
Projekt

VALTRALOC Ortsdurchfahrt Düringen

Gremium

Workshop mit Begleitgruppe

Sitzung	Datum	Zeit	Ort
1	29.09.20212	17 – 20 Uhr	Bahnhofbuffet Düringen

Protokoll

Anwesende Projektgruppe

Niklaus Mäder
Franz Schneider (bis 17:30)
Alex Kriebel
Michael Reitze
Felix Brunner
Andreas Oldenburg
Alexandre Roulin

Anwesende Begleitgruppe

Olivier Caspar
David Köstinger
Bruno Schwaller
Simon Bischof
Marion Rocskai
Ivo Hayoz
Raphael Raetzo
Fabienne Schweizer
Andreas Blaser
Adrian Brügger
Patrik Schaller
Erich Kaderli
Markus Jungo
Kuno Werro
Susanne Aeschlimann
Anton Haymoz
Nathalie Schneuwly
Roland Kehl
Samuel Thalmann
Sven Köhli
Gérard Pauchard
Lara Lehmann (ab 18:30)
Romano Riedo

Funktion

Gemeinderat, Raum- und Verkehrsplanung
Gemeinderat, Tiefbau, Ver- und Entsorgung
Leiter Bauamt
Bereichsleiter Tiefbau, Umwelt & Projekte
Metron Bern AG, Verkehrsplaner; Projektleitung
Metron Bern AG, Verkehrsplaner
Metron Bern AG, Landschaftsarchitekt

Agglo Freiburg
Region Sense
Forum Alter Düringen
VCS
Gewerbeverein Düringen
Landi
Primarschule
Orientierungsschule
SVP
SVP
FDP
FDP
Die Mitte
Die Mitte
SP
SP
GW, Grüne
GW, Grüne
Kantonspolizei
TPF
Postauto
JLD
Pro Velo

Entschuldigt

Michael Blanchard

Mitglied OPK / Koord. der Agglomerationen

Verteiler

Teilnehmende und Entschuldigte

Traktanden	Wer	Termin
1 Begrüssung	N. Mäder	
<p>Niklaus Mäder begrüsst die Anwesenden zum ersten Workshop. Er stellt zunächst die Projektverantwortlichen vor. In der Gemeindeverwaltung sind dies Alex Kriebel sowie Michael Reitze, politisch vertreten durch Gemeinderat Niklaus Mäder und Fritz Schneider. Beauftragt für das Projekt wurde die Firma Metron Bern AG, vertreten durch Felix Brunner, Andreas Oldenburg sowie Alexandre Roulin.</p>		
2 Präsentation, Einführung in das Thema	F.Brunner	
<p>Metron stellt in einer Präsentation die wesentlichen Herausforderungen und Fragestellungen im Projekt vor. Hierbei werden im Wesentlichen folgende Themen vorgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Handlungsbedarf – Zeitliche Abhängigkeit in der Umsetzung – Erfolgsfaktoren VALTRALOC – Abschnittsbildung – Pro Abschnitt Analyse Verkehr/Stadtraum/Landschaft <p>Für detaillierte Informationen kann Einsicht in die beiliegende Präsentation genommen werden.</p>		
3 Gruppenarbeit	alle	
<p>Gruppendiskussion: In fünf Gruppen werden fünf Abschnitte der Ortsdurchfahrt diskutiert. Schwachstellen, Bedürfnisse, Anliegen etc. werden auf Postits auf das jeweilige Plakat zum Abschnitt geklebt. Nach jeweils 15 bis 20 Minuten wird rotiert, bis sich jede Gruppe mit jedem Abschnitt befasst hat. Die Einteilung der Gruppen ist in der Beilage 2 zu finden.</p> <p>Zusammenfassung: Die Tischmoderatoren präsentieren die wichtigsten Erkenntnisse / Bedürfnisse im Plenum.</p> <p>Priorisierung: Am Schluss haben alle die Gelegenheit, die ihnen wichtigsten Aspekte mit einem Klebepunkt zu kennzeichnen. Jede Person erhält 8 Klebepunkte, wobei je Abschnitt mindestens 1 Klebepunkt vergeben werden soll. Die Gesamtheit der Klebepunkte zeigt die Priorität der Themen an.</p>		

