Oberingenieurkreis II
Tiefbauamt
des Kantons Bern

Sanierung Bern- und Burgisteinstrasse Wattenwil

Mitwirkungsbericht 2014

22. Juli 2019

Impressum

Auftraggeber
Oberingenieurkreis II
Tiefbauamt des Kantons Bern
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

Gemeinde Wattenwil
Regio BV Westamt
Postfach 98
Vorgass 1
3665 Wattenwil

Bearbeitung
Denise Roth, Raumplanerin FSU

Begleitung
Peter Bähler, Projektleiter Tiefbauamt des Kantons Bern

Bezugsquelle
Oberingenieurkreis II

Inhaltsverzeichnis

1. Mitwirkungsverfahren 4
1.1. Ausgangslage 4
1.2. Orientierungsanlässe 4
1.3. Eingaben und Termine 4
1.4. Ziel des Mitwirkungsberichtes 4
1.5. Zusammenfassung der Ergebnisse 5
1.6. Fazit und weiteres Vorgehen 5

2. Mitwirkungseingaben 6
2.1. Auswertung der schriftlichen Eingaben 6
2.2. Auswertung der Fragebogen 21
Fragebogen 24

1. Mitwirkungsverfahren

1.1. Ausgangslage

Im Rahmen der Dorfkernstudie hat die Gemeinde Wattenwil verschiedene Ansätze für die Verbesserung der Lebens- und Standortqualität erarbeitet. Es sind dies:

- die Verkehrsführung im Dorfkern
- eine übersichtliche ÖV Umsteigestation
- ein identitätsstiftender Ort (Dorfplatz) mit einer entsprechenden Gestaltung, welcher die Grundlage für ein funktionierendes Gewerbe darstellt.

Es galt diese Ansätze mit dem Verkehr in Einklang zu bringen und in einem umsetzbaren Konzept darzustellen. Nach dem partizipativen Prozess mit der Begleitkommission der Gemeinde wurde eine öffentliche Mitwirkung vom 17. Juni bis 30. Juli 2014 durchgeführt.

1.2. Orientierungsanlass

Am Donnerstag, 19. Juni 2014 um 20 Uhr fand eine öffentliche Veranstaltung in der Aula Hagen in Wattenwil statt. Das Mitwirkungsprojekt wurde vorgestellt.

1.3. Eingaben

Die folgende Zusammenstellung beantwortet systematisch alle Mitwirkungseingaben.

1.4. Ziel des Mitwirkungsberichtes

Eingaben, die zur Verbesserung oder Optimierung des Projektes beitragen, werden im nächsten Planungsschritt (bei der Überarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts) integriert.

1.5. Zusammenfassung der Ergebnisse

An der öffentlichen Veranstaltung vom 19. Juni 2014 liessen sich 50 Personen über das Vorhaben informieren. Mit dem aufgelegten Fragebogen konnten grundsätzliche Fragen zum Konzept beantwortet und mit Bemerkungen ergänzt werden. Die Stossrichtung, die Kantonsstrassen zu sanieren und den heutigen Bedürfnissen anzupassen, wird begrüsst.

Während der öffentlichen Auflage des Mitwirkungsprojektes gingen 33 Eingaben und Fragebogen ein. Die am meisten genannten Themen sind:

- Die Geschwindigkeit von "Generell 50" auf der Kantonsstrasse wurde als angemessen beurteilt. Ebenso wurde Tempo 30 auf der Grundbachstrasse positiv beurteilt.
- Die vorgeschlagene Umsteigestation (Busbahnhof) im Zentrum wird nicht gewünscht.
- Die Fussgängerführung längs der Bern- und Burgisteinstrasse wird mehrheitlich als richtig bewertet. Auch die Fussgängerübergänge an der Bernstrasse seien gut gewählt. Dagegen werden die Anordnungen der Fussgängerübergänge der Burgisteinstrasse als nicht so gut beurteilt.
- Klar abgelehnt wurde der geplante Lösungsansatz für die heutige Längsparkierung an der Bernstrasse. Zudem wird die Kreiselanordnung nach Meinung der Eingaben die Schulwegsicherheit nicht verbessern.
- Die Umgestaltung der Einmündung der Postgasse wird negativ beurteilt.
- Der Busbahnhof wird abgelehnt.
- Die Parkierungsmöglichkeiten an der Bernstrasse sind nicht gelöst. Daher wird das Konzept in diesem Bereich abgelehnt.

Nach der Mitwirkung im Jahr 2014 überarbeitete die Gemeinde Wattenwil den Verkehrsrichtplan. Der Bericht über das Mitwirkungsverfahren wurde erst nach der Richtplanung fertiggestellt, damit die neusten Vorgaben in die weitere Planung einfliessen können.

