Massnahmenplan Bereich Bahnhofplatz bis Einmündung der Mühlestrasse aus Richtung untere Schwand

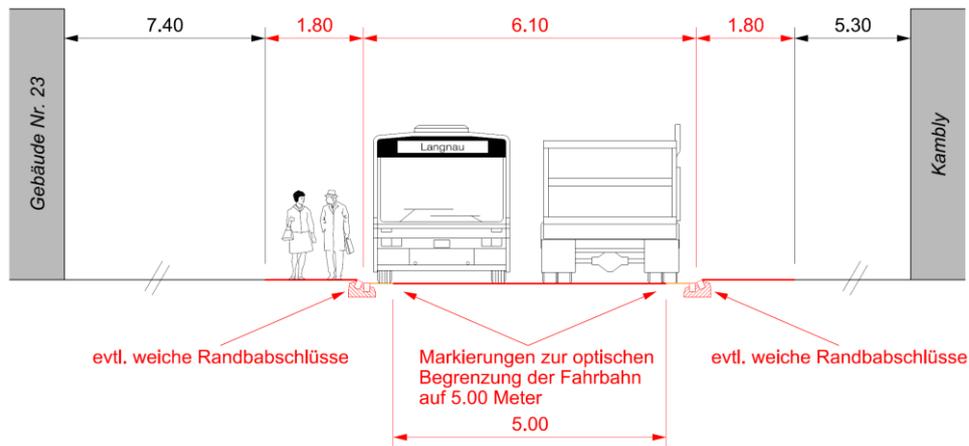


Abbildung 14: Querprofil Mühlestrasse mit optionalem Doppelbundrandabschluss

4.5.6 Ortseingang Ost

Wie beim Ortseingang West ist auch beim Ortseingang Ost eine Pförtneranlage vorgesehen. Zur zusätzlichen Temporeduktion soll vor dem Pförtner eine Bodenwelle erstellt werden.

Die Pförtneranlage ist der Anfang einer Abbiegehilfe bis zur Einfahrt des Besucherparkplatzes Kambly. Diese Abbiegehilfe erleichtert das Abbiegen Richtung Kambly ohne Fahrzeuge auf der Normalspur Richtung Trubschachen Zentrum zu behindern. Diese Lösung bedingt eine Verbreiterung der Strasse und einen Eingriff in den bestehenden Hang nördlich der Kantonsstrasse.

Die Ortseinfahrt (Signalisation 50km/h) wird zugunsten der Sichtweiten um 60m Richtung Osten verschoben.

Bei der Zu- und Wegfahrt Steinbach wird ein Links-, resp. Rechtsabbiegeverbot angebracht.

Die Variante enthält folgende Projektelemente:

- Bodenwelle und Pförtner für Reduktion der Einfahrtsgeschwindigkeit
- Abbiegehilfe für vereinfachte Ab- und Einbiegemanöver
- Bestehende privat Ein- und Ausfahrten bleiben gewährleistet

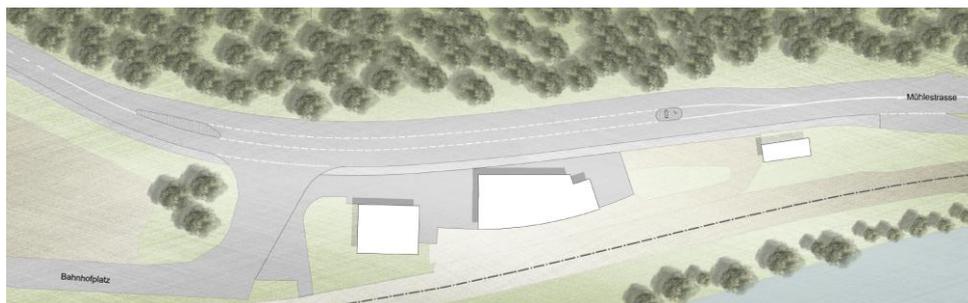


Abbildung 15: Ausschnitt Gestaltungsplan Ortseingang Ost, Pförtner und Mehrzweckstreifen

