

Gemeinde Gerzensee

**Verkehrsberuhigung Schloss Gerzensee
Mitwirkungsbericht**

25. Februar 2019

Impressum

Auftraggeber

Oberingenieurkreis II

Bearbeitung

Denise Roth, Raumplanerin FSU

Bezugsquelle

Oberingenieurkreis II

Schermenweg 1

3000 Bern

Inhaltsverzeichnis

1. Ziele	4
2. Auflage / Mitwirkung	4
2.1. Datum der Mitwirkung	4
2.2. Orientierungsmöglichkeiten	4
2.3. Eingaben	5
3. Mitwirkungseingaben	6
3.1. Politische Parteien	6
3.2. Einwohnergemeinde	9
3.3. Private Mitwirkende	11

1. Ziele

Die im Projekt «Verkehrsberuhigung Schloss Gerzensee» vorgeschlagenen Massnahmen basieren auf dem Bericht der Gemeinde «Verkehrsberuhigung, Behebung der Defizite auf dem Strassennetz», welchen die Gemeinde im September 2013 beschlossen hat. In der Folge wurden zusammen mit dem Kanton der Handlungsbedarf besprochen. Im selben Zeitraum liess der Kanton alle Fussgängerquerungen prüfen und wurde auf den Fussgängerstreifen beim Schloss aufmerksam, da dieser den Normen nicht genügt. In erster Linie wird die Sicherheit für den Fussverkehr und die Schulwegsicherheit verbessert. Die Schulwegquerung wird besser sichtbar und von der Bushaltestelle und den LKW-Manövern entflochten. Die Querung im Bereich Studienzentrum wird so verändert, dass die Sichtweiten eingehalten werden. Die Massnahmen sind aufgrund von Sichtweiten an Geschwindigkeiten gekoppelt.

Mit dem Projekt soll der einzigartige Charakter von Gerzensee verstärkt werden. Es ist eine Gestaltung vorgesehen, die es ermöglicht das Studienzentrum und das Schloss mit Hilfe einfacher Elemente im Strassenraum visuell zu verbinden.

2. Auflage / Mitwirkung

2.1. Datum der Mitwirkung

Die Auflage / Mitwirkung fand statt vom 22. Januar 2018 bis 21. Februar 2018.

2.2. Orientierungsmöglichkeiten

Die «Verkehrsberuhigung Schloss Gerzensee» basiert auf dem von der Gemeinde beschlossenen Bericht «Verkehrsberuhigung, Behebung der Defizite auf dem Strassennetz». Gemeinsam erarbeitete der Kanton zusammen mit der Gemeinde und dem Studienzentrum das Auflageprojekt. Eine spezielle Orientierungsversammlung fand deshalb nicht statt. Die Unterlagen lagen während der Mitwirkungszeit bei der Gemeindeschreiberei auf.

2.3. Eingaben

Es sind folgende Mitwirkungen innerhalb der ordentlichen Frist eingegangen:

A2	Freie politisch unabhängige Wähler Gerzensee
A3	Peter Münger
A5	Andreas Dubler
A6	Stephan + Denise Errass
A7	Walter Tschannen
A8	Klaus C. Ewald
A13	Einwohnergemeinde Gerzensee

Die Eingaben A1, A4, A9, A10, A11 und A12 stammen von direkten Anstössern. Aus diesem Grund sind diese Eingaben als Einsprachen zu verstehen. Sie wurden in Einspracheverhandlungen weiterbearbeitet und sind somit nicht Bestandteil des Mitwirkungsberichts.

3. Mitwirkungseingaben

3.1. Politische Parteien

A2 Freie politisch unabhängige Wähler Gerzensee			
1	Die Verengungen bringen Tempowechsel und Lärmbelastungen (Stop-and-go Verkehr), deshalb überzeugt das Projekt nicht. Es ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf tiefem Temponiveau anzustreben.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Im Auflageprojekt sind diese nun detailliert dargestellt. Die Verengungen sind in ein Gesamtbild der Kantonsstrasse eingebunden und an den Stellen, bei welchen erhöhte Aufmerksamkeit der Automobilisten gefordert ist und an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten. Aufgrund der flächigen Tempo 30 Zonen in den angrenzenden Quartieren hätte sich der Kanton eine Integration der Kantonsstrasse in die Tempo 30 Zone vorstellen können. Auf Wunsch der Gemeinde wurde jedoch davon abgesehen.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten messen. Sollte man zum Schluss kommen, dass das Geschwindigkeitsregime auf durchgehende Tempo 30 angepasst werden soll, müsste der Gemeinderat mit einem Gesuch an den Kanton gelangen.
2	Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg-Dorfstrasse ist zu massiv, dadurch wird auf der Gegenseite das Trottoir überfahren.	Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass keine regulären Kreuzungsmanöver in diesem Bereich stattfinden können und so die Querung für Fussgänger sicherer wird. Ein- und Ausbiege Manöver aus dem Bärenmattweg sind unproblematisch. Das Überfahren des Fussgängerbereiches könnte mit Pfosten verhindert werden, dadurch würde allerdings die Trottoir Breite punktuell auf ca. 1.00 m reduziert, was nicht erwünscht ist. Weiter könnte ein Verschieben der Einengung um wenige Meter Richtung	Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft.

		Schloss in Kombination mit einer symmetrischen Einengung das Überfahren des Gehwegs verhindern.	
3	Bei der Verengung Schloss können Postauto und PW nicht kreuzen, dies führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanöver und führt zu Verkehrsstillstand.	<p>An der Stelle finden Fussgängerquerungen statt. Der Warteraum der Fussgänger verfügt über eine ungenügende Sichtweite. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurde der Warteraum verschoben und das Tempo gesenkt.</p> <p>Während der Ausarbeitung des Strassenplandossiers kam der Wunsch vom Studienzentrums, dass die Bushaltestelle Bären nicht aufgehoben, sondern zum Studienzentrums verschoben werden soll. Die Gemeinde war auch bereit diese vor das Studienzentrums zu verlegen. Sobald ein Fahrzeug an dieser Stelle hält und sich eine Querungsstelle davor befindet entsteht eine neue Gefahrenstelle. Die Örtlichkeiten liessen keine Anpassung der Geometrie zu, so dass eine behindertengerechte Bushaltestelle und eine Mittelinsel zur Sicherung der Querung eingeplant werden konnte. Auch ist es die Absicht das Tempo vom Ortseingang bis zur Schulwegquerung mit gestalterischen sowie signalethischen Massnahmen zu senken.</p> <p>All die oben aufgeführten Umstände führten zu der Abwägung, bei welcher die Sicherheit der Fussgänger und die behindertengerechte Bushaltestelle einem eventuell einmal eintreffenden Anhalten in diesem Bereich vorgezogen wurden.</p>	Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.

4	Keine Verbesserung für bergwärts fahrende Velofahrer. Die Absperrpfosten sind ein Verkehrshindernis und erhöhen den Druck auf die Velofahrenden.	Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pförtner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.	Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.
5	Der behindertengerechte Ein- und Ausstieg aus dem Postauto ergibt eine hohe Anschlagkante, die Fahrbahn wirkt dadurch nochmals enger. Für Fussgänger ist das nicht sicherer.	Die Fussgänger queren in der Flucht des Schlossausgangs, der Anschlag ist in diesem Bereich 4 cm (gemäss Norm). Die Bushaltekante ist nur im Bereich der mittleren Bustür auf 16 cm Höhe. Für die Sicherheit der Fussgänger ist massgebend, dass nur eine Spur überquert werden muss, die Sichtverhältnisse gut sind und die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge tief ist.	Die Haltestelle muss behindertengerecht ausgeführt werden. Die baulichen Massnahmen sind notwendig. Betreffend Verkehrssicherheit wurden die Sichtbermen mit dem Ingenieurbüro geklärt.
6	Das Temporegime, Ortseingänge 30 km/h in der Mitte 50 km/h, bewirkt verschiedene Vortrittsverhältnisse, dies führt zu Verwirrungen.	Allen auf die Kantonsstrasse einmündenden Gemeindestrassen wird der Vortritt entzogen. Zur Umsetzung des Temporegimes sind neben signaletischen auch polizeiliche Massnahmen und gestalterische Massnahmen notwendig. Das Erscheinungsbild muss zu der Geschwindigkeit passen. Mit dem geplanten Pförtner und	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Es braucht weitergehende Massnahmen (Pförtner, Einengungen usw.) damit tatsächlich 30 km/h gefahren

		den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst.	wird. Der OIK II erhofft sich, dass der Verkehr insgesamt langsamer wird und auch die Strecke mit Tempo 50 beruhigt wird. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Abschnitten messen
7	Die Planung ist nicht wirklich geglückt, für den Betrag von Fr. 263'000.- wird eine bessere Lösung erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.
8	Behörde soll Alternative prüfen, z.B. dezente Farbgebung, Tempo 40, unterschiedliche Belagsformen.	In der Planungsphase wurde der gesamte Lösungsfächer in die Überlegungen miteinbezogen. Das vorliegende Projekt hat sich als Lösung, welche allen Nutzungsansprüchen genügt herausgestellt. Der Kanton signalisiert Geschwindigkeiten wie 80 / 50 und 30. Mit Abweichungen ist er zurückhaltend. Unterschiedliche Belagsformen und Farben sind nicht erwünscht, da diese unterhaltsintensiv sind und zu höheren Lärmbelastungen führen. Weiter führen derartige Massnahmen meist zu einer unruhigen und verunklarenden Gesamtsituation im Ortsbild.	Keine Massnahme.
9	Die vorgelegte Planung wird zurückgewiesen.	Die vorliegende Planung ist jederzeit in Zusammenarbeit mit der Gemeinde entstanden. Wir nehmen an, dass alle Wählergruppen in den Gemeindebehörden vertreten sind.	Keine Massnahme.