1.6. Fazit und weiteres Vorgehen

- Auf die Umsteigestation im Zentrum wird verzichtet. Es werden Verbesserungen für die Bushalte an der Postgasse angestrebt.
- Die Parkierungssituation an der Bernstrasse muss überarbeitet werden und zusammen mit den Eigentümern muss eine zweckmässige aber auch verkehrssichere Lösung gefunden werden.
- Das Projekt wird in zwei Teilen weiterbarbeitet. Ein erster Teil umfasst die Sanierung der Burgisteinstrasse. Diese Planungsarbeiten starten sofort. Die Einmündung Postgasse wird den neuen Vorgaben angepasst. Der zweite Teil besteht aus der Bernstrasse mit dem Kreisel. Hier wird das Konzept total überarbeitet und nochmals ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme des Oberingenieurkreis II	Beschluss

2. Mitwirkungseingaben

2.1 Auswertung der schriftlichen Eingaben

1			
	(Frage 2) Tempo 50 ja, falls die vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungen greifen.	Mir der angestrebten Gestaltung soll eine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes des Strassenraumes und ein angepasstes Fahrverhalten erwirkt werden. Wir gehen davon aus, dass die vorgeschlagenen Massnahmen genügen.	
	(Frage 4): Querungshilfe als verkehrsberuhigende Massnahme sinnvoll. Ob nicht weiterhin der kürzeste Weg gewählt wird, wird sich zeigen.	-	
	Die Parkplatzfrage ist im Konzept nicht gelöst.	In dieser Phase der Planung wurde dies nur teilweise bearbeitet. Die Parkplatzsituation, vor allem entlang der Bernstrasse, ist sehr komplex. Die bestehende Anordnung der Parkplätz entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an die Verkehrssicherheit.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	Im Bereich Bärenkreisel fehlt eine Fussgängerquerung, die Fussverbindung über das neue Busterminal wird wohl weiterhin genutzt.	Die Flächen werden so gestaltet, dass die Zuteilung zu den jeweiligen Nutzern klar erkennbar ist.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	Vorschlag von Herrn Straub, das Busterminal in den Bereich der Liegenschaft Garage Straub zu verschieben ist zu prüfen.	Die Variante wird geprüft.	Die zentrale Bushaltestelle bleibt an der Postgasse.
	Der Kastanienbaum und der Brunnen im Bereich der Einmündung Postgasse sind unverändert am	Um die Einmündung gemäss den geltenden Normen auszugestalten, müssen die Verschiebung des Brunnens und	Dieser Projektteil wird überarbeitet. Der Kastanienbaum soll wenn möglich erhalten bleiben.

	jetzigen Standort zu belassen.	die Neupflanzung eines Kastanienbaumes möglich sein.	

2			
	Es bleiben gesamthaft nur noch 3 Parkplätze übrig. Es wird vorgeschlagen, die Parkplatzsituation im heutigen Zustand zu belassen	Die heutigen Parkplätze erfüllen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr. Es ist nicht zulässig, dass auf einem Gehweg mit einem Auto manövriert wird.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	Um den Fussgängerstreifen bei der Brücke zu nutzen muss ein zu grosser Umweg in Kauf genommen werden. Die Nutzung ist fraglich.	Der heutige Streifen liegt auf einer Kuppe und wird von den Lenkerinnen und Lenker erst spät erkannt.	

3			
	(Frage 1): Das Konzept wirkt zu protzig	-	
	(Frage 3): Für die Umsteigestation wurde zu wenig Platz eingeplant	Der Platzbedarf wurde auf ein Minimum beschränkt. Verkehrlich funktioniert die Anlage.	Auf die Umsteigestation wird verzichtet.
	(Frage 4 und 8): Die Fussgängerübergänge liegen zu nahe am Kreisel	Der normale Abstand von Fussgängerstreifen zur Haltelinie ist 5.00 m. Das ist der sicherste Abstand und hat sich bewährt und entspricht der Norm.	
	(Frage 13): Das Tempo 30 muss kontrolliert werden.	Bei neuen Tempo 30 Strecken und Zonen muss nach einem Jahr nachgewiesen werden, dass das Tempo eingehalten wird. Ansonsten müssen weitere Massnahmen getroffen oder das Tempo 30 aufgehoben werden.	