Ergebnisse Gruppenarbeit Abschnitt 1

Moderation: Alex Kriebel



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

- Temporegime: Beginn der Tempo 30 Zone: An welcher Stelle sollte die Tempo-30-Zone starten? Bereits ab dem Kreisel oder erst später in Höhe Bahnhof? Es ist eine fachliche Beurteilung vorzunehmen.
- Buspriorisierung: wie kommen Busse möglichst ohne Störung bis zum Bahnhof?
- Veloverkehr: Verbesserung Sicherheit Velofahrende, insbesondere Verbindung Richtung Warpel; Verbindung Birch soll über Bonnstrasse - Birch erfolgen (vorgesehenes Agglo-Projekt)
- Zufahrt ÖV Bahnhof: Prüfung, ob eine neue Zufahrt zum Bahnhof bereits vor der Firma Düdal abzweigen könnte; oder vor dem Bahnhofbuffet; jeweils im Einbahnregime.
- Angeregt wird eine direkte Ausfahrt des Meisenwegs auf die Hauptstrasse
- Fussverkehr: Verbesserung Verkehrssicherheit Richtung Birch
- Dosierung: Zweck des Stauraums für den Betriebsablauf im Gesamtprojekt

Wichtigste Aspekte (Priorisierung)

- T30 ab Sikakreisel
- Busführung via Hauptstrasse, Abweig zum Bahnhof vor Bahnhofbuffet
- Busspur / Velo, allenfalls anstelle des Trottoirs
- Direkter Anschluss Meisenweg

