
Projekt

VALTRALOC Ortsdurchfahrt Düringen

Gremium

Workshop mit Begleitgruppe

| Sitzung | Datum | Zeit | Ort |
|---------|------------|-------------|---------------------------|
| 2 | 12.01.2023 | 17 – 20 Uhr | Bahnhofbuffet Düringen |

Protokoll**Anwesende Projektgruppe**

Niklaus Mäder
Franz Schneider
Alex Kriebel
Michael Reitze
Felix Brunner
Alexandre Roulin

Funktion / Organisation

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

Anwesende Begleitgruppe

Olivier Caspar
David Köstinger
Emil Stöckli
Simon Bischof
Ivo Baeriswyl
Ivo Hayoz
Dominique Schneuwly
Fabienne Schweizer
Canisia Aebischer
Andreas Blaser
Adrian Brügger
Patrik Schaller
Nathalie Aebi
Markus Jungo
Kuno Werro
Anton Haymoz
Nathalie Schneuwly
Roland Kehl
Urs Rappo
Sven Köhli
Lara Lehmann
Romano Riedo

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

Entschuldigte

Michael Blanchard
Andreas Oldenburg
Gérard Pauchard
Susanne Aeschlimann
Erich Kaderli
Raphael Raetzo
Marion Rocskai
Bruno Schwaller

Funktion / Organisation

Mitglied OPK / Koord. der Agglomerationen
Metron Bern AG, Verkehrsplaner
Postauto
SP
FDP
Elternrat Primarschule
Gewerbeverein Düringen
Forum für das Alter

Verteiler

Teilnehmende und Entschuldigte

| Traktanden | Wer | Termin |
|---|------------|--------|
| 1 Begrüssung | N. Mäder | |
| <p>Niklaus Mäder begrüsst die Anwesenden zum zweiten Workshop. Nachdem am ersten Workshop die Anliegen und Bedürfnisse aufgenommen und diskutiert wurden, geht es nun darum, Varianten aus dem aktuellen Projektstand zu besprechen.</p> | | |
| 2 Präsentation, Einführung in das Thema | F. Brunner | |
| <p>Metron gibt in einer Präsentation einen Überblick über den Projektstand und geht nochmals auf alle Abschnitte der Ortsdurchfahrt ein. Dabei wird folgendes thematisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Rückmeldungen von Kanton (Team Velo / Bureau Valtraloc) – Geprüfte Varianten – Vertiefte Variante <p>Für detaillierte Informationen kann Einsicht in die beiliegende Präsentation genommen werden.</p> | | |
| 3 Gruppenarbeit | alle | |
| <p>Die Gruppendiskussion erfolgt in vier Gruppen an vier Thementischen. Jede Gruppe diskutiert 15 min zu einem Thema, danach rotieren die Gruppen, bis jede Gruppe bei jedem Thema war:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Varianten Abschnitt Bahnhof – Varianten Abschnitt Zentrum – Varianten Abschnitt Kirche – Gesamtplan (Rückmeldungen zu den anderen Abschnitten) <p>Die Einteilung der Gruppen ist in der Beilage 2 zu finden.</p> <p>Anregungen, Rückmeldungen etc. werden auf Post-its festgehalten und auf das Plakat/den Plan geklebt.</p> <p>Zusammenfassung: Die Tischmoderatoren präsentieren die wichtigsten Diskussionspunkte im Plenum.</p> <p>Zusammenfassung: Die Tischmoderatoren präsentieren die wichtigsten Erkenntnisse / Bedürfnisse im Plenum.</p> <p>Priorisierung: Am Schluss haben alle die Gelegenheit, die präferierte Variante und/oder die wichtigsten Aspekte mit einem Klebepunkt zu kennzeichnen. Jede Person erhält 5 Klebepunkte.</p> | | |

Ergebnisse Gruppenarbeit

Varianten Abschnitt 1 «Bahnhof»

Moderation: Alex Kriebel



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

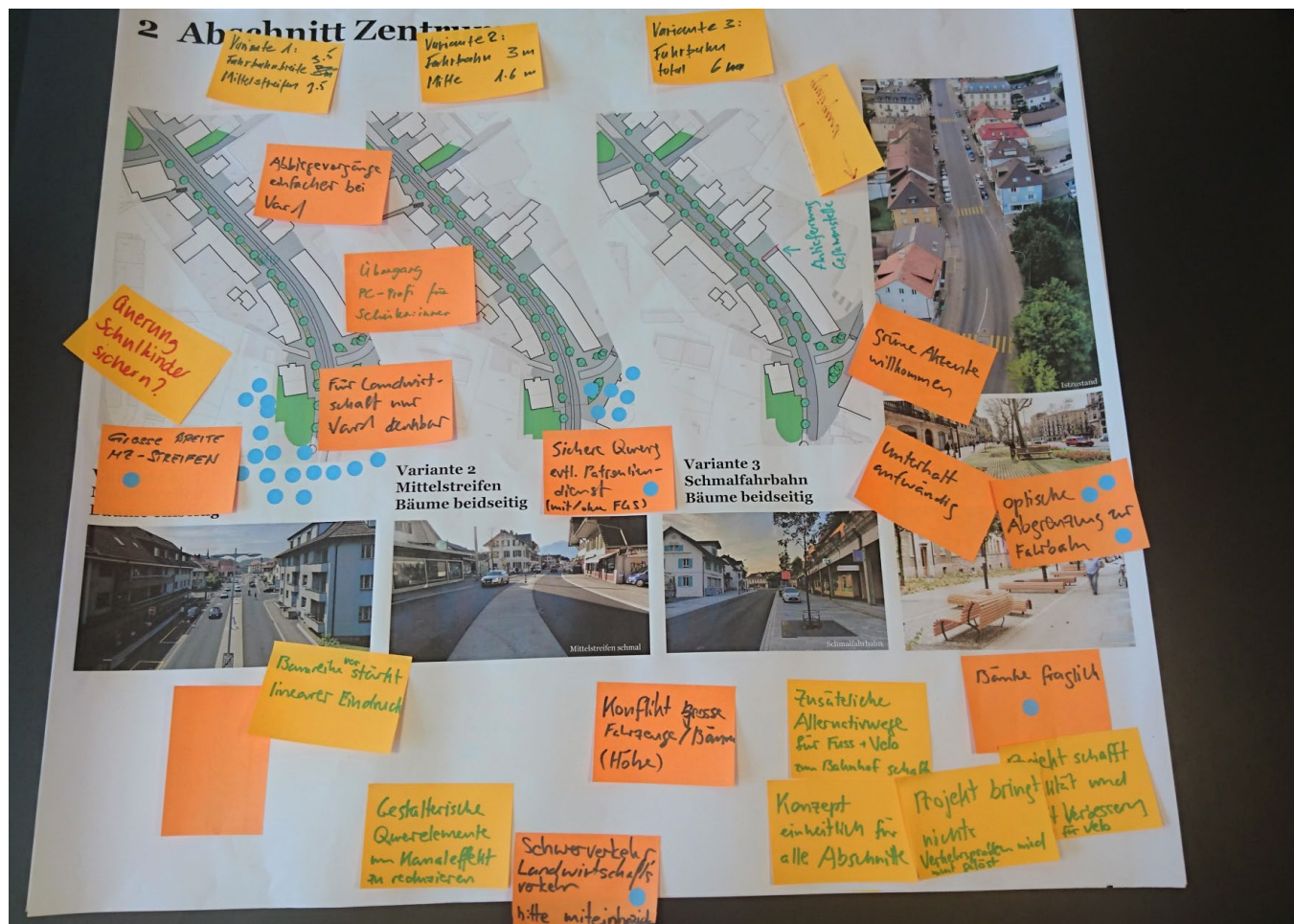
- Das Zusammenspiel von Verkehr und flächigem Queren wird diskutiert:
 - Randabschlüsse müssen für Hindernisfreies Queren ausgelegt sein.
 - Anregung: Ampeln zur Regelung der Fussgängerquerung.
 - Die Querung in der Achse zum Brunnenweg soll ebenfalls berücksichtigt werden
 - Die Verlängerung der Personenunterführung wurde ebenfalls thematisiert (als Option für die Zukunft)
- Einbezug der Bahnhofstrasse in die Lichtsignalsteuerung des Knotens, weil sonst der Verkehr aus der Bahnhofstrasse den dosierten Abfluss beeinträchtigt. (die gleiche Bemerkung wurde für die Käserreitstrasse gemacht)
- Der Mittelstreifen soll das Linksabbiegen in den Brunnenweg ermöglichen (analog heutige Abbiegestreifen).
- Diverse Bedenken zu den Bäumen auf dem Mittelstreifen in Variante 1:
 - Unterhalt ist aufwändig und mit Risiken verbunden
 - Lichtraumprofil für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge kritisch
 - Bäume beeinträchtigen Sicht (für Fussgänger und Fahrzeuglenker)
 - Bedingungen für gutes Gedeihen sind schwierig
- Bäume bieten Schutz auf dem Mittelstreifen beim Queren (Variante 1). In Variante 2 müsste dieser Schutz durch Poller oder ähnlichem gewährleistet sein.
- Auch in Variante 2 sollte der Mittelstreifen nicht komplett versiegelt sein.

Priorisierung Varianten

- Variante 1 (Mittelstreifen, mit Bäumen): 2 Punkte
- Variante 2 (Mittelstreifen, ohne Bäume): **20 Punkte**

Varianten Abschnitt 2 «Zentrum»

Moderation: Felix Brunner



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

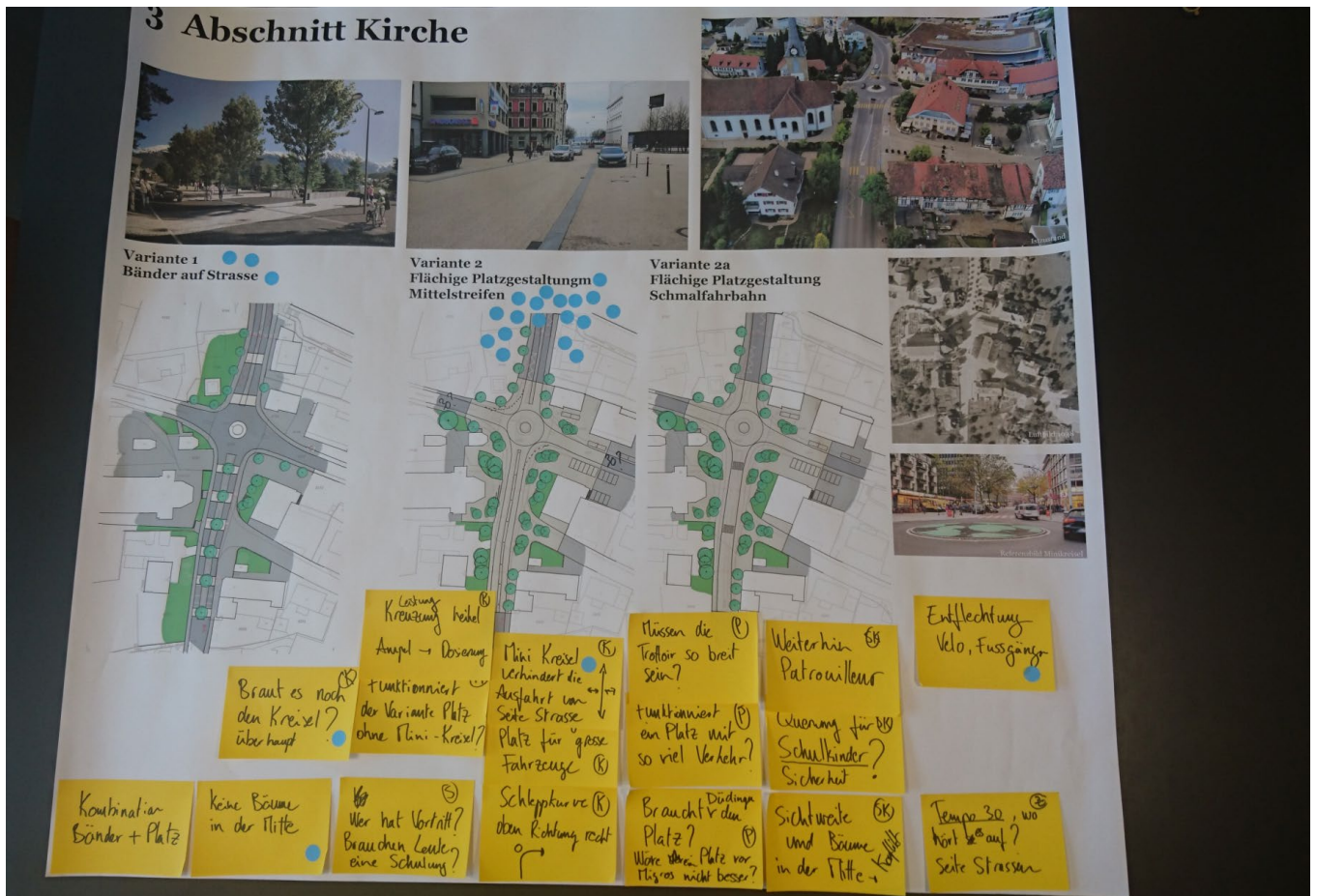
- Querungsprinzip: Das flächige Queren wird mehrheitlich unterstützt und ein Mittelstreifen als Querungshilfe begrüsst (Varianten 1 + 2). Niemand spricht sich explizit für die Schmalfahrbahn der Variante 3 aus.
- Die grosszügigeren Masse in Variante 1 gegenüber Variante 2 werden aus unterschiedlichen Gründen begrüsst:
 - Variante 2 für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge zu schmal
 - Breiterer Mittelstreifen bietet mehr Sicherheit beim Queren
 - Breiterer Mittelstreifen ermöglicht das Linksabbiegen, ohne dass der nachfolgende Verkehr behindert wird (stetiger Verkehrsfluss)
- Visuelle Querelemente (analog Varianten Bahnhof) sollten auf die wichtigsten Querungsstellen sensibilisieren.
- Zu Schulbeginn und Schulschluss müsste weiterhin ein Lotsendienst die Strassenquerung für die kleineren Kinder sichern.
- Die Streifen mit Rasengitter entlang der Fahrbahn werden unterschiedlich gesehen. Sie
 - ... werden als grüne Elemente begrüsst, welche den Raum angenehmer machen,
 - ... schaffen eine Vorzone zur Fahrbahn und damit mehr Sicherheit,
 - ... generieren höhere Unterhaltskosten.
- Baumreihe schafft eine starke Linearität, Bäume evtl. wechselseitig anordnen.