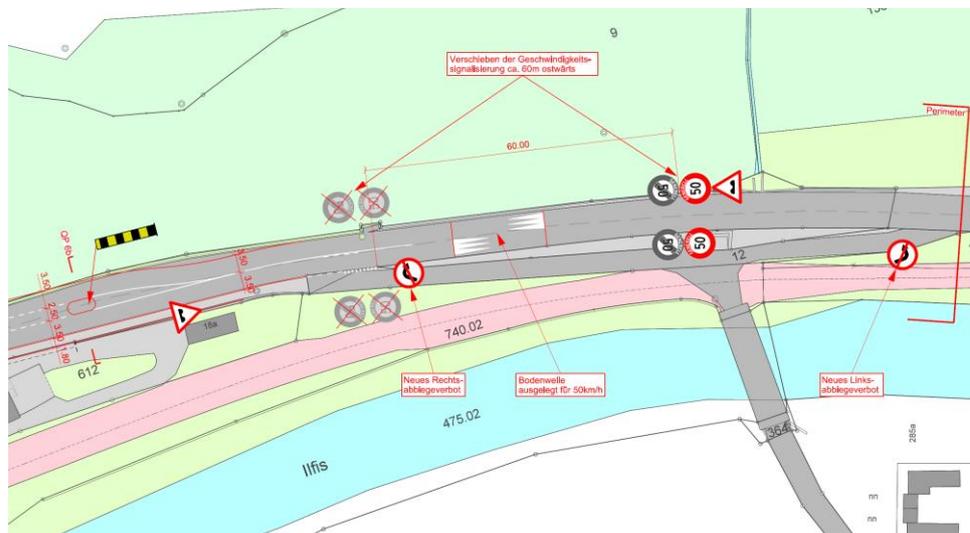


Abbildung 16: Ausschnitt Massnahmenplan Ortseingang Ost, Bodenwelle

5 Gestaltung / Ortsbild

→ vgl. *Städtebauliche Analyse Ortsdurchfahrt Trubschachen*

6 Wirkungsnachweis / Fazit / Empfehlung

6.1 Wirkungsnachweis

Die Beurteilung des Mitwirkungsprojektes anhand der kantonalen Standards zeigt, dass eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand erreicht werden kann. Die kantonalen Standards können jedoch auf Grund der örtlichen Situation (Bsp. vorhandene Platzverhältnisse und örtliche Begebenheiten) nicht alle erfüllt werden. Der Aufwand dafür (Gebäudeabbrüche, etc.) wäre unverhältnismässig.

Das Kriterien Lärm/Luft/Staub, welches sich aufgrund der strassennahen Lage der Gebäude sowie des Verkehrsaufkommens ableitet, wird separat durch den Kanton bearbeitet. Projekte zur Behebung der einzelnen Massnahmeschwerpunkte sind im Gange.

Das Kriterium „Zustand und Nutzung Bausubstanz“ kann durch die geplanten Massnahmen nicht direkt verändert werden. Die Aufwertung des Strassenraums wirkt sich jedoch positiv darauf aus und kann Impulse auslösen.

Mit den Belagssanierungen auf den Abschnitten zwischen den Massnahmeschwerpunkten werden auch die Behindertentauglichkeit sowie die verbleibenden Fussgängerquerungen durch den Kanton analysiert und im Rahmen der örtlichen Situation sowie allfälligen Sanierungsarbeiten verbessert.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Gesamtbewertung über den gesamten Betrachtungsperimeter. Bei den vorgängig beschriebenen Schwerpunkten werden sämtliche Anforderungen erfüllt.

Deutliche Verbesserung zu Ist-Zustand

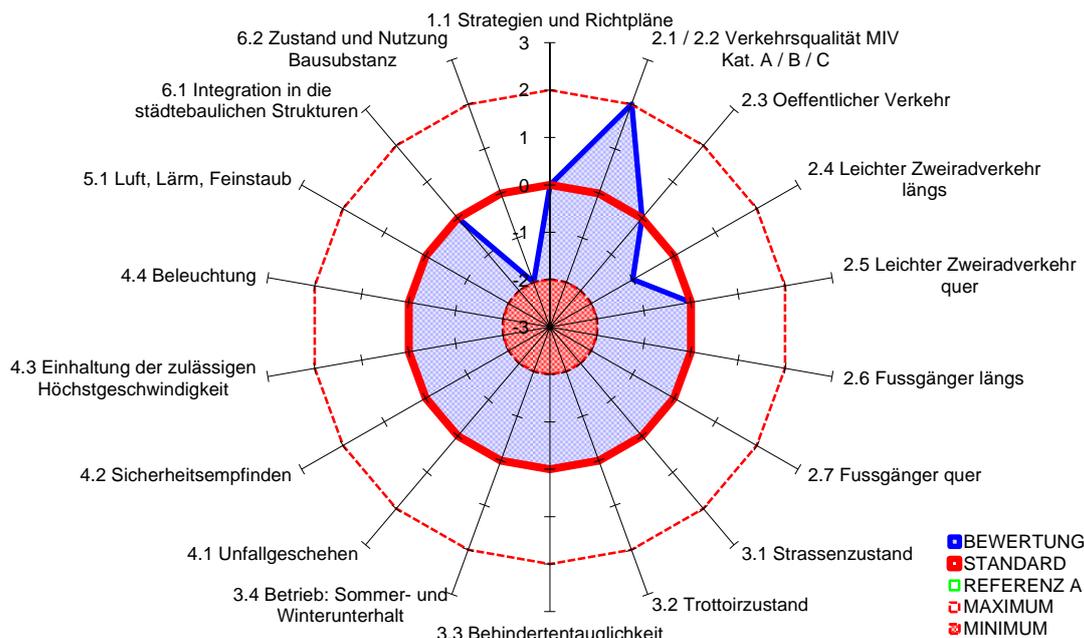


Abbildung 17: Wirkungsnachweis Ortsdurchfahrt

6.2 Fazit und Empfehlung

Das mit der Begleitgruppe ausgearbeitete und für die Mitwirkung verabschiedete Projekt zeichnet sich wie folgt aus:

- Das Projekt steht aufgrund seiner Flexibilität nicht im Widerspruch zu den Bedürfnissen der Gemeinde, sondern fördert diese eher. (Temporegime, Integration der städtebaulichen Strukturen, etc.)
- Das Projekt wird innerhalb der bestehenden Substanz umgesetzt (kein Abbruch von Gebäuden oder vorhandenen Trottoirs)
- Die Verkehrssicherheit wird objektiv und subjektiv erhöht (Sichtweiten, Zufussgehende, Radfahrende, Warteräume, etc.)
- Abbiegehilfen erleichtern Abbiegemanöver für Radfahrende und auch für den MIV. Fussgängerschutzinseln und erhöhte Fussgängerstreifen erhöhen die Sicherheit bei Strassenquerungen.
- Mehrzweckstreifen erhöhen die Durchlässigkeit der Strasse und ermöglichen den Zufussgehenden das sichere disperse – jedoch nicht vortrittsberechtigte – Queren der Strasse.
- Durch die Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens kann eine weitere Attraktivitätssteigerung der Gemeinde Trubschachen erzielt werden.
- Das Projekt integriert und wertet die angrenzende vorhandene Bausubstanz auf.
- Das Projekt bewirkt eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit
- Die Bausubstanz von Strasse und Trottoir wird im Zuge der Umsetzung der Massnahmen saniert.

Das Projekt setzt die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten gezielt und angemessen um.

Es erfüllt die Ziele der Gemeinde und die kantonalen Standards.