Ergebnisse Gruppenarbeit Abschnitt 2

Moderation: Andreas Oldenburg



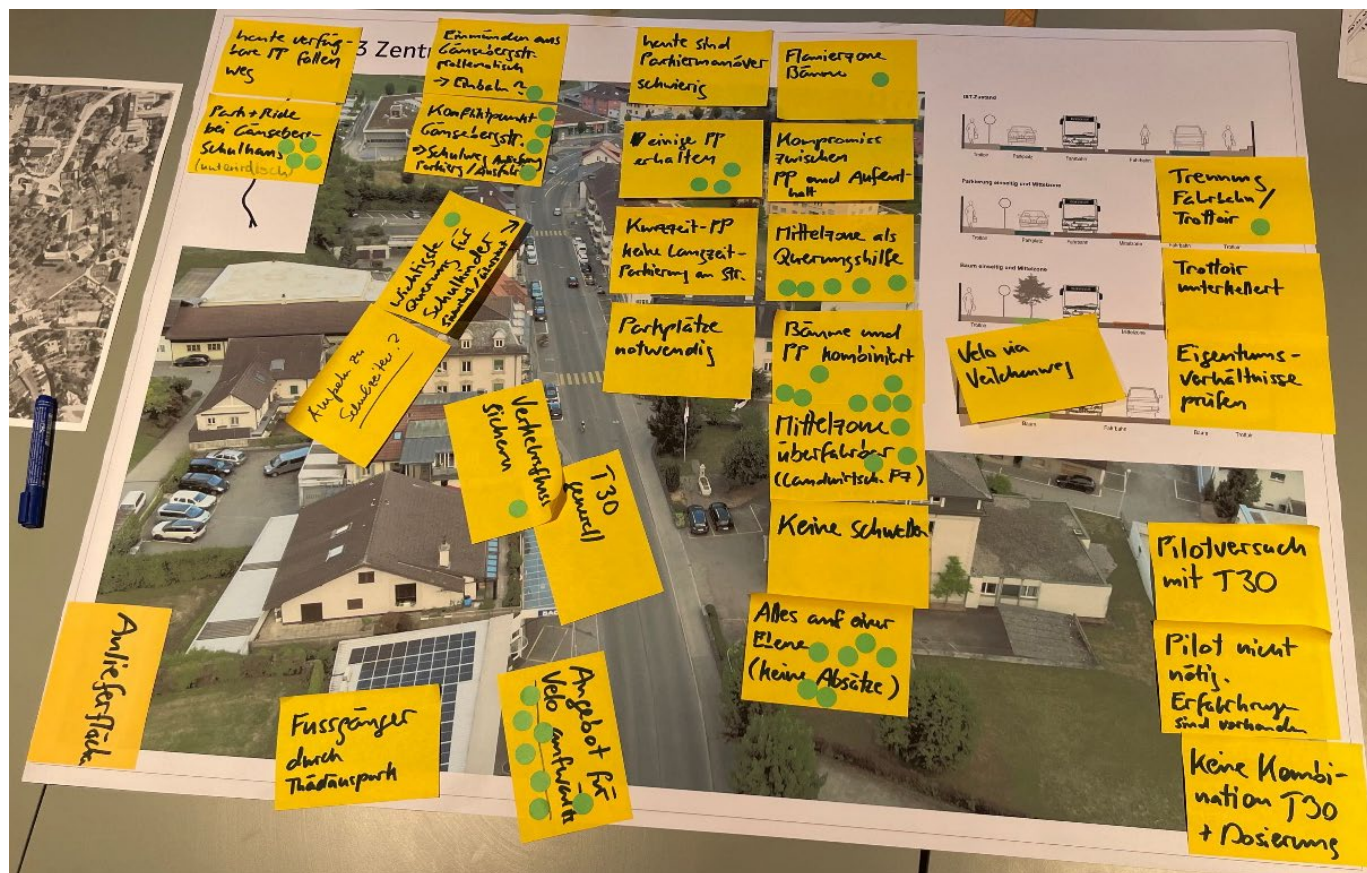
- Temporegime: Tempo 30 auf gesamten Abschnitt wird mehrheitlich als zielführend erachtet.
- Verkehrsfluss: In Spitzenzeiten ist die Strasse überlastet, es kommt zu Rückstau und stockendem Verkehr. Der Verkehr sollte soweit möglich verflüssigt werden.
- Querung für den Fussverkehr: Die Querungen des Fussverkehrs in diesem Abschnitt stehen im Konflikt mit dem fließenden Verkehr. Es kommt teils zu gefährlichen Bremsmanövern und stockendem Verkehr. Es handelt sich um eine wichtige Querung aufgrund der umliegenden Nutzungen, sie ist ausserdem Bestandteil des Schulwegs. Es soll geprüft werden, ob ein flächiges Queren zukünftig möglich sein wird.
- Unterführung Ortsdurchfahrt: Es gibt ganz unterschiedliche Vorstellungen im Umgang mit den zum Teil in Konflikt stehenden Verkehrsflüssen. Es gibt Personen, die sich eine Unterführung für den motorisierten Verkehr vorstellen können. Es gibt aber auch Stimmen, die sich eine Unterführung für den Fussverkehr unter die Ortsdurchfahrt wünschen. Und solche, die keinerlei Unterführungen befürworten und stattdessen eine verträgliche Abwicklung auf gleichem Niveau fordern. Die Projektstudie Bahnhofplatz hat sich bereits mit dieser Forderung beschäftigt. Die Erkenntnisse aus der Studie finden Einzug in die weiterführenden Diskussionen für die Ortsdurchfahrt.
- Aufwertung: Eine Umgestaltung soll zu einer Aufwertung des Abschnitts beitragen, eine Platzgestaltung zwischen Coop und Bahnhof ist vorstellbar. Auch im Umgang mit Materialien ist zu prüfen, ob es wirklich immer nur Asphalt sein muss in den Aussenräumen.
- Thädäuspark: Die Rolle des Parks als Fussverbindung in Richtung Zentrum führt zu unterschiedlichenhaltungen. Eine Idee ist diesen als attraktive, alternative Fussroute umzugestalten. Eine andere Haltung ist, diesen als geschlossenen Aufenthaltsort ohne Verbindungsfunktion beizubehalten.
- Landi: Es ist sicherzustellen, dass auch zukünftig der Wirtschaftsverkehr der Landi (Traktoren, Lastwagen etc.) ohne betriebliche Einschränkungen verkehren kann.

Wichtigste Aspekte (Priorisierung)

- Flächiges Queren
- Unterführung MIV
- Unterführung Fussverkehr
- Tempo 30, Zentrumsfunktion
- Schwerverkehr Landwirtschaft
- Aufwertung von Raum (inkl. Strasse) Verbindung / Platz Düdingen+ bis Thädäuspark