3.2. Einwohnergemeinde

A13 Einwohnergemeinde Gerzensee			
1	Der Gemeinderat ist mit den geplanten Massnahmen grundsätzlich immer noch einverstanden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.

2	Die minimale Strassenbreite beim Studienzentrum ist zwingend auf 4.80m zu erweitern.	Die Fahrbahnbreite wurde nach der VSS Norm 640 201 (2016) für den Begegnungsfall LKW – Radfahrer mit 4.40m definiert.	Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.
3	Die Pfosten beim Projektende sind so zu setzen, dass die Radfahrer auch auf der Innenseite durchfahren können.	Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pfortner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.	Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.
4	Bei der Verengung Belpbergstrasse-Dorfstrasse-Bärenmattweg wird befürchtet, dass die vom Studienzentrum herkommenden Fahrzeuge auf den Fussgängerbereich ausweichen und den Langsamverkehr gefährden.	In der beschriebenen Fahrriehtung wurde in der Projektierungsphase geprüft ob ein Pfosten sinnvoll wäre. Da die Gehwegbreite dadurch punktuell nur noch ca. 1.00 m beträgt, wurde auf dies Massnahme verzichtet.	Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft.

5	Das Verkehrsregime beim Bären/Käserei kann farblich optimiert werden.	Da das Ortsbild im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz eingetragen ist, hat der Kanton absichtlich auf Farbgestaltungen verzichtet. Weiter würde eine solche Massnahme isoliert im Ortsbild erscheinen und wäre nicht in das Gesamtbild integriert. Unterschiedliche Belagsformen und Farben sind unterhaltsintensiv und führen zu höheren Lärmbelastungen.	Keine Massnahme.
6	Vor Baubeginn ist eine Begehung der Beteiligten notwendig.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Vor Baubeginn werden die Anwohner informiert.

3.3. Private Mitwirkende

A3 Peter Münger			
1	Die Verengungen bringen Tempowechsel und Lärmbelastungen (Stop-and-go Verkehr), deshalb überzeugt das Projekt nicht. Es ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf tiefem Temponiveau anzustreben.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Im Auflageprojekt sind diese nun detailliert dargestellt. Die Verengungen sind in ein Gesamtbild der Kantonsstrasse eingebunden und an den Stellen, bei welchen erhöhte Aufmerksamkeit der Automobilisten gefordert ist und an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten. Aufgrund der flächigen Tempo 30 Zonen in den angrenzenden Quartieren hätte sich der Kanton eine Integration der Kantonsstrasse in die Tempo 30 Zone vorstellen können. Auf Wunsch der Gemeinde wurde jedoch davon abgesehen.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten messen. Sollte man zum Schluss kommen, dass das Geschwindigkeitsregime auf durchgehende Tempo 30 angepasst werden soll, müsste der Gemeinderat mit einem Gesuch an den Kanton gelangen.

2	<p>Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg-Dorfstrasse ist zu massiv, dadurch wird auf der Gegenseite das Trottoir überfahren.</p>	<p>Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass keine regulären Kreuzungsmanöver in diesem Bereich stattfinden können und so die Querung für Fussgänger sicherer wird. Ein- und Ausbiege Manöver aus dem Bärenmattweg sind unproblematisch. Das Überfahren des Fussgängerbereiches könnte mit Pfosten verhindert werden, dadurch würde allerdings die Trottoirbreite punktuell auf ca. 1.00 m reduziert, was nicht erwünscht ist. Weiter könnte ein Verschieben der Einengung um wenige Meter Richtung Schloss in Kombination mit einer symmetrischen Einengung das Überfahren des Gehwegs verhindern.</p>	<p>Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft.</p>
3	<p>Bei der Verengung Schloss können Postauto und PW nicht kreuzen, dies führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanöver und führt zu Verkehrsstillstand.</p>	<p>An der Stelle finden Fussgängerquerungen statt. Der Warteraum der Fussgänger verfügt über eine ungenügende Sichtweite. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurde der Warteraum verschoben und das Tempo gesenkt.</p> <p>Während der Ausarbeitung des Strassenplandossiers kam der Wunsch vom Studienzentrum, dass die Bushaltestelle Bären nicht aufgehoben, sondern zum Studienzentrum verschoben werden soll. Die Gemeinde war auch bereit diese vor das Studienzentrum zu verlegen. Sobald ein Fahrzeug an dieser Stelle hält und sich eine Querungsstelle davor befindet entsteht eine neue Gefahrenstelle. Die Örtlichkeiten liessen keine Anpassung der Geometrie zu, so dass eine behindertengerechte Bushaltestelle und eine Mittelinsel zur Sicherung der Querung eingeplant werden konnte. Auch ist es die Absicht das Tempo vom Ortseingang bis zur Schulwegquerung mit</p>	<p>Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.</p>

		<p>gestalterischen sowie signalethischen Massnahmen zu senken.</p> <p>All die oben aufgeführten Umstände führten zu der Abwägung, bei welcher die Sicherheit der Fussgänger und die behindertengerechte Bushaltestelle einem eventuell einmal eintreffenden Anhalten in diesem Bereich vorgezogen wurden.</p>	
4	<p>Keine Verbesserung für bergwärts fahrende Velofahrer. Die Absperrpfosten sind ein Verkehrshindernis und erhöhen den Druck auf die Velofahrenden.</p>	<p>Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pförtner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.</p>	<p>Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.</p>
5	<p>Das Temporegime, Ortseingänge 30 km/h in der Mitte 50 km/h, bewirkt verschiedene Vortrittsverhältnisse, dies führt zu Verwirrungen.</p>	<p>Allen auf die Kantonsstrasse einmündenden Gemeindestrassen wird der Vortritt entzogen. Zur Umsetzung des Temporegimes sind neben signalethischen auch polizeiliche Massnahmen und gestalterische Massnahmen notwendig. Das Erscheinungsbild muss zu der Geschwindigkeit passen. Mit dem geplanten Pförtner und</p>	<p>Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Es braucht weitergehende Massnahmen (Pförtner, Einengungen usw.) damit tatsächlich 30 km/h gefahren wird. Der OIK II erhofft sich, dass der Verkehr insgesamt</p>

		den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst.	langsamer wird und auch die Strecke mit Tempo 50 beruhigt wird. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Abschnitten messen
6	Die Planung ist nicht wirklich geglückt, für den Betrag von Fr. 263'000.- wird eine bessere Lösung erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.

A5 Andreas Dubler

1	Unterstützt die Eingabe der Freien Wähler Gerzensee	Siehe Stellungnahme freie politisch unabhängige Wähler Gerzensee.	Siehe Beschluss freie politisch unabhängige Wähler Gerzensee.
2	Der Fussweg Keusenmatte / Wüthrichmatte verbessert die Sicherheit für Schüler wesentlich.	Bei der Verbindung handelt es sich um ein Gemeindeprojekt ausserhalb des Perimeters des Kantons.	Keine Massnahme.
3	Die Sicherheit könnte auch mit einer Beleuchtung und/oder Blinklichter wesentlich verbessert werden.	Der Kanton setzt Blinklichter nicht ein, da diese die Verkehrsteilnehmer ablenken und so zu weiteren Sicherheitsdefiziten führen.	Keine Massnahme.
4	Die vorgelegte Planung wird zurückgewiesen.	Die vorliegende Planung ist jederzeit in Zusammenarbeit mit der Gemeinde entstanden. Wir nehmen an, dass alle Wählergruppen in den Gemeindebehörden vertreten sind.	Keine Massnahme.