4			
	(Frage 7): Die 2 Parkplätze vor dem Alive Style wie gehabt beibehalten.	Die heutigen Parkplätze erfüllen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme des Oberingenieurkreis II	Beschluss
5			
	Wegfall der Bushaltestelle Postgasse würde dem Gewerbe schaden und der ÖV verliert an Attraktivität	Die Haltestellen des Busterminals liegen im tolerierbaren Umkreis vom 300 m.	Auf das Busterminal wird verzichtet. Die Haltestellen bleiben an der Postgasse.
	(Frage 3): Wurde eine Prüfung, ob sich durch ein Erhöhen des Gehweges vor der Raiffeisenbank und gegenüber von Luginbühl nicht ein Busperron errichten liesse, vorgenommen?	Wurde nicht geprüft. Wegen den Wartzeiten sind aber grössere bauliche Massnahmen erforderlich. Zudem sind die Sichtweiten nicht eingehalten.	
	(Frage 8): Wo befindet sich eine sichere Querung über die Postgasse?	Ist nicht Gegenstand der Kantonsstrasse.	
	(Frage 10): Die Umgestaltung ist eine Aufwertung. Der Kastanienbaum und der Brunnen sollen erhalten bleiben.	Um die Einmündung gemäss den geltenden Normen auszugestalten, müssen die Verschiebung des Brunnens und die Neupflanzung eines Kastanienbaumes möglich sein.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	(Frage 11): Das Tor wird zu spät wahrgenommen. Ein Tor auf der Geraden vor der Kurve wäre sinnvoll	Die Torsituation ist bereits auf der Geraden ersichtlich. Eine Torsituation in der Gerade könnte nur mit zusätzlichen baulichen Massnahmen erreicht werden.	
	(Frage 12): Die Tempo 30 Zone bereits ab Kreuzung Hostettler Uhren. Parkplätze und Zufahrt nicht mit Pfosten behindern. Eine neue Beleuchtung würde den Ort aufwerten.	Mit den vorgesehenen Massnahmen soll sich der Verkehrsablauf beruhigen. Das Geschwindigkeitsregime ist noch nicht definiert. Die Beleuchtung wird dem heutigen Standard angepasst.	
6			
	(Frage 8): Für die Übergänge einen Streifen mehr vorsehen.	Fussgängerstreifen sollen nur dort markiert werden, wo die Sichtweiten vorhanden sind und die Mindestfrequenzen nach Norm erreicht werden.	Kein zusätzlicher Fussgängerstreifen auf der Burgisteinstrasse.
	(Fr. 9): Die Linie auf dem best. Trottoir ist richtig, auf	-	

	der linken Seite könnte das Gässli genutzt werden.		

7			
	Verkaufte meine Liegenschaft um Busbahnhof zu realisieren.	Der Busbahnhof wäre dann nicht mehr im Zentrum.	Auf den Busbahnhof wird verzichtet.

8			
	Die projektierten 2 Einfamilienhäuser auf der Parzelle 2537 werden gem. Kaufvertrag über die Parzelle 577 erschlossen. Dies muss dringlich sichergestellt werden.	Wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Sicherstellung erfolgt im Bewilligungsverfahren.	

9			
	(Frage 1): Die Umgestaltung wird grundsätzlich unterstützt. Die Schliessung der Haltestelle führt dazu, dass sich sowohl der Fahrweg, die Fahrzeit als auch der Fussweg für Fahrgäste (inkl. Schülertransporte) verlängern werden.	Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Die Haltestelle und Linien bleiben somit unverändert.	
	(Frage 3): Am Busbahnhof verkehren teilweise vier Busse gleichzeitig, in den Unterlagen sind nur drei Perron Kanten ersichtlich. Eine Lösung stellt eine Haltestellekante auf der Strasse dar Die Schleppkurven zeigen, dass die Wegfahrt von Perron 3 nur in Richtung Burgisteinstrasse möglich ist. Dies schränkt die betrieblichen Möglichkeiten ein.	Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Die Haltestelle und Linien bleiben somit unverändert.	

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme des Oberingenieurkreis II	Beschluss
	(Frage 10): Die Haltestelle Postgasse soll als „Inoffizielle“ bzw. Schülerhaltestelle erhalten bleiben. Der Abbieger Burgistein/Postgasse und die Durchfahrt Postgasse muss gewährleistet sein.	Das Konzept der Haltestellen wird mit dem Busbetreiber festgelegt. Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Die Haltestelle und Linien bleiben somit unverändert.	-
	(Frage 12): Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Kirche/Schulhaus wird als wichtig erachtet da dieser Bereich ausserhalb des 300 m Radius des neuen Busbahnhofs liegt.	Das Konzept der Haltestellen wird mit dem Busbetreiber und der Gemeinde bereinigt.	-
12			
	(Frage 7): Die bestehenden drei Parkplätze vor dem Geschäft müssen erhalten bleiben. Grössere Laufwege sind schädlich fürs Geschäft.	Die heutigen Parkplätze erfüllen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht mehr. Es ist nicht zulässig, dass auf einem Gehweg mit einem Auto manövriert wird.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	(Frage 13): Tempo 30 ist nicht notwendig, die Strasse ist übersichtlich genug.	Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit.	-
13			
	Wie werden die Kosten gedeckt?	Die Kosten für den Strassenbau trägt der Kanton.	-
	(Frage 1): Pfosten und Verengungen erschweren den Winterdienst und Reinigungsarbeiten. Die Verwendung der „blauen Wellen“ wie in Thun ist zu prüfen	Die Pfosten und Verengungen dienen zur Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Winterdienst und der Unterhalt der Kantonsstrasse sind ohne Zusatzaufwand möglich. Die "bauen Wellen" in Thun sind in einer Zone mit flächigem Queren ohne Fussgängerstreifen. Diese Massnahme erachten wir für Wattenwil als nicht geeignet-.	-
	Öffentliche Parkplätze wären wünschenswert	Ist nicht Aufgabe des Kantons	

	Eine öffentliche Toilette wäre wünschenswert	Ist nicht Gegenstand des Strassenprojektes	
	(Sonstiges): Die Beleuchtung entlang der Metteleneggenstr. Ist ungenügend.	Ist nicht Bestandteil dieses Projektes.	