Ergebnisse Gruppenarbeit Abschnitt 3

Moderation: Felix Brunner



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

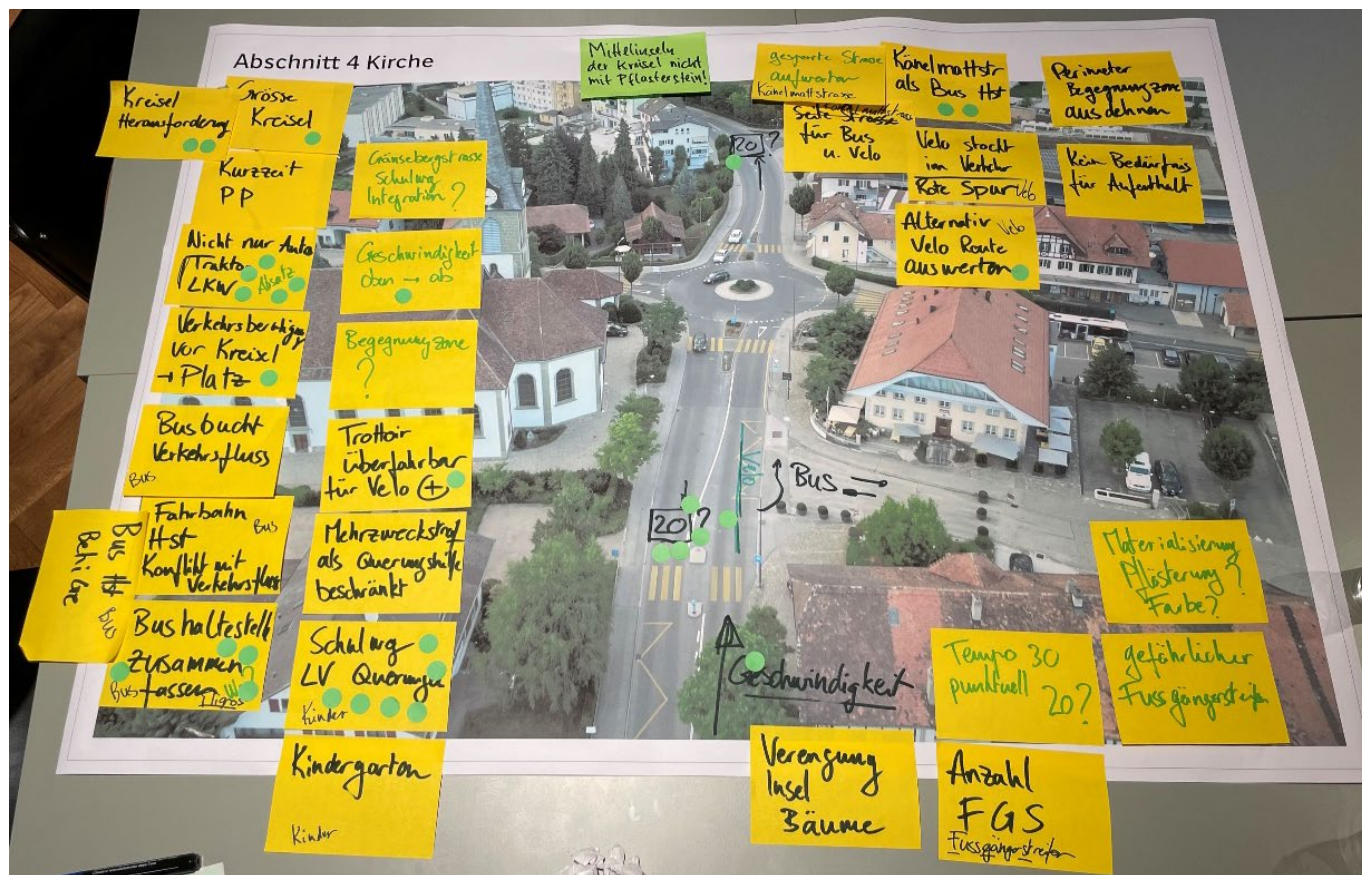
- Temporegime: Tempo 30 auf gesamten Abschnitt wird mehrheitlich als zielführend erachtet.
- Strassenlayout: Mittelzone als Querungshilfe wünschenswert, diese muss ein sicheres Queren für Alle ermöglichen. Sie sollte jedoch überfahrbar bleiben (grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge). Von vielen wird ein sicherer und attraktiver Strassenraum gewünscht (Flanierzone). Einige stellen in Frage, ob dies hier angenommen würde, da es sich in erster Linie um einen Verkehrsraum handle.
- Parkplätze: Es besteht der Wunsch, dass einige Parkplätze erhalten bleiben. Allenfalls können die Parkplätze mit Baumpflanzungen kombiniert werden. Zu prüfen ist, ob solche Parkplätze nur für Kurzzeitparking zur Verfügung gestellt werden sollen. Parkplätze und Bäume könnten auf einer Seite der Strasse angeboten werden. Welche Seite besser geeignet ist, muss geprüft werden; unter anderem in Abhängigkeit der Eigentumsverhältnisse und der Unterkellerung der Trottoirbereiche.
- Veloverkehr: Unterschiedliches Strassenlayout auf Höhe des Thädäusparks. Aufgrund des geringeren Querungsbedarfs und der Steigung ist anstelle einer Mittelzone eher ein Angebot für Velos Richtung Bahnhof (aufwärts) vorzuziehen.
- Thädäuspark: Es sollte eine bessere Fussverbindung durch den Thädäuspark geschaffen werden, die eine echte Alternative zur Route entlang der Ortsdurchfahrt darstellt.