A6 Stephan und Denise Errass

1	Der Übergang für Fussgänger bei der Einmündung Bärenmattweg – Dorfstrasse ist an der falschen Stelle. Die Verkehrspolizistin hat schon vor 10 Jahren erklärt, dass der Übergang auf der Höhe Restaurant Bären –	Die Warteräume bei Fussgängerquerungen dürfen nicht von Fahrzeugen überfahren werden. Der von ihnen vorgeschlagene Standort haben wir auch überprüft, es hat jedoch herausgestellt, dass auf der Seite der Käserei diverse Manöver im Bereich des Warteraums stattfinden	Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft.
---	---	--	---

A6 Stephan und Denise Errass			
	Käserei sein muss, da dort die besten Sichtverhältnisse sind. Kleine Kinder haben an der geplanten Stelle überhaupt keine Sicht.	welche aus betrieblichen Gründen nicht angepasst werden können. Weiter könnte ein Verschieben der Einengung um wenige Meter Richtung Schloss in Kombination mit einer symmetrischen Einengung das Überfahren des Gehwegs verhindern.	
2	Die Verengungen bringen nur Unruhe in den Verkehr und erhöhen die Lärmbelastung.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Im Auflageprojekt sind diese nun detailliert dargestellt. Die Verengungen sind in ein Gesamtbild der Kantonsstrasse eingebunden und an den Stellen, bei welchen erhöhte Aufmerksamkeit der Automobilisten gefordert ist und an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten. Aufgrund der flächigen Tempo 30 Zonen in den angrenzenden Quartieren hätte sich der Kanton eine Integration der Kantonsstrasse in die Tempo 30 Zone vorstellen können um eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu erwirken. Dies würde zu einer geringeren Lärmbelastung führen. Auf Wunsch der Gemeinde wurde jedoch davon abgesehen.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten messen. Sollte man zum Schluss kommen, dass das Geschwindigkeitsregime auf durchgehende Tempo 30 angepasst werden soll, müsste der Gemeinderat mit einem Gesuch an den Kanton gelangen.
3	Bei der Verengung Schloss können Postauto und PW nicht kreuzen, dies führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern und führt zu Verkehrsstillstand. An der kurvigen Stelle führt dies auch zu Abdrängmanövern, da die Sicht nicht ausreicht. Der Standort der Haltestelle wird angezweifelt.	An der Stelle finden Fussgängerquerungen statt. Der Warteraum der Fussgänger verfügt über eine ungenügende Sichtweite. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurde der Warteraum verschoben und das Tempo gesenkt.	Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das

A6 Stephan und Denise Errass			
		<p>Während der Ausarbeitung des Strassenplandossiers kam der Wunsch vom Studienzentrum, dass die Bushaltestelle Bären nicht aufgehoben, sondern zum Studienzentrum verschoben werden soll. Die Gemeinde war auch bereit diese vor das Studienzentrum zu verlegen. Sobald ein Fahrzeug an dieser Stelle hält und sich eine Querungsstelle davor befindet entsteht eine neue Gefahrenstelle. Die Örtlichkeiten liessen keine Anpassung der Geometrie zu, so dass eine behindertengerechte Bushaltestelle und eine Mittelinsel zur Sicherung der Querung eingeplant werden konnte. Auch ist es die Absicht das Tempo vom Ortseingang bis zur Schulwegquerung mit gestalterischen sowie signalethischen Massnahmen zu senken.</p> <p>All die oben aufgeführten Umstände führten zu der Abwägung, bei welcher die Sicherheit der Fussgänger und die behindertengerechte Bushaltestelle einem eventuell einmal eintreffenden Anhalten in diesem Bereich vorgezogen wurden.</p>	<p>Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.</p>
4	Keine Verbesserung für bergwärts fahrende Velofahrer. Die Absperrpfosten sind ein Verkehrshindernis und erhöhen den Druck auf die Velofahrenden. Radstreifen für bergwärts fahrende Velofahrer ist die sicherste Lösung.	Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr	Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls

A6 Stephan und Denise Errass			
		des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pförtner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.	später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.
5	Das Temporegime, Ortseingänge 30 km/h in der Mitte 50 km/h, bewirkt verschiedene Vortrittsverhältnisse, dies führt zu Verwirrungen.	Allen auf die Kantonsstrasse einmündenden Gemeindestrassen wird der Vortritt entzogen. Zur Umsetzung des Temporegimes sind neben signaethischen auch polizeiliche Massnahmen und gestalterische Massnahmen notwendig. Das Erscheinungsbild muss zu der Geschwindigkeit passen. Mit dem geplanten Pförtner und den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Es braucht weitergehende Massnahmen (Pförtner, Einengungen usw.) damit tatsächlich 30 km/h gefahren wird. Der OIK II erhofft sich, dass der Verkehr insgesamt langsamer wird und auch die Strecke mit Tempo 50 beruhigt wird. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Abschnitten messen
6	Die Planung ist nicht wirklich geglückt, für den Betrag von Fr. 263'000.- wird eine bessere Lösung erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.
7	Behörde soll Alternative prüfen, z.B. dezente Farbgebung, Tempo 40, unterschiedliche Belagsformen.	In der Planungsphase wurde der gesamte Lösungsfächer in die Überlegungen miteinbezogen. Das vorliegende Projekt hat sich als Lösung, welche allen Nutzungsansprüchen genügt herausgestellt. Der Kanton signalisiert Geschwindigkeiten wie 80 / 50 und 30. Mit Abweichungen ist er zurückhaltend. Unterschiedliche Belagsformen und Farben sind nicht erwünscht, da diese unterhaltsintensiv sind und zu höheren	Keine Massnahme.

A6 Stephan und Denise Errass			
		Lärmbelastungen führen. Weiter führen derartige Massnahmen meist zu einer unruhigen und verunklarenden Gesamtsituation im Ortsbild.	
8	Es ist ein neuer Schulweg Keusenmatte / Wüthrichmatte eröffnet. Dieser Fussweg eröffnet neue Möglichkeiten, die bei der Verkehrsüberprüfung 2008 noch nicht bekannt waren. Der Fussgängerstreifen ist auf der Höhe Keusenmatte zu planen.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ 2013 auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Dieser Weg war damals schon bekannt, trotzdem hat die Gemeinde an der Führung des Schulwegs wie im Projekt vorgesehen festgehalten. Die Lage der geplanten Schulwegquerung wird als richtig erachtet.	Keine Massnahme.
9	Verengung beim Schloss weglassen und Radstreifen bergwärts erstellen.	Im Punkt 3 dieses Mitwirkungsbeitrags wurde die Veloführung schon erörtert. Eine Lösung mit Radstreifen konnte aus Platzgründen nicht in Erwägung gezogen werden.	Keine Massnahme.
10	Die vorgelegte Planung wird zurückgewiesen.	Die vorliegende Planung ist jederzeit in Zusammenarbeit mit der Gemeinde entstanden. Wir nehmen an, dass alle Wählergruppen in den Gemeindebehörden vertreten sind. Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.

A7 Walter Tschannen			
1	Die Verengungen bringen Tempowechsel und Lärmbelastungen (Stop-and-go Verkehr), deshalb überzeugt das Projekt nicht. Es ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf tiefem Temponiveau anzustreben.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Im Aufla-	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Mas-