14			
	Das Konzept wird grundsätzlich begrüsst.	-	
	Die Parkplatzsituation in den Bereichen altes Schulhaus, Burgisteinstrasse 1,2, 3 und Schmittestrasse sind nicht zufriedenstellend. Die bestehende Anzahl sollte mindestens erhalten oder besser erhöht werden.	Im Konzept sind die Parkplätze nur als möglichen Vorschlag dargestellt. Es wurde versucht, möglichst viele Parkplätze anzuordnen. Es gibt sicher noch andere Möglichkeiten.	
	Die Parkplätze im Bereich Gärtnerei Liechti und Metzgerei Balsiger sind nachvollziehbar.	-	
	Der Laufbrunnen und der Kastanienbaum sind zu erhalten.	Um die Einmündung gemäss den geltenden Normen auszugestalten, müssen die Verschiebung des Brunnens und die Neupflanzung eines Kastanienbaumes möglich sein.	Dieser Projektteil wird überarbeitet. Zur Zeit läuft ein Verkehrsversuch.
	(Frage 3): Der Vorschlag von Herrn Straub ist zu prüfen	Der Busbahnhof wäre dann nicht mehr zentral.	Auf den Busbahnhof wird verzichtet.
	Die Aussenbereiche des Café 44 und des Rest. Bären leiden unter dem erhöhten schweren Verkehr beim Busterminal.	-	Auf den Busbahnhof wird verzichtet.
	Die Einfahrt der Postgasse in die Burgisteinstrasse wird begrüsst.	-	
	Die verkehrsberuhigenden Inseln sind nachvollziehbar	-	

15			
	Eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs und eine Neugestaltung des Dorfzentrums wird begrüsst.	Auf die Zentrale Bushaltestelle wird verzichtet.	
	Um alle Zu-, Wegfahrten und Manöver der grossen Fahrzeuge zu ermöglichen ist auf jegliche Hindernisse auf der Burgisteinstrasse zu verzichten.	Es sind grundsätzlich alle Verkehrsbeziehungen möglich.	
	Parkplätze sind von zentrale Bedeutung für die Kunden des Käsereiladens	Die Anordnung der Parkplätze muss den Vorgaben der Verkehrssicherheit entsprechen.	Keine Änderung vorgesehen

16			
	(Generell): Das Oberdorf wird wirtschaftlich abgeschnitten. Fussgängerquerungen vom Oberdorf zum Gässli und zur Post fehlen.	Die	
	Es wird eine schlankere und machbarere Studie zur Verbesserung gewünscht.	-	
	(Frage 1-2): Ein schönes Gesamtbild mit moderner Gestaltung und gepflegtem Unterhalt wäre weniger kostenintensiv und würde durch die optische Wirkung ebenfalls den Verkehr beruhigen.	Gemäss dem vorgeschlagenen Konzept wird dem entsprochen. Im Zuge dieser baulichen Massnahmen sind auch die Sicherheitsdefizite der Strassenanlage zu beheben.	
	(Frage 3): Das Busterminal bringt nur Kosten.	Es verbessert die Umsteigemöglichkeiten und entlastet die Postgasse von den wartenden Bussen.	Auf das Busterminal wird verzichtet.
	(Frage (4-7): Um den Bus weiterhin durch die Postgasse zu führen könnte ein Einbahnregime für den Privatverkehr nützlich sein. Die Längsparkierung ist für die Geschäfte eine Ka-	Damit könnte die Postgasse entlastet werden. Damit werden aber dorfinterne Umwegfahrten nötig und weitere Strassen mit unnötigem Verkehr belastet.	

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme des Oberingenieurkreis II	Beschluss
	tastrophe und kaum umzusetzen.		
	Das heutige Bild Brunnen/Kastanienbaum soll erhalten bleiben.	Um die Einmündung gemäss den geltenden Normen auszugestalten, müssen die Verschiebung des Brunnens und die Neupflanzung eines Kastanienbaumes möglich sein.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
	(Frage 8-10): Der geplante Fussgängerstreifen beim Kastanienbaum bestand schon einmal und wurde, weil nicht funktionstüchtig wider an den heutigen Standort verschoben Weder der heutige noch der vorgesehene Fussgängersteifen ist glücklich gelegen.	Mit der Umgestaltung der Einmündung Postgasse kann auch der Fussgängerübergang auch die direkte Linie Postgasse - Post verschoben werden.	
	(Frage 11): Die Wahrnehmung des Tores wird bezweifelt. Ob das Tor bei der Brücke über den Ölebach besser wäre, ist zu prüfen.	Beim vorgesehen Standort ist die erforderliche Strassenfläche vorhanden. Beim Ölebach müssten die Fahrbahn und die Brücke verbreitert werden, was zusätzlich Land beansprucht.	
	(Frage 12-13): Die geplanten Pfosten stellen eine Gefahr dar. Die privaten Parkplätze sollen weiterhin ungehindert genutzt werden können.	Die geplanten Pfosten verbessern die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, damit nicht Fusswege von Fahrzeugen befahren werden.	
17			
	(Frage 1): Das Konzept ist ein kosmetischer Eingriff. Eine Umfahrungsstrasse ist zu prüfen.	Beim Verkehr in Wattenwil handelt es sich mehrheitlich um Ziel - und Quellverkehr. Eine Umfahrungsstrasse wäre teuer und unverhältnismässig.	
	(Frage 7): Die Unfallgefahr wird dadurch erhöht.	Die bestehende Parkplatzsituation weist Sicherheitsdefizite auf. Die Parkier-Manöver finden teilweise auf der Kantonsstrasse statt.	
	(Frage 8): Der heutige Standort ist zweckmässiger	-	