Wichtigste Aspekte (Priorisierung)

- Mittelzone als Querungshilfe
- Bäume kombiniert mit Parkplätzen
- Angebot für Velo aufwärts
- Alles auf einer Ebene / Mittelzone überfahrbar
- Konfliktpunkt Gänsebergstrasse (Schulweg, Anlieferung, Ausfahrt)
- Park + Ride bei Gänsebergschulhaus (unterirdisch)

Ergebnisse Gruppenarbeit Abschnitt 4

Moderation: Alexandre Roulin



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

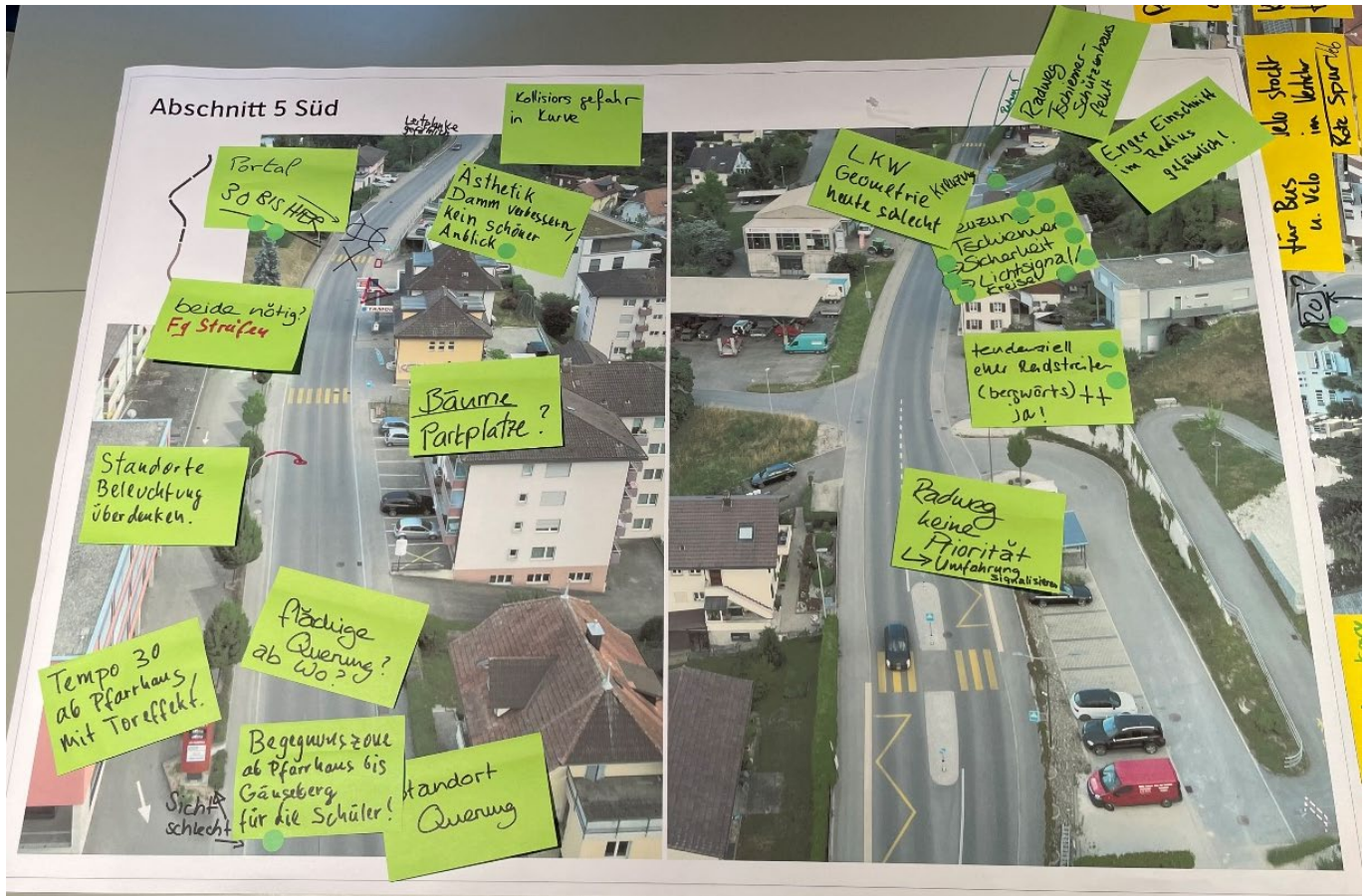
- Verbesserung Querungssituation Fussverkehr: Anzahl und Lage der Fussgängerstreifen bzw. -querungen sollte überprüft werden; auch mit starken Fokus auf die Schulwegsicherheit
- Geometrie Kreisel: Notwendigkeit Knotenform Kreisel und Dimensionierung (Vergrösserung) ist zu prüfen.
- Bushaltestellen: Heute bestehen drei verschiedene Halteketten. Eine Zusammenlegung der Haltestellen sollte überprüft werden. Es stellt sich ausserdem die Frage der Haltestellenart. Es ist zu prüfen ob eher eine Haltebucht oder eine Fahrbahnhaltestelle ohne Überholmöglichkeiten sicherer und zweckmässiger ist.
- Veloführung: Bei Stausituationen in Spitzenstunde gibt es für Velofahrende kaum Überholmöglichkeiten. Hierdurch kommt es teils zu gefährlichen Überholmanövern durch Velofahrende.
- Es gibt Personen, die sich eine Einführung einer Begegnungszone vorstellen könnten. Es ist jedoch fraglich, ob solch ein Temporegime mit den umliegenden Nutzungen überhaupt sinnvoll ist.
- Materialisierung: Es wäre zu prüfen, ob eine Unterscheidung der Fahrbahnfläche und der Aussenflächen wünschenswert ist.