A7 Walter Tschannen			
		geprojekt sind diese nun detailliert dargestellt. Die Verengungen sind in ein Gesamtbild der Kantonsstrasse eingebunden und an den Stellen, bei welchen erhöhte Aufmerksamkeit der Automobilisten gefordert ist und an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten. Aufgrund der flächigen Tempo 30 Zonen in den angrenzenden Quartieren hätte sich der Kanton eine Integration der Kantonsstrasse in die Tempo 30 Zone vorstellen können. Auf Wunsch der Gemeinde wurde jedoch davon abgesehen.	sen. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten messen. Sollte man zum Schluss kommen, dass das Geschwindigkeitsregime auf durchgehende Tempo 30 angepasst werden soll, müsste der Gemeinderat mit einem Gesuch an den Kanton gelangen.
2	Tempo 30 km/h ist unnötig, die angrenzenden Räume sind übersichtlich.	Die Temporeduktion ist notwendig um die Sichtweiten auf den Fussgängerwarteraum sicherzustellen.	Keine Massnahme.
3	Wichtig ist eine gute Beleuchtung des Fussgängerstreifens, darf aber den Autofahrer nicht blenden.	Die Lage der Beleuchtungskörper wird nicht verändert. Zur Klärung, der Fussgängerstreifen beim Studienzentrum wird aufgehoben.	Keine Massnahme.
4	Wer von der Belpbergstrasse in die Dorfstrasse einmündet, überblickt die Dorfstrasse nicht vollständig, kann aber nicht hinter der Verengung warten. Bitte an Ort und Stelle ausprobieren.	Die Sichtverhältnisse werden durch die Umgestaltung in diesem Bereich nicht verändert. Das Tempo wird reduziert, so dass der Bereich besser zu überblicken ist.	Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft. Der Stauraum für eine Ausfahrt aus der Belpbergstrasse wird damit minim vergrössert und durch die symmetrische Anordnung der Engstelle hat keine Fahrriechung Vortritt.
5	Verengung bringt unnötige neue Gefahren, durch Überfahren des Fussgängerbereiches.	Zur Umsetzung der Verengungen gehören auch die Anpassung des Temporegimes und die gestalterischen Massnahmen. Das Erscheinungsbild muss dem Regime angepasst sein. Mit dem geplanten Pförtner und	Siehe Beschluss Nr. 4

A7 Walter Tschannen			
		den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst. Wichtig ist auch, dass durch die Einplanung der Engstellen die Sichtweiten eingehalten werden können.	
6	Bei der Verengung Schloss können Postauto und PW nicht kreuzen, dies führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern und führt zu Verkehrsstillstand. An der kurzen Stelle führt dies auch zu Abdrängmanövern, da die Sicht nicht ausreicht. Der Standort der Haltestelle wird angezweifelt.	<p>An der Stelle finden Fussgängerquerungen statt. Der Warteraum der Fussgänger verfügt über eine ungenügende Sichtweite. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurde der Warteraum verschoben und das Tempo gesenkt.</p> <p>Während der Ausarbeitung des Strassenplandossiers kam der Wunsch vom Studienzentrums, dass die Bushaltestelle Bären nicht aufgehoben, sondern zum Studienzentrums verschoben werden soll. Die Gemeinde war auch bereit diese vor das Studienzentrums zu verlegen. Sobald ein Fahrzeug an dieser Stelle hält und sich eine Querungsstelle davor befindet entsteht eine neue Gefahrenstelle. Die Örtlichkeiten liessen keine Anpassung der Geometrie zu, so dass eine behindertengerechte Bushaltestelle und eine Mittelinsel zur Sicherung der Querung eingeplant werden konnte. Auch ist es die Absicht das Tempo vom Ortseingang bis zur Schulwegquerung mit gestalterischen sowie signaletischen Massnahmen zu senken.</p> <p>All die oben aufgeführten Umstände führten zu der Abwägung, bei welcher die Sicherheit der Fussgänger und die behindertengerechte Bushaltestelle einem</p>	Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.

A7 Walter Tschannen			
		eventuell einmal eintreffenden Anhalten in diesem Bereich vorgezogen wurden.	
7	Für bergwärts fahrende Velofahrer wird die Situation nicht verbessert, sie haben vermehrt das Gefühl als Verkehrshindernis zu wirken.	Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pfortner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.	Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.
8	Das Temporegime, Ortseingänge 30 km/h in der Mitte 50 km/h, bewirkt verschiedene Vortrittsverhältnisse, dies führt zu Verwirrungen. Besser wäre 40 km/h wo nicht 30 km/h signalisiert ist.	Allen auf die Kantonsstrasse einmündenden Gemeindestrassen wird der Vortritt entzogen. Zur Umsetzung des Temporegimes sind neben signalethischen auch polizeiliche Massnahmen und gestalterische Massnahmen notwendig. Das Erscheinungsbild muss zu der Geschwindigkeit passen. Mit dem geplanten Pfortner und den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst. Der Kanton signalisiert Geschwindigkeiten wie 80 / 50 und 30. Mit Abweichungen ist er zurückhaltend.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Es braucht weitergehende Massnahmen (Pfortner, Einengungen usw.) damit tatsächlich 30 km/h gefahren wird. Der OIK II erhofft sich, dass der Verkehr insgesamt langsamer wird und auch die Strecke mit Tempo 50 beruhigt wird. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die

A7 Walter Tschannen			
			Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Abschnitten messen
9	Die vorgelegte Planung wird zurückgewiesen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.

A8 Klaus C. Ewald (Prof. em. Dr. phil. II habil.)			
1	Die Verengungen bringen Tempowechsel und Lärmbelastungen (Stop-and-go Verkehr), deshalb überzeugt das Projekt nicht. Es ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf tiefem Temponiveau anzustreben.	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde sind im Rahmen der „Behebung der Defizite auf dem Strassennetz“ auch die Defizite auf der Kantonsstrasse geortet und die Lösungsstrategie verabschiedet worden. Im Auflageprojekt sind diese nun detailliert dargestellt. Die Verengungen sind in ein Gesamtbild der Kantonsstrasse eingebunden und an den Stellen, bei welchen erhöhte Aufmerksamkeit der Automobilisten gefordert ist und an Stellen mit ungenügenden Sichtweiten. Aufgrund der flächigen Tempo 30 Zonen in den angrenzenden Quartieren hätte sich der Kanton eine Integration der Kantonsstrasse in die Tempo 30 Zone vorstellen können. Auf Wunsch der Gemeinde wurde jedoch davon abgesehen.	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf verschiedenen Abschnitten messen. Sollte man zum Schluss kommen, dass das Geschwindigkeitsregime auf durchgehende Tempo 30 angepasst werden soll, müsste der Gemeinderat mit einem Gesuch an den Kanton gelangen.
2	Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg-Dorfstrasse ist zu massiv, dadurch wird auf der Gegenseite das Trottoir überfahren.	Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass keine regulären Kreuzungsmanöver in diesem Bereich stattfinden können und so die Querung für Fussgänger sicherer wird. Ein- und Ausbiege Manöver aus dem Bärenmattweg sind unproblematisch. Das Überfahren des Fussgängerbereiches könnte mit Pfosten verhindert werden, dadurch würde allerdings die Trottoirbreite punktuell auf ca. 1.00 m reduziert, was nicht erwünscht ist. Weiter könnte ein Verschieben der Einengung um wenige Meter Richtung	Dieser Punkt war auch schon bei den Einsprechern ein Diskussionspunkt. Der OIK II wird die Planung anpassen. Die Einengung wird symmetrisch ausgeführt. Die Breite der Fahrbahn wird auf 4.60 m erhöht. Das Verschieben der Einengung wird geprüft.

		Schloss in Kombination mit einer symmetrischen Einengung das Überfahren des Gehwegs verhindern.	
3	Bei der Verengung Schloss können Postauto und PW nicht kreuzen, dies führt zu unnötigen Brems- und Anfahrmanöver und führt zu Verkehrsstillstand.	<p>An der Stelle finden Fussgängerquerungen statt. Der Warteraum der Fussgänger verfügt über eine ungenügende Sichtweite. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen wurde der Warteraum verschoben und das Tempo gesenkt.</p> <p>Während der Ausarbeitung des Strassenplandossiers kam der Wunsch vom Studienzentrum, dass die Bushaltestelle Bären nicht aufgehoben, sondern zum Studienzentrum verschoben werden soll. Die Gemeinde war auch bereit diese vor das Studienzentrum zu verlegen. Sobald ein Fahrzeug an dieser Stelle hält und sich eine Querungsstelle davor befindet entsteht eine neue Gefahrenstelle. Die Örtlichkeiten liessen keine Anpassung der Geometrie zu, so dass eine behindertengerechte Bushaltestelle und eine Mittelinsel zur Sicherung der Querung eingeplant werden konnte. Auch ist es die Absicht das Tempo vom Ortseingang bis zur Schulwegquerung mit gestalterischen sowie signalethischen Massnahmen zu senken.</p> <p>All die oben aufgeführten Umstände führten zu der Abwägung, bei welcher die Sicherheit der Fussgänger und die behindertengerechte Bushaltestelle einem eventuell einmal eintreffenden Anhalten in diesem Bereich vorgezogen wurden.</p>	Ein Ziel des Projekts ist, den Verkehrsfluss zu verlangsamen. Verengungen sind dafür eine geeignete Massnahme; die Breite ist bewusst so gewählt, dass ein PW und ein Postauto nicht mehr kreuzen können. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse einfacher überqueren, da sich die Querungsdistanz verkürzt. Das Projekt wird dahingehend angepasst, dass die Fahrspur von 4.40 m auf 4.60 m verbreitert wird.