	und logischer	
	(Frage 10): An Stelle einer Strasse Parkplätze. Das Risiko von Unfällen wird erhöht.	-

18		
	Der Dorfbrunnen muss am heutigen Standort bleiben	Um die Einmündung gemäss den geltenden Normen auszugestalten, müssen die Verschiebung des Brunnens und die Neupflanzung eines Kastanienbaumes möglich sein.
	Die Unfälle beim Stopp der Ausfahrt Postgasse resultieren aus Rollstopps. Beim Rechtsabbiegen könnten LKW's und die Äste des Kastanienbaums kollidieren.	-
	Die Aufhebung der Haltestelle Postgasse bringt nur Nachteile	Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Die Haltestelle Postgasse bleibt bestehen
	Dem Parkieren rund um den Kiosk wird mit dem Konzept nicht entgegengewirkt.	Ist nicht Gegenstand des Projektes Kantonsstrasse
	Die Einbahn zur Post behalten und bis zur Ausfahrt verlängern. Das heisst keine Einfahrt in die Kehrstrasse	-
	Die Ausfahrt Kehr sollte überdenkt werden. Die Parzelle soll nicht noch kleiner werden. Die Fussgängerquerung an der heutigen Stelle belassen.	Die Ausfahrt wird überprüft und zusammen mit den Anstössern in der Detailplanung verbessert werden.
	Die Parzelle Kehr 2 muss unberührt bleiben.	-

19		
	(Frage 7): Es sind zu wenig Parkmöglichkeiten vorhanden	Es ist nicht Aufgabe der Öffentlichkeit Parkplätze für die private Nutzung zu erstellen. Daher sind Parkplätze nicht Gegenstand des Konzepts.

20		
	(Frage 1): Durch die Neuerungen wird es nicht mehr als gewährleistet betrachtet, dass die Sonderfahrzeuge auf dem Betriebs-Areal ungehindert fahren können.	Mit dem vorliegenden Projektentwurf sind alle Fahrwege für die zugelassenen Fahrzeuge ohne Behinderungen möglich. Für Sondertransporte gelten besondere Vorschriften.
	Der Kreisel soll so dimensioniert und ausgestaltet (Schilder) werden, dass die Fahrzeuge weiterhin passieren können.	Der Kreisel wird gemäss den Normen dimensioniert. Die Spezialfahrzeuge (Langholz) werden bei der Planung berücksichtigt.
	Die Sägerei Bähler AG in Wattenwil wird mit bis zu 30 m langem Rundholz beliefert. Durch die Verkehrsführung ist eine Zufahrt via Postgasse-Burgisteinstrasse-Blumensteinstrasse nicht mehr möglich	Wurde bei der Planung des Kreisels berücksichtigt.
	Gesamtes Dorf mit Tempo 30 signalisieren.	Damit Tempo 30 auch eigehalten würden, wären bauliche Massnahmen nötig. Bodenwellen und Einengungen führen aber zu unerwünschten Immissionen. Die geplante Umgestaltung der Burgisteinstrasse dient der Beruhigung.
	Auf seitliche Einengungen soll weit möglichst verzichtet werden.	Einengungen sind nur da vorgesehen, wo sie einen Nutzen für die Verkehrssicherheit der Zufussgehende erzielt, z.B. bei Fussgängerstreifen.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme des Oberingenieurkreis II	Beschluss
21			
	Die heute schon störende Situation muss durch lärmhemmende Massnahmen bei der Neugestaltung verbessert werden.	Mit Tempo 30 und einem neuen Belag werden die Lärmimmissionen reduziert.	Es wird ein lärmmindender Belag eingebaut.
22			
	Die heutige Parkplatzsituation ist problematisch. Es wird gebeten, eine Lösung anzustreben, welche der Parkplatzsituation im Bereich Kreisel sowie des aufkommenden Mehrverkehrs zu einer massiven Verbesserung führt gegenüber dem geplanten Konzept.	Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Es nicht Aufgabe des Gemeinwesens Parkplätze für die private Nutzung zu erstellen.	Dieser Projektteil wird überarbeitet.
23			
	Die Gestaltung des Rösslispielplatzes muss nicht geändert werden	Eine Anpassung erfolgt mit dem Bauprojekt auf dem Areal der ehemaligen Gärtnerei.	
	Der Fussgängerübergang bei der Liegenschaft Gässli 1 sollte um die Hälfte nach oben verschoben werden	Damit verschlechtert sich die Sichtweite, was sich negativ auf die Sicherheit auswirkt.	
	Die Fussgängerführung, wie sie besteht, ist genügend. Die Bushaltestelle ist jetzt schon auf der Seite des Trottoirs und den Geschäften. Auf der Seite der Liegenschaft Gässli 1 ist der Platz für das Trottoir sowieso nicht vorhanden.	-	
	Beim Gässli gegenüber vom Café 44, wäre von der Benützung her, ein weiterer Fussgängerübergang	Die erforderlichen Sichtweiten sind nicht eingehalten.	