Wichtigste Aspekte (Priorisierung)

- Schulweg, Fussgängerquerungen
- Begegnungszone / Tempo 20
- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge (Landw. / LKW)
- Bushaltestellen zusammenfassen
- Herausforderung Kreisel (grösser?)

Ergebnisse Gruppenarbeit Abschnitt 5

Moderation: Michael Reitze



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

- Veloverkehr: Es ist zu prüfen, ob es auch eine Alternativroute für Velofahrende gibt. Ausserdem, ob die Möglichkeit einer Steighilfe in Steigrichtung besteht.
- Knoten bei Ortseinfahrt: Unter anderem ist zu prüfen, ob die Geometrien für Lastwagen stimmen, ob eine Regelung mit LSA zweckdienlich ist und inwiefern eine Buspriorisierung vorzusehen ist.
- Eingangstor: Es wurde zwischen einem verkehrstechnischen und einem ästhetischen Toreingang unterschieden. Das verkehrstechnische Eingangstor ist beim Knoten am Ortseingang verortet, das ästhetisch schöne Eingangstor kurz vor dem Damm. Dieser Charakter kann allenfalls noch gestärkt werden.
- Querungen Fussverkehr: Lage und Anzahl Fussgängerstreifen bzw. -querungen ist zu prüfen.
- Temporegime, Beginn der Tempo-30-Zone: An welcher Stelle sollte die Tempo-30-Zone starten? Nach dem Damm (auf Höhe Grubenweg oder mit Beginn der «Kernzone» im Bereich Metzgerei / Pfarrhaus.?)
- Kurve: Platzverhältnisse sind hier sehr eng. Es besteht zum Teil Kollisionsgefahr.

Wichtigste Aspekte (Priorisierung)

- Sicherheit Knoten Tschiemer verbessern (Kreislauf, LSA)
- Radstreifen bergwärts
- Portal Tempo 30 nach Damm

4 Weiteres Vorgehen

– Projektierung	Metron	Oktober – Dezember
– Zwischenprüfung Entwurf mit Bureau Valtroloc Kt. Freiburg	Metron	November
– 2. Workshop Begleitgruppe Diskussion Entwurf	Begleit- gruppe	12.01.2023
– Fertigstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept	Metron	Ende Februar

Für das Protokoll

Andreas Oldenburg

Beilage:

- Präsentation Workshop 1
- Gruppeneinteilung Workshop