Priorisierung Varianten

- **Variante 1** (Mittelstreifen, Bäume einseitig): 17 Punkte
- Variante 2 (Mittelstreifen, Bäume beidseitig): 6 Punkte
- Variante 3 (Schmalfahrbahn, Bäume beidseitig): 0 Punkte

Varianten Abschnitt 3 «Kirche»

Moderation: Alexandre Roulin



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

- Diverse Bedenken zu den Bäumen auf dem Mittelstreifen in Variante 1:
 - Unterhalt ist aufwändig
 - Lichtraumprofil für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge kritisch
 - Bäume beeinträchtigen Sicht
- Querung: Diskussion bezüglich Erfordernissen für Schulkinder; Patrouillendienst zum Queren weiterhin gewünscht
- Knotenform:
 - Bei Minikreisel Schleppekurve beim Abbiegen von grossen Fahrzeugen berücksichtigen
 - Ist Leistungsfähigkeit von Minikreisel ausreichend? Ist eine Lichtsignalsteuerung angebracht?
- Zum Platz werden grundsätzliche Fragen gestellt:
 - Braucht Düdingen einen Platz? Wird dieser belebt?
 - Ist dieser hier richtig, oder sollte er besser bei der Migros sein?
 - Funktioniert der Platz bei/mit einer Strasse mit so viel Verkehr?

Priorisierung Varianten

- Variante 1 (Mittelstreifen mit Bäume, Bänder): 3 Punkte
- **Variante 2** (Flächige Platzgestaltung, Mittelstreifen): 18 Punkte
- Variante 3 (Flächige Platzgestaltung, Schmalfahrbahn): 0 Punkte
-

Gesamtplan

Moderation: Michael Reitze



Zusammenfassung Diskussionspunkte:

- Die Busspur wird mehrheitlich positiv aufgenommen.
- Angebot für Velos auswärts: Das Angebot für Velos (Radstreifen) wird mehrheitlich begrüsst. Kann allenfalls etappiert werden:
 - 1. Schritt: Weicher Randabschluss zum Trottoir; Velos gestattet auf Trottoir
 - 2. Schritt: Ausbau Strasse /Ergänzung Radstreifen im Zusammenhang mit Neuüberbauung auf Ostseite.
- Einbezug der Bahnhofstrasse in die Lichtsignalsteuerung des Knotens, weil sonst der Verkehr aus der Bahnhofstrasse den dosierten Abfluss beeinträchtigt.
- Abschnitt Gemeindeverwaltung / Thaddäuspark:
 - Im unteren Abschnitt auch ein Angebot für Velos aufwärts prüfen
 - Heutiges Trottoir evtl. nur für Velos, Fussgängerführung via Thaddäuspark (bedingt hindernisfreies Angebot)
- Tempo-30-Portal Süd: Tempo 30 bereits ab Grubenweg:
 - evtl. kombiniert mit Querungsangebot
 - frühzeitiges Abbremsen vor dem Platz bei der Kirche
- Angebot für Velos im Abschnitt Süd (Radstreifen aufwärts / abwärts im Mischverkehr) wird mehrheitlich positiv aufgenommen.

Priorisierung wichtigster Aspekte

- Abschnitt Süd: Tempo-30-Portal Süd: Tempo 30 bereits ab Grubenweg (9 Punkte)
- Abschnitt Nord: Maximalvariante anstreben, allenfalls etappier (8 Punkte)
- Prüfen Einbezug Bahnhofstrasse in LSA (7 Punkte)

4 Weiteres Vorgehen

- Auswertung Ergebnisse Workshop
- Fertigstellung Betriebs- und Gestaltungskonzept
- Behandlung in Generalrat / Gemeinderat
- Bilateraler Einbezug betroffener Grundeigentümer
- Einreichung zur Genehmigung beim Kanton

Für das Protokoll

Felix Brunner

Beilage:

- Präsentation Workshop 2