	nötig.		

24			
	Parkierungsmöglichkeiten gehen verloren und die Alternative ist weiter entfernt und die tatsächliche Nutzung nicht gesichert. Der Ansatz der Lösung liegt in einem Neubauprojekt unter dem Aspekt einer Verdichtung und einer ansprechenden Parkplatzlösung	Auf den Busbahnhof wird verzichtet. Daher bleibt der Parkplatz mehrheitlich bestehend.	

25			
	Der Fussgängerstreifen ist sehr breit. Die Strasse grenzt neu fasst direkt ans Haus. Wir sind nicht bereit für die Insel Land abzutreten.	Zur Verkehrsberuhigung wird eine Mittelinsel beim Übergang eingebaut. Damit kann auch die Erkennbarkeit auf der Kuppe verbessert werden. Zudem können Velofahrende nach der Insel zum Fussballplatz abbiegen.	
	Warum nicht einen Kreisel bei der Einmündung der Forststrasse?	Die Topografie und der Winkel der Forststrasse sind für einen Kreisel sehr ungünstig. Zudem müsste der Strassenraum vergrössert werden.	

26			
	(Frage 1): Wurden die Bedürfnisse abgeklärt?	Die ausgewiesenen "Bedürfnisse" basieren auf den Standardvorgaben gemäss Strassenverordnung. Zudem muss der Strassenbelag in den nächsten Jahren erneuert werden. In diesem Zusammenhang ist es sinnvoll die Situation gesamtheitlich anzuschauen.	
	(Frage 3): Ich schlage vor einen anderen Standort	Massgebend für den Standort sind die Kundenbedürfnisse	Auf das Busterminal beim Kreisel wird verzichtet.

	mit mehr Platz zu prüfen	des ÖV. Es geht auch darum die Linien und die Umsteigebeziehungen zu optimieren.	
	(Frage 7): Wo gibt es Platz für Parkplätze Blumensteinstrasse und Café 44?	Auf die vorhandenen Parkplätze wurde soweit möglich Rücksicht genommen. Es ist nicht Sache der Strassenprojektes Standorte für Parkplätze zu suchen.	-
	(Frage 11): Wozu eine Verengung der Burgisteinstrasse?	Damit die Sichtweiten für den Fussgängergang nach Norm erreicht werden.	-
27			
	(Frage10): Die Einmündung so wie es ist sein lassen. Der Schwerverkehr hat sonst sehr Mühe.	Die angepasste Einmündung ist für alle zugelassenen Fahrzeuge zu befahren.	Schleppkurven prüfen im Bauprojekt.
28			
	(Frage 1): Das Konzept ist gegen die Geschäfte	Stimmt nicht. Ein attraktiverer Strassenraum und sichere Verkehrsbeziehungen dienen auch dem Gewerbe.	
	Für die Parkplätze Rössli Spielplatz wird kein Land zur Verfügung gestellt.	Wir im Rahmen eines privaten Bauvorhabens geregelt.	
	(Frage 10): Die vorgeschlagene Einmündung hat zur Folge, dass die private Einfahrt nicht mehr als Lagerraum genutzt werden kann.	Durch ein privates Bauvorhaben hat sich die Situation verändert und dieser Punkt ist nicht mehr aktuell.	
	(Frage 7): Der Platz wird als Kundenparkplatz benötigt.	Durch ein privates Bauvorhaben hat sich die Situation verändert und dieser Punkt ist nicht mehr aktuell.	
29			
	Die Massnahmen dürfen die Rahmenbedingungen für die Geschäfte nicht beeinträchtigen. Namentlich	Ein attraktiverer Strassenraum und sichere Verkehrsbeziehungen dienen dem Gewerbe. Es ist nicht Aufgabe des	