4	Keine Verbesserung für bergwärts fahrende Velofahrer. Die Absperrpfosten sind ein Verkehrshindernis und erhöhen den Druck auf die Velofahrenden.	Die Pfosten sind am Fahrbahnrand beim Projektende so vorgesehen, dass in diesem Bereich PW kreuzen können. Die neue Markierung ergibt eine Ausweichfläche, die von Radfahrern benützt werden kann. Ein Verschieben zugunsten der Radfahrer würde ein Kreuzen von zwei PW verunmöglichen. Die Absperrpfosten vor der Engstelle weisen markant auf die Engstelle hin. Vor dem Bereich der Engstelle muss der Radfahrer auf die Gefahr des hohen Randsteins (16cm / behindertengerecht) aufmerksam gemacht werden. Der Pförtner (Engpass) reduziert automatisch die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu Gunsten der schwächeren Verkehrsteilnehmer am Dorfeingang und verbessert so die Sichtverhältnisse und die Sicherheit für alle.	Eine schmalere Fahrbahn führt dazu, dass Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker langsamer fahren und auch aufmerksamer sind. Daher ist der OIK II überzeugt, dass die Situation für Velofahrerinnen und Velofahrer besser wird. Signalisationen und Markierungen sind nicht massgebend für das Planverfahren. Sie haben orientierenden Charakter. Bei der Ausführung können noch Anpassungen gemacht werden. Die Pfosten kann man allenfalls später wieder entfernen. Der OIK II wird sich mit der Velofachstelle diesbezüglich unterhalten.
5	Der behindertengerechte Ein- und Ausstieg aus dem Postauto ergibt eine hohe Anschlagkante, die Fahrbahn wirkt dadurch nochmals enger. Für Fussgänger ist das nicht sicherer.	Die Fussgänger queren in der Flucht des Schlossausgangs, der Anschlag ist in diesem Bereich 4 cm (gemäss Norm). Die Bushaltekannte ist nur im Bereich der mittleren Bustür auf 16 cm Höhe. Für die Sicherheit der Fussgänger ist massgebend, dass nur eine Spur überquert werden muss, die Sichtverhältnisse gut sind und die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge klein ist.	Die Haltestelle muss behindertengerecht ausgeführt werden. Die baulichen Massnahmen sind notwendig. Betreffend Verkehrssicherheit wurden die Sichtbermen mit dem Ingenieurbüro geklärt.
6	Das Temporegime, Ortseingänge 30 km/h in der Mitte 50 km/h, bewirkt verschiedene Vortrittsverhältnisse, dies führt zu Verwirrungen.	Allen auf die Kantonsstrasse einmündenden Gemeindestrassen wird der Vortritt entzogen. Zur Umsetzung des Temporegimes sind neben signalethischen auch polizeiliche Massnahmen und gestalterische Massnahmen notwendig. Das Erscheinungsbild muss zu der Geschwindigkeit passen. Mit dem geplanten Pförtner und	Ziel ist, die beiden Dorfeingänge gleich zu gestalten. Wenn auf der Strecke lediglich das Signal Tempo 50 durch das Signal Tempo 30 ersetzt wird, sinken die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht in gewünschten Massen. Es braucht weitergehende Massnahmen (Pförtner, Einengungen usw.) damit tatsächlich 30 km/h gefahren wird. Der OIK II erhofft sich, dass der Verkehr insgesamt

		den Engstellen wird das Tempo wirksam auf Innerortsniveau angepasst.	langsamer wird und auch die Strecke mit Tempo 50 beruhigt wird. Nach der Realisierung wird das Tiefbauamt die Geschwindigkeiten auf den verschiedenen Abschnitten messen
7	Die Planung ist nicht wirklich geglückt, für den Betrag von Fr. 263'000.- wird eine bessere Lösung erwartet.	Wird zur Kenntnis genommen.	Keine Massnahme.
8	Behörde soll Alternative prüfen, z.B. dezente Farbgebung, Tempo 40, unterschiedliche Belagsformen.	In der Planungsphase wurde der gesamte Lösungsfächer in die Überlegungen miteinbezogen. Das vorliegende Projekt hat sich als Lösung, welche allen Nutzungsansprüchen genügt herausgestellt. Der Kanton signalisiert Geschwindigkeiten wie 80 / 50 und 30. Mit Abweichungen ist er zurückhaltend. Unterschiedliche Belagsformen und Farben sind nicht erwünscht, da diese unterhaltsintensiv sind und zu höheren Lärmbelastungen führen. Weiter führen derartige Massnahmen meist zu einer unruhigen und verunklarenden Gesamtsituation im Ortsbild.	Keine Massnahme.
9	Die vorgelegte Planung wird zurückgewiesen.	Die vorliegende Planung ist jederzeit in Zusammenarbeit mit der Gemeinde entstanden wir nehmen an, dass alle Wählergruppen in den Gemeindebehörden vertreten sind.	Keine Massnahme.
10	Das Projekt ist eine weitere Beeinträchtigung des bereits lädierten Ortsbildes.	Das Projekt ist mit der kantonalen Denkmalpflege abgesprochen und wurde gutgeheissen.	Keine Massnahme.
11	Bei der Einmündung der Belpbergstrasse hat der eingebaute Flaschenhals zu keiner Beruhigung geführt, im Gegenteil „quitschende“ Bremsen und „aufjaulender“ Kavlierstart sind jetzt vorhanden. Hilfe bringt nur Polizeikontrolle.	Diese Engstelle ist zur Sicherung des Schulwegs. Sie ist so angelegt, dass die Kinder sich nur auf Fahrzeuge aus einer Fahrrichtung konzentrieren müssen. Die Fahrbahnbreite ist so gewählt, dass keine regulären Kreuzungsmanöver in diesem Bereich stattfinden können und so	Keine Massnahme.

		die Querung für Fussgänger sicherer wird. Auch gehen wir davon aus, dass sich zwischen den zwei Pfortnern mit Tempo 30 die Geschwindigkeiten auf tiefem Niveau einpendeln werden.	
--	--	---	--

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 16.2.2018

Eingabe zur Mitwirkung

*Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut; Gemeinde Gerzensee
Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee
Publikation am 24.1.2018 im Anzeiger GLS*

Sehr geehrte Damen und Herren

Ausgangslage

Die Gemeinde Gerzensee hatte 2008 eine Spezialkommission zur Überprüfung der Verkehrssicherheit eingesetzt. In Zusammenarbeit mit Fachbüros wurden die gefährlichen Verkehrssituationen identifiziert. Zu den erarbeiteten Lösungsvorschlägen wurde die Bevölkerung befragt und an der Gemeindeversammlung vom 29. November 2014 haben die Stimmberechtigten dem Kredit für die Massnahmen der Verkehrsberuhigung zugestimmt. Darauf konnten erste Umsetzungen auf den Gemeindestrassen sowie der Belpbergstrasse realisiert werden. Für die geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse wurde auf das Planaufgabeverfahren verwiesen.

Grundsatz

An der Zielsetzung, Verbesserung der Sicherheit und Verkehrsberuhigung, insbesondere für die Schulkinder, halten wir weiterhin fest.

Planaufgabe

Die nun aufgelegten Pläne zeigen auf, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden sollen. Nach eingehender Prüfung sind wir zum Schluss gekommen, dass uns der vorgelegte Vorschlag nicht überzeugt.

- Mit den eingezeichneten Verengungen und Tempowechseln werden an verschiedenen Stellen Abbrems- und Beschleunigungsmanöver provoziert. Dies führt zu Lärmbelastungen und zu einem inhomogenen Verkehrsfluss (Stop-and-go Verkehr). Anzustreben ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf angemessen tiefem Temponiveau.
- Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg – Dorfstrasse ist zu massiv und kann dazu führen, dass der gegenüberliegende Fussgängerbereich (praktisch auf Strassenniveau) überfahren wird.

Freie Wähler Gerzensee

p.a. Denise Errass, Co-Präsidentin, Untere Kirchenzelg 47, 3115 Gerzensee

E-Mail: denise.errass@bluewin.ch

PC-Konto Freie Wähler Gerzensee: 30-15079-2

- Die Verengung beim Schloss Gerzensee führt dazu, dass insbesondere Postauto und PW nicht mehr kreuzen können. Dies führt zu einem Verkehrsstillstand und zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern.
- Für bergwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert sich die Situation nicht. Die Absperrpfosten drücken die Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler in den Verkehrsraum und bieten keine Sicherheit. Das Gefühl, als Verkehrshindernis zu stören nimmt zu und damit auch der Druck auf die Velofahrenden.
- Die für den behindertengerechten Ein- und Ausstieg für das Postauto notwendigen Erhöhung mittels Betonplatten ergeben eine neue, hohe Kante. Die effektiv schmalere Fahrspur von neu 4.40 m Breite wird durch diese hohe Kante als noch schmaler wahrgenommen. Velofahrende Schulkinder werden sich dadurch weder sicherer noch wohler fühlen.
- Temporegime: Auf beiden Strassenabschnitten bei den Ortseingängen wird T30 vorgegeben. Mit den geplanten Massnahmen verbleibt im Mittelteil ein kurzes Stück mit T50. Würde das tiefere Temporegime durchgezogen, wären die Vortrittsverhältnisse auf der gesamten Ortsdurchfahrt gleich geregelt. Mit der heute vorgeschlagenen Lösung herrscht bei der Einmündung Trockenmaadstrasse Rechtsvortritt, hingegen bei der Belpbergstrasse, der Spielgasse und der Sädelstrasse nicht. Diese wechselnden Vortrittsregelungen führen zu Verwirrung.

Fazit

Insgesamt scheint uns die Planung noch nicht wirklich geglückt. Für die Umsetzung der geplanten Massnahmen werden mit Kosten in der Höhe von CHF 263'000.- gerechnet, welche hälftig durch den Kanton und die Gemeinde getragen werden. Für diesen hohen Betrag erwarten wir eine bessere Lösung.

Wir bitten die Behörden Alternativen zu prüfen, beispielsweise ob mittels dezenter Farbgebung (Ortsbild!), generell Tempo 40 und unterschiedlichen Belagsformen eine bessere Umsetzung der Ziele erreicht werden könnte.

Aufgrund der oben aufgeführten Gründe weisen wir die vorgelegte Planung zurück und bitten Sie, in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden, eine überarbeitete Planung vorzulegen.

Im Namen der
Freien Wähler Gerzensee



Denise Errass
Co-Präsidentin



Alexander Glatthard
Co-Präsident

Freie Wähler Gerzensee

p.a. Denise Errass, Co-Präsidentin, Untere Kirchenzelg 47, 3115 Gerzensee

E-Mail: denise.errass@bluewin.ch

PC-Konto Freie Wähler Gerzensee: 30-15079-2

P. Münger
Rütigässli 14
3115 Gerzensee

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 16.2.2018

Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut; Gemeinde Gerzensee Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee

Eingabe zur Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Ausgangslage

Die Gemeinde Gerzensee hat Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Gerzensee erarbeitet, die Bevölkerung befragt und an der Gemeindeversammlung vom 29. November 2014 von den Stimmberechtigten grundsätzlich «grünes Licht» erhalten. Darauf wurden erste Umsetzungen auf den Gemeindestrassen sowie der Belpbergstrasse realisiert. Für die geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse wurde an der Gemeindeversammlung auf das Planauflageverfahren verwiesen.

Grundsatz

Mit dem Grundsatz der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, erkläre ich mich einverstanden.

Planauflage

Die nun aufgelegten Pläne zeigen auf, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden sollen. Der vorgelegte Vorschlag überzeugt mich aber nicht.

- Mit den eingezeichneten Verengungen und Tempowechseln werden an verschiedenen Stellen Abbrems- und Beschleunigungsmanöver provoziert. Dies führt zu Lärmbelastungen und zu Stop-and-go Verkehr. Anzustreben ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf angemessen tiefem Temponiveau.
- Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg – Dorfstrasse ist zu massiv und wird zu neuen Gefährdungen führen. Der gegenüberliegende Fussgängerbereich kann leicht überfahren werden, da er praktisch auf Strassenniveau liegt.
- Die Verengung beim Schloss Gerzensee führt dazu, dass insbesondere Postauto und PW nicht mehr kreuzen können. Dies führt zu einem Verkehrsstillstand und zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern!

- Für bergwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert sich die Situation nicht. Schülerinnen und Schüler werden in den Verkehrsraum gedrückt und das Gefühl, als Verkehrshindernis zu stören, nimmt zu.
- Temporegime: Auf beiden Strassenabschnitten bei den Ortseingängen wird T30 vorgegeben. Mit den geplanten Massnahmen verbleibt im Mittelteil ein kurzes Stück mit T50. Würde das tiefere Temporegime durchgezogen, wären die Vortrittsverhältnisse auf der gesamten Ortsdurchfahrt gleich geregelt. Mit der heute vorgeschlagenen Lösung herrscht bei der Einmündung Trockenmaadstrasse Rechtsvortritt, hingegen bei der Belpbergstrasse, der Spielgasse und der Sädelsstrasse nicht. Diese wechselnden Vortrittsregelungen führen zu Verwirrung.

Fazit

Insgesamt scheint uns die Planung noch nicht ausgereift. Zudem sollen die Kosten für die Umsetzung bei rund CHF 263'000.- liegen. Für diese hohen Kosten erwarte ich eine bessere Lösung. Die vorgelegte Planung soll in dieser Form zurückgewiesen und neu angegangen werden.

Mit freundlichen Grüssen

Peter Münger



E: 19.2.2018
45

Andreas Dubler
Panoramaweg 4
3115 Gerzensee

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 17. Februar 2018

Eingabe zur Mitwirkung Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut, Gemeinde Gerzensee; Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee

Sehr geehrte Damen und Herren

Grundsätzlich unterstütze ich die Eingabe zur Mitwirkung der Freien Wähler Gerzensee.

Ergänzend möchte ich erwähnen, dass mit den Überbauungen Keusenmatte / Wüthrichmatte ein Fussweg realisiert wird, der die Sicherheit insbesondere der Schüler wesentlich verbessert.

Die Situation könnte auch mit einer guten Beleuchtung und/oder Blinklichter verbessert werden (Beispiel Allmendingen).

Ich weise die vorgelegte, teure, insbesondere für Radfahrer gefährliche, Projektvariante zurück und bitte Sie, in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden eine überarbeitete Planung vorzulegen.

Mit freundlichen Grüssen



Andreas Dubler
G 031 721 66 55

Stephan und Denise Errass
Untere Kirchenzelg 47
3115 Gerzensee

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 19.2.2018

Eingabe zur Mitwirkung

*Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut; Gemeinde Gerzensee
Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee
Publikation am 24.1.2018 im Anzeiger GLS*

Sehr geehrte Damen und Herren

Ausgangslage

Die Gemeinde Gerzensee hatte 2008 eine Spezialkommission zur Überprüfung der Verkehrssicherheit eingesetzt. In Zusammenarbeit mit Fachbüros wurden die gefährlichen Verkehrssituationen identifiziert. Zu den erarbeiteten Lösungsvorschlägen wurde die Bevölkerung befragt und an der Gemeindeversammlung vom 29. November 2014 haben die Stimmberechtigten dem Kredit für die Massnahmen der Verkehrsberuhigung zugestimmt. Darauf konnten erste Umsetzungen auf den Gemeindestrassen sowie der Belpbergstrasse realisiert werden. Für die geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse wurde auf das Planauflageverfahren verwiesen.

Grundsatz

Uns ist die Verkehrsberuhigung und die Verkehrssicherheit an der Dorfstrasse ein grosses Anliegen.

Planauflage

Nach eingehender Prüfung der Pläne sind wir zu folgenden Schlüssen gekommen:

- Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg- Dorfstrasse, als sicherer Übergang für die Schülerinnen und Schüler gedacht, steht an der falschen Stelle. Vor 10 Jahren prüften wir Eltern der damaligen Kindergartenkinder diesen Übergang mit der damals zuständigen Verkehrspolizistin. Wir kamen zum klaren Schluss, dass der Übergang auf Höhe Restaurant Bären - Käserei sein muss, da dort die übersichtlichste Stelle dieses Strassenabschnittes ist sowohl für die Schulkinder als auch für die Autofahrer. Die Stelle, welche nun vorgeschlagen wird, ist völlig ungeeignet. Die kleineren Kinder, welche die Strasse von der Seite der Bärenmatt her überqueren wollen, sehen aufgrund der Höhe der Hecke der Liegenschaft Dorfstrasse 11 nicht, ob ein Auto von links kommt. Zudem ist der Übergang nun so nahe an der Kreuzung, dass die Situation durch die vielen potentiell aufeinander treffenden Verkehrsteilnehmer und die daraus resultierende Unübersichtlichkeit verschärft wird.

- Die geplanten Verengungen bringen sehr viel stop-and-go Verkehr mit sich, was zu einer generellen Unruhe im Verkehr und zu einer erhöhten Lärm- und Emissionsbelastung führt.
- Durch die Verengung auf Höhe Schloss Gerzensee können gewisse Verkehrsteilnehmer nicht mehr kreuzen, was an dieser unübersichtlichen und kurvigen Stelle zu unüberlegten Abdrängmanövern führen kann. Es ist aufgrund der Kurve kaum möglich, vom einen Ende der Verengung zum anderen zu sehen; wie soll da ein vernünftiger und sicherer Verkehrsfluss möglich sein? Wir bezweifeln daher auch, dass dies der richtige Ort für eine Postautohaltestelle ist.
- Die Verengung Höhe Schloss und die zusätzliche Erhöhung der Randsteine bedrängen einmal mehr die schwächsten Verkehrsteilnehmer, die Radfahrer, welche schon heute an dieser Stelle konstant abgedrängt werden und noch viel gravierender, sie werden dadurch einem erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt. Für uns scheint ein Radstreifen für die bergauffahrenden Velofahrer die sicherste Lösung zu sein.
- Das neue Temporegime mit den ständigen Tempowechseln von 50-30-50-30km/h führt zu einer Unruhe mit Beschleunigungs- und Abbremsmanövern, zu unklaren Verhältnissen bezüglich der Vortrittsregelungen (Tempo 30km/h mit Rechtsvortritt Einmündung Trockenmaad, Tempo 50km/h kein Rechtsvortritt für Belpbergstrasse, Spielgasse, Sädelstrasse), was zu einer Verwirrung und somit zu keiner Verkehrssicherheitsverbesserung führt. Ein konstant tiefes Temponiveau fänden wir sinnvoller, zum Beispiel generell Tempo 40.

Fazit

Die Planung der verkehrsberuhigenden Massnahmen, mit sehr hohen veranschlagten Kosten von CHF 263'000.-, scheint uns in dieser Form nicht ausgereift.

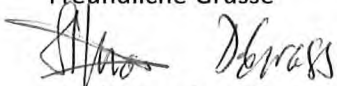
Wir bitten die Behörden um eine Überarbeitung des Projekts mit Überprüfung von alternativen Massnahmen, z.B. generell Tempo 40 auf der ganzen Dorfstrasse.

Zudem möchten wir zu bedenken geben, dass sich mit der Überbauung Keusenmatte und Wüthrichmatte ein neuer Fussweg als mögliche Schulwegsalternative für die Kinder eröffnet. Vielleicht wäre es sinnvoller, ein Fussgängerstreifen auf Höhe Keusenmatte zu planen, wo die Kinder sicher die Strasse queren und über den neuen Fussweg zur Belpbergstrasse gelangen, welche sie im Tempo 30-Bereich überqueren und über die Käserematte sicher auf das Schulhausareal gelangen können. Dieser Fussweg eröffnet neue Möglichkeiten, welche zum Zeitpunkt der Verkehrsüberprüfung im 2008 und der anschliessenden Planung noch nicht bekannt waren.

Wenn die Postautohaltestelle tatsächlich zum Schloss verschoben werden soll bitten wir Sie um Überprüfung, ob eine Verengung der Strasse weggelassen und anstelle davon ein Radstreifen für bergwärts fahrende Velofahrer aufgezeichnet werden könnte. Es stellt sich aber generell die Frage, ob eine Postautohaltestelle an den unübersichtlichsten Strassenabschnitt der ganzen Dorfstrasse verlegt werden soll.

Aufgrund der oben aufgeführten Gründe weisen wir die vorgelegte Planung zurück und bitten Sie, in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden, eine überarbeitete Planung vorzulegen.

Freundliche Grüsse



Stephan und Denise Errass

Walter Tschannen
Rütigässli 16
3115 Gerzensee

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 19.2.2018

Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut; Gemeinde Gerzensee
Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee

Eingabe zur Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Ausgangslage

Die Gemeinde Gerzensee hat Lösungsvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Gerzensee erarbeitet, die Bevölkerung befragt und an der Gemeindeversammlung vom 29. November 2014 von den Stimmberechtigten grundsätzlich «grünes Licht» erhalten. Darauf wurden erste Umsetzungen auf den Gemeindestrassen sowie der Belpbergstrasse realisiert. Für die geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse wurde an der Gemeindeversammlung auf das Planauflageverfahren verwiesen.

Grundsatz

Mit dem Grundsatz der Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Schulkinder, erkläre ich mich einverstanden. Nach meiner Beobachtung sind die „Elterntaxis“ eine der grössten Gefahren – da müsste dringend etwas gehen.

Planaufgabe

Die nun aufgelegten Pläne zeigen auf, mit welchen Massnahmen die Ziele erreicht werden sollen. Der vorgelegte Vorschlag überzeugt mich aber nicht.

- Mit den eingezeichneten Verengungen und Tempowechslen werden an verschiedenen Stellen Abbrems- und Beschleunigungsmanöver provoziert. Dies führt zu Lärmbelastungen und umweltschädlichem Stop-and-go Verkehr. Anzustreben ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf angemessen tiefem Temponiveau.
- Tempo 30 ist aber unnötig, die Strasse und die angrenzenden Räume sind übersichtlich.
- Wichtig wäre eine gute Beleuchtung des Fussgängerstreifens. Sie darf aber die Autofahrer nicht blenden.

- Wer von der Belpbergstrasse in die Dorfstrasse Richtung Thalgut einmündet, überblickt die Dorfstrasse nicht vollständig, kann aber auch nicht hinter der Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg – Dorfstrasse warten. Er muss einfach aufs Gratwohl losfahren. Bitte solche Dinge zuerst an Ort und Stelle ausprobieren, auch im Hinblick auf Lkw und Traktor/Anhängerkombinationen, sonst kommt es so stümperhaft wie mit dem Postauto auf der Spielgasse!
- Die Verengung ist unnötig und wird zu neuen Gefährdungen (z.B. Überfahren des gegenüberliegenden Fussgängerbereiches) führen.
- Die Verengung beim Ausbildungszentrum führt dazu, dass insbesondere Postauto (aber auch Lkw und viele landw. Fahrzeuge) und PW nicht mehr kreuzen können. Dies führt zu einem Verkehrsstillstand in beiden Fahrrichtungen und unnötigen Brems- und Anfahrmanövern, verbunden mit mehr Luftverschmutzung und Lärm. Es könnten sogar gefährliche Rückwärtsfahrmanöver provoziert werden!
- Für bergwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert sich die Situation nicht. Schülerinnen und Schüler werden in den Verkehrsraum gedrückt und das Gefühl, als Verkehrshindernis zu stören, nimmt zu.
- Temporegime: Auf beiden Strassenabschnitten bei den Ortseingängen wird Tempo 30 vorgegeben. Mit den geplanten Massnahmen verbleibt im Mittelteil ein kurzes Stück mit 50. Mit der heute vorgeschlagenen Lösung herrscht bei der Einmündung Trockenmaadstrasse Rechtsvortritt, hingegen bei der Belpbergstrasse, der Spielgasse und der Sädelstrasse nicht. Diese wechselnden Vortrittsregelungen führen zu Verwirrung. Besser wäre ev. überall 40, wo noch nicht 30 signalisiert ist.

Fazit

Insgesamt scheint mir die Planung noch nicht ausgereift. Zudem sollen die Kosten für die Umsetzung bei rund CHF 263'000.- liegen. Für so viel Geld erwarte ich eine bessere Lösung. Die vorgelegte Planung soll in dieser Form zurückgewiesen und neu angegangen werden.

Mit freundlichen Grüssen



Walter Tschannen

Prof. em. Dr. phil. II habil.
Klaus C. Ewald
Dorfstrasse 11
3115 Gerzensee

Gemeindeverwaltung
Spielgasse 1
3115 Gerzensee

Gerzensee, 20. Februar 2018

Eingabe zur Mitwirkung

*Kantonsstrasse Nr. 1226 Mühledorf-Thalgut; Gemeinde Gerzensee
Bauvorhaben: 20040 / Verkehrsberuhigungsmassnahmen Schloss Gerzensee
Publikation am 24.1.2018 im Anzeiger GLS*

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich unterstütze hiemit dieses Schreiben der FWG.

Ausgangslage

Die Gemeinde Gerzensee hatte 2008 eine Spezialkommission zur Überprüfung der Verkehrssicherheit eingesetzt. In Zusammenarbeit mit Fachbüros wurden die gefährlichen Verkehrssituationen identifiziert. Zu den erarbeiteten Lösungsvorschlägen wurde die Bevölkerung befragt und an der Gemeindeversammlung vom 29. November 2014 haben die Stimmberechtigten dem Kredit für die Massnahmen der Verkehrsberuhigung zugestimmt. Darauf konnten erste Umsetzungen auf den Gemeindestrassen sowie der Belpbergstrasse realisiert werden. Für die geplanten Massnahmen auf der Kantonsstrasse wurde auf das Planaufgabeverfahren verwiesen.

Grundsatz

An der Zielsetzung, Verbesserung der Sicherheit und Verkehrsberuhigung, insbesondere für die Schulkinder, halten wir weiterhin fest.

Planaufgabe

Die nun aufgelegten Pläne zeigen auf, mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden sollen. Nach eingehender Prüfung sind wir zum Schluss gekommen, dass uns der vorgelegte Vorschlag nicht überzeugt.

- Mit den eingezeichneten Verengungen und Tempowechseln werden an verschiedenen Stellen Abbrems- und Beschleunigungsmanöver provoziert. Dies führt zu Lärmbelastungen und zu einem inhomogenen Verkehrsfluss (Stop-and-go Verkehr). Anzustreben ist ein ruhiger und stetiger Verkehrsverlauf auf angemessen tiefem Temponeiveau.
- Die Verengung bei der Einmündung Bärenmattweg – Dorfstrasse ist zu massiv und kann dazu führen, dass der gegenüberliegende Fussgängerbereich (praktisch auf Strassenniveau) überfahren wird.
- Die Verengung beim Schloss Gerzensee führt dazu, dass insbesondere Postauto und PW nicht mehr kreuzen können. Dies führt zu einem Verkehrsstillstand und zu unnötigen Brems- und Anfahrmanövern.

- Für bergwärts fahrende Velofahrerinnen und Velofahrer verbessert sich die Situation nicht. Die Absperrpfosten drücken die Rad fahrenden Schülerinnen und Schüler in den Verkehrsraum und bieten keine Sicherheit. Das Gefühl, als Verkehrshindernis zu stören nimmt zu und damit auch der Druck auf die Velofahrenden.
- Die für den behindertengerechten Ein- und Ausstieg für das Postauto notwendigen Erhöhung mittels Betonplatten ergeben eine neue, hohe Kante. Die effektiv schmalere Fahrspur von neu 4.40 m Breite wird durch diese hohe Kante als noch schmaler wahrgenommen. Velofahrende Schulkinder werden sich dadurch weder sicherer noch wohler fühlen.
- Temporegime: Auf beiden Strassenabschnitten bei den Ortseingängen wird T30 vorgegeben. Mit den geplanten Massnahmen verbleibt im Mittelteil ein kurzes Stück mit T50. Würde das tiefere Temporegime durchgezogen, wären die Vortrittsverhältnisse auf der gesamten Ortsdurchfahrt gleich geregelt. Mit der heute vorgeschlagenen Lösung herrscht bei der Einmündung Trockenmaadstrasse Rechtsvortritt, hingegen bei der Belpbergstrasse, der Spielgasse und der Sädelstrasse nicht. Diese wechselnden Vortrittsregelungen führen zu Verwirrung.

Fazit

Insgesamt scheint uns die Planung noch nicht wirklich geglückt. Für die Umsetzung der geplanten Massnahmen werden mit Kosten in der Höhe von CHF 263'000.- gerechnet, welche hälftig durch den Kanton und die Gemeinde getragen werden. Für diesen hohen Betrag erwarten wir eine bessere Lösung.

Wir bitten die Behörden Alternativen zu prüfen, beispielsweise ob mittels dezenter Farbgebung (Ortsbild!), generell Tempo 40 und unterschiedlichen Belagsformen eine bessere Umsetzung der Ziele erreicht werden könnte.

Aufgrund der oben aufgeführten Gründe weisen wir die vorgelegte Planung zurück und bitten Sie, in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden, eine überarbeitete Planung vorzulegen.

Zusatz

Als emeritierter Professor für Natur- und Landschaftsschutz an der ETH und ehemaliges Mitglied des SIA von 1973 bis 2005 gebe ich Ihnen zusätzlich zu bedenken, dass mit dieser geplanten Massnahme eine weitere Beeinträchtigung des bereits stark lädierten Ortsbildes von Gerzensee verursacht würde.

Des weiteren muss ich Sie warnen, an eine Verkehrsberuhigung zu glauben:

Als Bewohner der Dorfstrasse vis-à-vis der Einmündung der Belpbergstrasse habe ich festgestellt, dass der eingebaute Flaschenhals mit der 30 km-Beschränkung zu keiner Beruhigung geführt hat, sondern das Gegenteil bewirkt hat, indem die Motorfahrzeuge „quietschend“ vor der 30 km-Tafel bremsen und mit „aufjaulendem“ Kavaliertstart unter Ausstossung einer Pneu-Abrieb- und Abgaswolke den Flaschenhals durchbreschen. Daraus folgt, dass solche baulichen Massnahmen keinen Erfolg bringen. Nur unablässig durchgeführte Kontrollen der Polizei können die Uneinsichtigen zur Raison bringen.

Mit freundlichen Grüssen





Einwohnergemeinderat Gerzensee

Spielgasse 1
3115 Gerzensee
www.gerzensee.ch

Telefon 031 781 01 88
Telefax 031 781 37 88
E-Mail: info@gerzensee.ch

Eingang Kreis II

22. Feb. 2018

Geht an :
Termin :
Archiv :
Kopie an :
.....

Oberingenieurkreis II
Tiefbauamt des Kantons Bern
Herr Pierre Ballmann
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

Gerzensee, 20. Februar 2018

**Öffentliche Planaufgabe und Mitwirkungsverfahren Kantonsstrasse
Eingabe der Einwohnergemeinde Gerzensee**

Sehr geehrter Herr Ballmann

Der Gemeinderat hat sich in einem seiner Legislaturziele 2011-2014 zum Ziel gesetzt, Defizite bei der Verkehrssicherheit – insbesondere auf den Schulwegen – zu benennen und zu beheben. Die Gemeindeversammlung hat am 29.11.2014 den Kredit für die Planung und Umsetzung der Massnahmen auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen genehmigt (die Gemeinde beteiligt sich mit 50% an den Kosten auf der Kantonsstrasse). Die Umsetzung der Massnahmen erfolgte im Verlauf des Jahres 2015. Ausgenommen davon waren die Massnahmen auf der Kantonsstrasse zwischen dem Bären und dem Studienzentrum, da hierfür ein Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren notwendig ist.

Mit Schreiben vom 08. Januar 2018 informieren Sie uns über das Planaufgabe- und Mitwirkungsverfahren. Das Auflagedossier liegt vom 22. Januar bis zum 21. Februar 2018 auf der Gemeindeverwaltung auf.

Der Gemeinderat hat sich an der Sitzung vom 12. Februar 2018 mit der Mitwirkung befasst. Wir möchten uns an dieser Stelle für die gute Zusammenarbeit mit Ihnen bedanken. Der Gemeinderat ist mit den geplanten Massnahmen grundsätzlich immer noch einverstanden.

In folgenden Bereichen kann aus Sicht des Gemeinderates das Projekt ohne grosse Anpassungen noch optimiert werden:

- Die minimale Fahrbahnbreite beim Studienzentrum muss zwingend auf 4.80m angepasst werden.
- Aus Rücksicht auf die Radfahrer sollen die Pfosten beim Projektende so gesetzt werden, dass die Radfahrer auch auf der Innenseite der Pfosten durchfahren können.



Einwohnergemeinderat Gerzensee

Spielgasse 1
3115 Gerzensee
www.gerzensee.ch

Telefon 031 781 01 88
Telefax 031 781 37 88
E-Mail: info@gerzensee.ch

- Im Bereich des Knotens Belpbergstrasse – Dorfstrasse – Bärenmattweg wird über eine Länge von 6.25m die Fahrbahn auf 4.40m eingeengt. Bei dieser Massnahme wird befürchtet, dass die vom Studienzentrum herkommenden Fahrzeuge die Kurve über den Gehweg schneiden und somit den Langsamverkehr gefährden.
- Das Verkehrsregime beim Bären/Käserei kann farblich noch optimiert werden.
- Vor Baubeginn soll mit den zuständigen Stellen des Kantons, dem Ingenieurbüro und den Vertretern der Gemeinde noch eine Begehung stattfinden.

Wir hoffen, dass das Projekt mit unseren Anregungen noch optimiert werden kann. Die weiteren Mitwirkungseingaben aus der Bevölkerung werden wir Ihnen nach Ablauf der Eingabefrist mit dem Auflagezeugnis zustellen.

Mit freundlichen Grüssen



NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Präsident:


S. Lehmann

Der Sekretär:


E. Germann