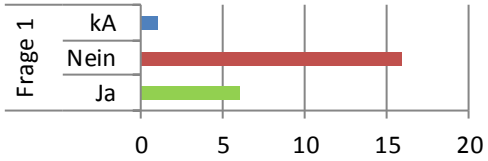
	müssen künftig genügend Parkplätze vorhanden sein.	Tiefbauamtes Parklätze zu erstellen
	Das beidseitige Trottoir entlang der Burgisteinstrasse ist unnötig. Die bestehenden Laufwege bleiben erhalten. Die bestehende Verbindung zwischen Coop, Café 44 und Postgasse fehlt im Projekt. Ein zusätzliches Trottoir verengt die Strasse, kostet Parkplätze oder Vorgärten.	Es ist nicht vorgesehen, einen neuen Gehweg zwischen Burgisteinstrasse 1 und dem Gässli zu bauen. Es bestehen teilweise Fusswege abseits der Kantonsstrasse.
30		
	(Frage 2): Vermutlich würde stellenweise 40km/h ausreichen	-
	(Frage 4): Die Streifen sollen da sein, wo die Fussgänger die Strasse queren. Den Sichtproblemen könnte mit einer Welle entgegengewirkt werden	Die Fussgängerstreifen sollten grundsätzlich auf der Wunschlinie der Zufussgehenden liegen. Die Mindestsichtweiten nach Norm müssen eingehalten sein.
	(Frage 7): Diese Frage muss mit den Anwohnern oberhalb der Brücke geklärt werden.	-
31		
	Das Mitwirkungsverfahren soll sistiert werden und durch ein erweitertes Mitberichtsverfahren ersetzt werden.	Ein Mitwirkungsverfahren kann nicht sistiert werden. Die Eingegangenen Anregungen und Bemerkungen werden in der Weiterbearbeitung beurteilt und soweit möglich ins Projekt einfliessen.
32		
	(Frage 1): Wenn das Konzept realisierbar ist ok,	Mit dem Ersatz des Deckbelages sind auch bauliche An-

	sonst nur Mittellinie entfernen und breite Randlinien malen.	passungen möglich.
	(Frage 3): Warum nicht eine öffentliche Einstellhalle Burgisteinstr. 1 mit gemeinsamer Einfahrt mit COOP? Fussgängerausgänge Richtung Bus / Bären / Gässli	Es ist nicht Aufgabe der Öffentlichkeit Parkplätze zu erstellen. Eine private Trägerschaft könnte jedoch eine solche Einstellhalle erstellen.
	(Frage 5/9): Wenn die Breite von 1.50 m möglich ist ok, sonst besser nur einseitig weil Linde weg ist.	-
	(Frage 11): Warum nicht Richtung Altersheim verschieben?	Bein vorgesehenen Standort sind die erforderlichen Fahrbahnbreiten vorhanden. Bei einem Standort Richtung Altersheim müsste die Strasse verbreitert werden.
	(Frage 12): Wenn möglich bei Grundbachstr. 6 1m breiter	Der Verkehr auf der Grundbachstrasse ist gering und eine Verbreiterung daher nicht nötig. Die geplanten Massnahmen sollen die Sicherheit des Langsamverkehrs verbessern. Zudem beruhigen sie den Verkehrsablauf.
33		
	(Frage 1): Ein Dorfzentrum mitten im Dorf entspricht nicht den Bedürfnissen.	-
	(Frage 2): Es kann auch über 30 km/h diskutiert werden.	Wird in der Weiterbearbeitung diskutiert.
	(Frage 3): Fahrpläne so anpassen, dass kein Kreuzen im Dorfzentrum notwendig ist.	Die Fahrpläne sind primär auf die Anschlüsse beim Umsteigen abgestimmt. Die Busse müssen mit Lastwagen oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen kreuzen können

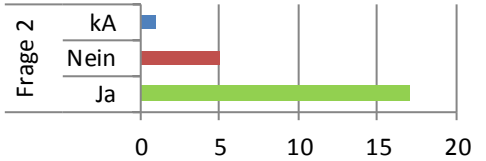
2.2 Auswertung der Fragebogen

Fragen zum Konzept im Allgemeinen

1 Entspricht das Konzept den Bedürfnissen des Dorfzentrums Wattenwil?

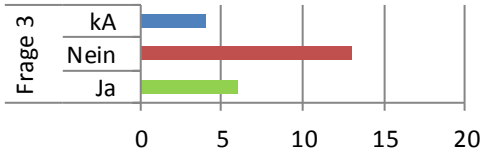


2 Ist die Geschwindigkeit generell Tempo 50 km/h auf den Kantonsstrassen angemessen?

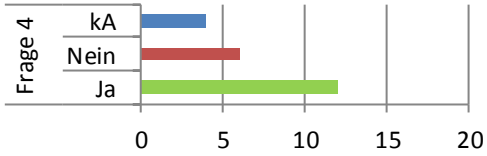


Fragen zum Abschnitt Bernstrasse und Umsteigestation Dorf

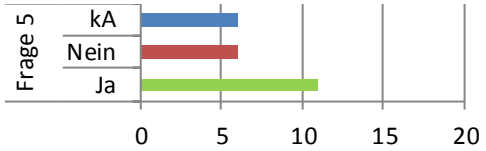
3 Ist die Umsteigestation (Busbahnhof) im Zentrum richtig?



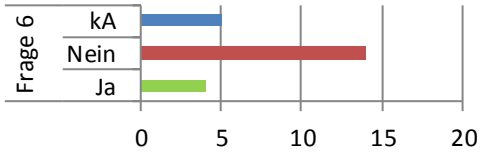
4 Ist die Lage der Fussgängerübergänge gut gewählt?



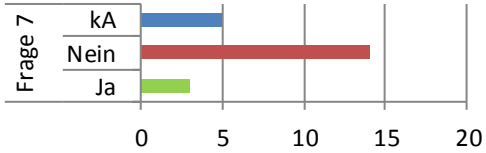
5 Ist die Fussgängerführung längs der Kantonsstrasse richtig?



6 Wird mit der neuen Kreiselanordnung die Schulwegsicherheit verbessert?

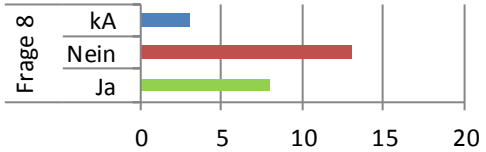


7 Ist die Längsparkierung ein gangbarer Lösungsansatz?

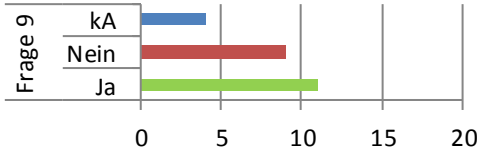


Fragen zum Abschnitt Burgisteinstrasse

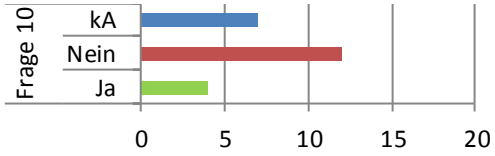
8 Ist die Lage der Fussgängerübergänge gut gewählt?



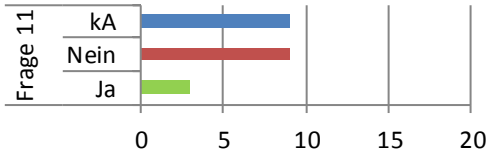
9 Ist die Fussgängerführung längs der Kantonsstrasse richtig?



10 Ist die Umgestaltung der Einmündung Postgasse eine Aufwertung?

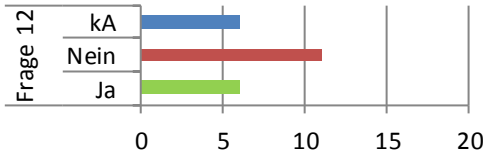


11 Wird das vorgeschlagene Tor genügend wahrgenommen?

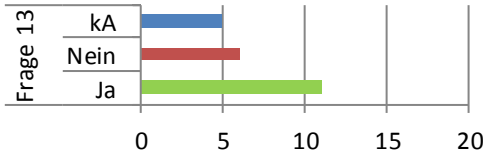


Fragen zum Abschnitt Grundbachstrasse

12 Ist der Lösungsansatz im bestehenden Querschnitt gut gewählt?



13 Ist die Einführung einer Tempo 30 Strecke richtig?



Fragebogen

Gemeinde Wattenwil

Verkehr im Zentrum / Mitwirkung

		bitte ankreuzen !		
		ja	nein	Bemerkungen
Fragen zum Konzept im Allgemeinen				
1	Entspricht das Konzept den Bedürfnissen des Dorfzentrums Wattenwil?			
2	Ist die Geschwindigkeit generell Tempo 50 km/h auf den Kantonsstrassen angemessen?			
Fragen zum Abschnitt Bernstrasse und Umsteigestation Dorf				
3	Ist die Umsteigestation (Busbahnhof) im Zentrum richtig?			
4	Ist die Lage der Fussgängerübergänge gut gewählt?			
5	Ist die Fussgängerführung längs der Kantonsstrasse richtig?			
6	Wird mit der neuen Kreiselanordnung die Schulwegsicherheit verbessert?			
7	Ist die Längsparkierung ein gangbarer Lösungsansatz?			
Fragen zum Abschnitt Burgisteinstrasse				
8	Ist die Lage der Fussgängerübergänge gut gewählt?			
9	Ist die Fussgängerführung längs der Kantonsstrasse richtig?			
10	Ist die Umgestaltung der Einmündung Postgasse eine Aufwertung?			
11	Wird das vorgeschlagene Tor genügend wahrgenommen?			
Fragen zum Abschnitt Grundbachstrasse				
12	Ist der Lösungsansatz im bestehenden Querschnitt gut gewählt?			
13	Ist die Einführung einer Tempo 30 Strecke richtig?			

Wir danken für die Rücksendung bis 30. Juli 2014
an den Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, 3001 Bern
oder an die Bauverwaltung Vorgass 1, 3665 Wattenwil

Name: