



KURZBERICHT

Verkehrsmassnahmen Hasle b.B. 1. Etappe

Gutachten

Hasle b.B., 12.08.2022

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Hasle b.B.
 Tiefbaukommission
 Bahnhofplatz
 3415 Hasle b.B.

Auftragnehmer

c+s ingenieure ag
 Kalchhofenstrasse 20
 3415 Hasle b.B.

Autor(en) MKI

Datei 12040_220812_Gutachten 1. Etappe.docx

Version	Datum	Kommentare	Visum
1.0	10.09.2021	Entwurf, Vernehmlassung TBK	MKI
1.1	16.09.2021	Vernehmlassung Gemeinderat	MKI
1.2	08.03.2022	Anpassung Kapitel 7.	MKI
1.3	12.08.2022	Endversion	MKI

Änderungsverzeichnis

Verteiler

Version	1.0	1.1	1.2	1.3						
TBK	X	X		X						
Gemeinderat		X	X	X						

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1.	Ausgangslage und Auftrag	1
1.2.	Vorgehen.....	2
1.3.	Projektspezifische Grundlagen	2
2.	Ziele.....	3
3.	Analyse Ist Zustand	4
3.1.	Strassennetz und Hierarchie	4
3.2.	Siedlungsstruktur und Nutzungen.....	4
3.3.	Schulweg.....	5
3.4.	Verkehrsmessungen.....	6
3.5.	Sicherheitsdefizite Strasseninfrastruktur	7
3.5.1.	Knoten	7
3.5.2.	Langsamverkehrsführung.....	8
3.5.3.	Verkehrsführung-Querschnitt.....	9
3.6.	Bereits umgesetzte Massnahmen	10
3.7.	Betriebsregime	10
3.8.	Unfallgeschehen	11
4.	Verkehrsmassnahmen	12
4.1.	Handlungsbedarf	12
4.2.	Erweiterung Tempo-30 Zone	12
4.3.	Generelles Fahrverbot Friedhofweg, Bereich Schule Preisegg.....	13
4.4.	Zeitlich begrenztes Durchfahrtsverbot – Aufhebung generelles Fahrverbot.....	14
4.5.	Schulweg entlang Hölzlistrasse	15
4.6.	Optimierung Knoten.....	16
5.	Kostenschätzung	18
5.1.	Grundlagen	18
5.2.	Ergebnis der Kostenschätzung +/- 20%	18
5.3.	Investitionsplanung.....	18
6.	Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen.....	19
6.1.	Allgemeine Situation.....	19
6.2.	Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraumqualität	19
7.	Mitwirkung.....	20
8.	Weiteres Vorgehen	21
	Abbildungsverzeichnis.....	22
	Tabellenverzeichnis	22
	Anhang.....	23

Beilage:

- Situationsplan 1:1'000, Verkehrsmassnahmen 1. Etappe, 16.09.2021

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Auftrag

Der Gemeinderat von Hasle b. B. hat im Jahr 2019 eine Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Verkehrskonzepts eingesetzt. Das Verkehrskonzept wurde zum Abschluss dem Gemeinderat vorgelegt und von ihm als übergeordnetes Planungsinstrument genehmigt. Im Konzept wurden Massnahmen zu Gunsten der Schulwegsicherheit mit der höchsten Priorität ausgeschieden. Im Gebiet Hasle Dorf sollen nun die Verkehrsmassnahmen aus dem Konzept zu einem ausführungsfähigen Projekt ausgearbeitet werden. Der Gemeinderat hat im Jahr 2019 beschlossen die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet von Hasle Dorf als erstes zu lösen, da die Aspekte der Schulwegsicherheit mit den Schulanalgen auf der Preisegg eine hohe Priorität aufweisen. Die Projektierung soll durch die Gemeinde begleitet und in einer öffentlichen Mitwirkung der Bevölkerung präsentiert werden. Die Projektergebnisse müssen die Anforderungen eines Verkehrsgutachtens erfüllen, damit sie für die anschliessende Vernehmlassung und das Bewilligungsverfahren verwendet werden können. Die c+s ingenieure ag wurde mit der Ausarbeitung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt.



Abbildung 1: Übersicht Perimeter 1 Etappe, Quelle: map.admin.ch

1.2. Vorgehen

Das vorliegende Verkehrsprojekt wurde in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Tiefbaukommission und der Bauverwaltung der Gemeinde Hasle b.B. erarbeitet. Die abschliessende Genehmigung und Freigabe für die Mitwirkung und die weitere Planung erfolgt durch den Gemeinderat.

1.3. Projektspezifische Grundlagen

- [1] Kurzbericht Verkehrskonzept, Gemeinde Hasle b.B., Arbeitsgruppe Verkehr, 03.09.2019
- [2] Geschwindigkeitsmessungen 2016 und 2020
- [3] Tempo-30-Zonen, Tiefbauamt des Kantons Bern, 08. August 2014

2. Ziele

Mit der Einführung der Verkehrsmassnahmen in Hasle Dorf werden im Einklang mit dem Verkehrskonzept [1] folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der Schulwegsicherheit
- Eindämmung des Schleichverkehrs
- Überführung der Quartier- und Sammelstrassen in Tempo 30 Zonen
- Autofreies Schulareal Preisegg
- Verträgliche Abwicklung des Verkehrsaufkommens

3. Analyse Ist Zustand

3.1. Strassennetz und Hierarchie

Die Kantonsstrassen (vgl. Abbildung 2, blau markiert) gehören zum übergeordneten Hauptverkehrsstrassennetz und verbinden die Ortschaften im Emmental. Die Biembachstrasse (vgl. Abbildung 2, grün markiert) dient primär als Erschliessungsstrasse der Ortschaft Biembach und des weiteren Gemeindegebiets von Hasle b.B. Gleichzeitig wird die Biembachstrasse rege vom Durchgangsverkehr in den Grossraum Bern genutzt. Zwischen der Biembachstrasse und der Kantonsstrasse befindet sich der Perimeter des vorliegenden Projekts. Darin nehmen die Gemeindestrassen die Erschliessungs- und Sammelfunktionen des untergeordneten Strassennetzes wahr.



Abbildung 2: Übersicht Strassennetz, Quelle: Geoportal

3.2. Siedlungsstruktur und Nutzungen

Nordöstlich von Hasle Dorf befindet sich das Industriegebiet Dicki mit direktem Anschluss an die Kantonsstrasse. Die Kiesgrube wird etappenweise gemäss genehmigter Überbauungsordnung erweitert, was dazu führt, dass die Länggasse als Verbindung zwischen Obereichholz und Eichholz ersatzlos wegfällt. In Hasle Dorf befindet sich das Siedlungsgebiet mit den Wohnzonen, sowie den Zonen für öffentliche

Nutzungen, Sport und Freizeit. Dazwischen resp. angrenzend an die genutzten Gebiete befinden sich die teils intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen.

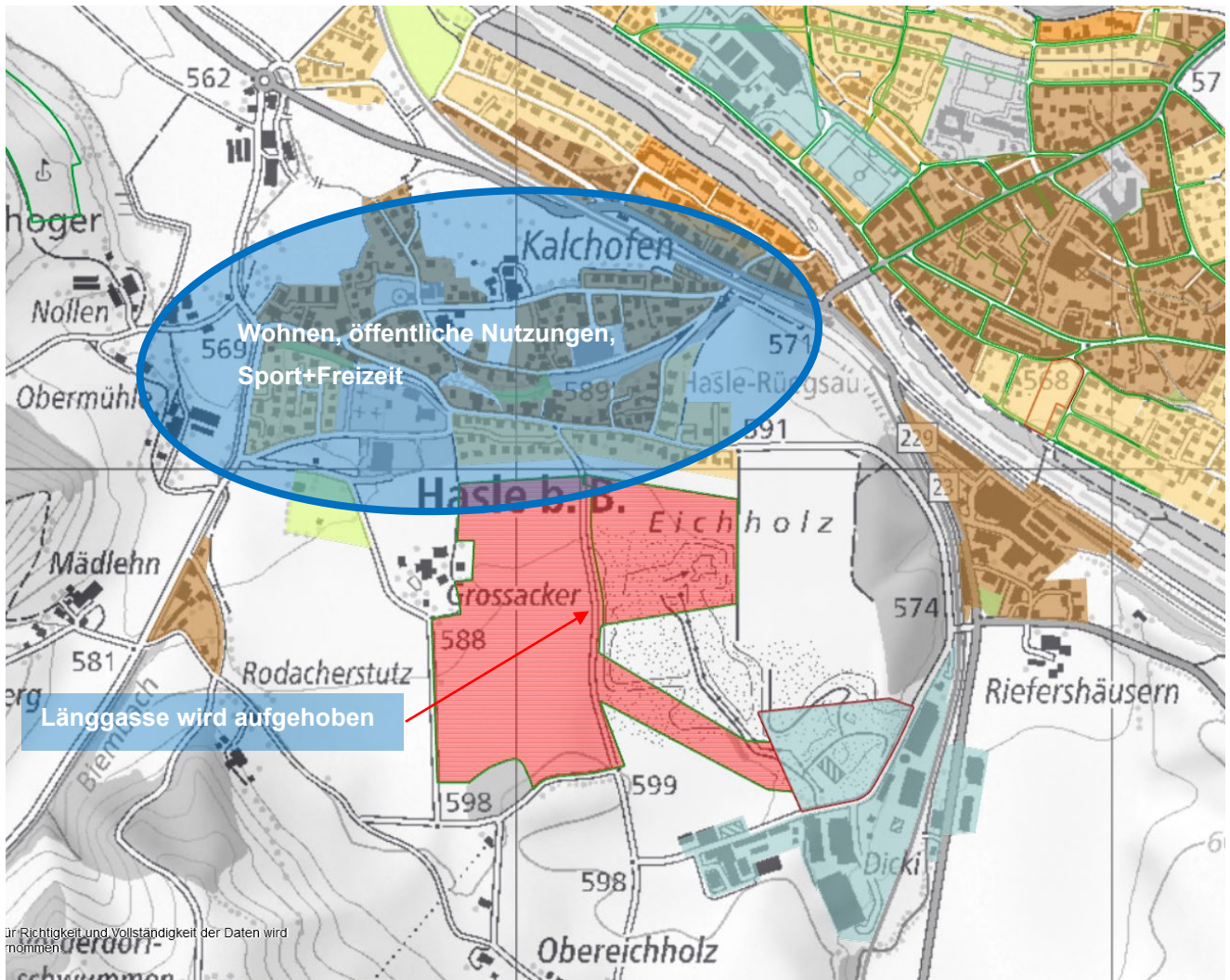


Abbildung 3: Übersicht Nutzungen, Quelle: Geoportal

3.3. Schulweg

Als Grundlage für das Verkehrskonzept [1] wurden in Zusammenarbeit mit der Schulleitung die Schulwegrouten aufgenommen. In der Schulanlage Preisegg werden die Kinder bis und mit 6. Klasse unterrichtet. Der Schulweg wird bis und mit 2. Klasse zu Fuss absolviert, sofern dieser zumutbar ist. Bei grossen Distanzen und nicht zumutbarem Schulweg werden die Kinder mit Bussen befördert. Ab der 3. Klasse dürfen die Kinder mit dem Velo zur Schule. Für die Planung der Verkehrsmassnahmen der ersten Etappe wurden die Hauptschulwegrouten festgelegt (vgl. Abbildung 4, grün markiert).



Abbildung 4: Hauptschulwegrouten, Quelle: map.admin.ch

3.4. Verkehrsmessungen

Hinsichtlich einer möglichen Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit wurden in den Jahren 2016 und 2020 Verkehrsmessungen an der Eichholzstrasse und beim Friedhofweg durchgeführt. Die Messpunkte sind in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.

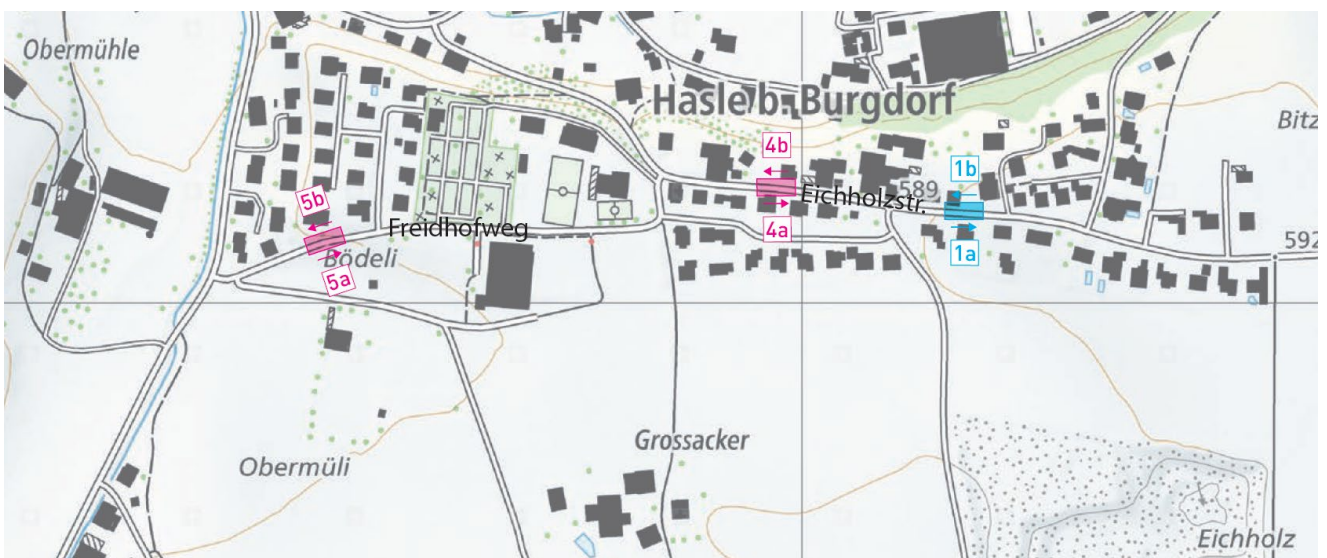


Abbildung 5: Standorte Verkehrsmessung

Die Messungen wurden in den Perioden vom 31.10.-07.11.2016 resp. vom 15.-21.06.2021 durchgeführt und sind repräsentativ. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 2%.

Tabelle 1: Gebiete

Messpunkt	MFZ Periode	DTV ¹ [MFZ]	V ₈₅ ² [km/h]	V ₅₀ ³ [km/h]	HG ⁴ [km/h]
1a	2'530	347	40	31	57
1b			40	32	55
4a	1'959	271	39	30	53
4b			41	32	56
5a	1'539	221	41	32	61
5b			43	34	62

3.5. Sicherheitsdefizite Strasseninfrastruktur

Die Arbeitsgruppe Verkehr hatte sich im Jahr 2019 bereits intensiv und gebietsweise mit den Sicherheitsdefiziten auseinandergesetzt und diese im Bericht [1] dokumentiert. Bezogen auf die Strasseninfrastruktur sind die folgenden Hauptdefizite festzustellen.

3.5.1. Knoten

Allgemein

Oftmals sind die Knotensichtweiten für die Geschwindigkeit von 50 km/h ungenügend. Bei Knoten mit Rechtsvortritt ist die Vortrittsregelung für den Verkehrsteilnehmenden vielfach nicht lesbar und führt zu unsicheren Zuständen.

Knoten Biembachstrasse-Zufahrt Reitplatz

Die Knotengeometrie wurde seit dem ehemaligen Betrieb des Kiesabbaus nicht verändert und ist für die heutige Nutzung überdimensioniert, was zu gefährlichen Einbiegemanövern ab der Biembachstrasse führt. Die Zufahrt Reitplatz/MZH ist gegenüber dem Friedhofweg vortrittsbelastet (Rechtsvortritt). Die Einmündung des Friedhofwegs erfolgt in einem flachen Winkel und führt zu schlechten Sichtverhältnissen. Die Sicht auf den Warteraum des Fussgängerstreifens ab der Biembachstrasse ist ungenügend.

¹ Durchschnittlicher täglicher Verkehr

² Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird

³ Mittel aus allen Geschwindigkeiten

⁴ Höchstgeschwindigkeit



Abbildung 6: Foto Knoten Biembachstrasse-Zufahrt Reitplatz

Knoten Eichholzstrasse-Länggasse

Die Einlenkradien der Länggasse sind überdimensioniert und führen zu hohen Geschwindigkeiten im Knotenbereich. Die Sichtweiten auf den Fussgängerstreifen sind deshalb teilweise nicht gewährleistet. Die Situation wird sich mit der unmittelbar bevorstehenden Aufhebung der Länggasse (infolge Erweiterung Kiesgrube Dicki) wesentlich entschärfen.



Abbildung 7: Foto Einmündung Länggasse

3.5.2. Langsamverkehrsführung

Im Bereich des Knotens Haslestutz-Eichholzstrasse-Grossackerweg befinden sich die Fussgängerquerungen (Schulweg) mit erheblichen Einschränkungen der Sichtweiten. Aus der Eichholzmatte erfolgt ein flächiges Queren mit entsprechenden Konfliktstellen zwischen Fussverkehr und MIV⁵. Mehrere Fussgängerstreifen erfüllen die Anordnungsvoraussetzungen für einen sicheren Betrieb nicht mehr. Teilweise fehlt auf den Hauptschulwegrouten eine Anlage für die Fussgängerlängsführung.

⁵ MIV = Abkürzung für motorisierter Individualverkehr



Abbildung 8: Ortophoto Knoten, Quelle: map.admin.ch

3.5.3. Verkehrsführung-Querschnitt

Die Eichholzstrasse im Zufahrtsbereich zur Schulanlage Preisegg und der Haslestütz sind relativ breit und laden zum zügigen Fahren ein. Demgegenüber stehen sehr schmale Strassenabschnitte der Eichholz- und Hölzlistrasse, welche für das aktuelle Temporegime und die Begegnungsfälle von MIV, Fussgänger und Velos ungenügend sind.



Abbildung 9: Foto Eichholzstrasse, Blick gegen Einmündung Länggasse

3.6. Bereits umgesetzte Massnahmen

Im Jahr 2009 wurde die Dorfstrasse in eine Tempo 30-Zone überführt. Dazu wurden die Zoneneingänge sichtbar gemacht und die Fahrbahn punktuell mit seitlichen Einengungen eingeschnürt. Fussgängerstreifen wurden mit Ausnahme von wichtigen Schulwegrouten entfernt. Die Massnahme hat sich bewährt, auch wenn periodische Kontrollen der Geschwindigkeiten nur knapp tolerierbare Werte ergeben.

3.7. Betriebsregime

Die Gemeindestrassen ins Eichholz- und Preiseggquartier, sowie der Brünliweg sind allesamt mit einem Fahrverbot (Zubringerdienst gestattet) belegt. Die zunehmende Verkehrsbelastung und Überlastung zu Spitzenzeiten auf der Kantonsstrasse führt vermehrt zu Umleitung des Pendlerverkehrs auf das Gemeindestrassennetz. Spürbar ist dies insbesondere in den Abendspitzen auf der Dorf- und Eichholzstrasse und in den Morgenspitzen auf der Eichholzstrasse. Auf der Dorfstrasse kommt es teilweise zu erheblichem Rückstau. Obwohl die Gemeindestrassen im Eichholz- und Preiseggquartier mit einem Fahrverbot belegt sind, wird das Strassennetz als Umgehungsroute benutzt. Abklärungen der Gemeindebehörden mit der Kantonspolizei haben ergeben, dass Kontrollen aufgrund der Gebietsgrösse nur mit erheblichem personellen Aufwand machbar sind. Eine Zunahme von Pendlerverkehr auf Strassen mit Hauptschulwegrouten ist gerade in den Spitzenzeiten (Schulweg und Pendlerverkehr gleichzeitig) problematisch und muss unterbunden werden. Die Gemeindestrassen haben keine durchleitenden Funktionen und sind dafür nicht ausgelegt. Die in den letzten Jahren deutliche Zunahme von privaten Schülertransporten führte in den zur Schulanlage Preisegg angrenzenden Strassen zu grossen Problemen. Darauf hat die Gemeinde mit der Verfügung von weitreichenden Halteverboten reagiert. Eine dauerhafte Lösung ist anzustreben.

3.8. Unfallgeschehen

Gemäss öffentlich zugänglicher Unfallstatistik ereigneten sich im Projektperimeter seit 2011 drei Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten. Es bestehen somit keine Unfallschwerpunkte.

4. Verkehrsmassnahmen

4.1. Handlungsbedarf

Die Grundlagenarbeit im Rahmen des Verkehrskonzepts und die Analyse des IST-Zustandes (vgl. Kapitel 3) verdeutlichen den Handlungsbedarf auf dem Gemeindestrassennetz im Gebiet Hasle Dorf. Nach Art. 108 SSV darf die allgemeine Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders zu beheben ist, oder wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Beide Voraussetzungen treffen für den Gesamt-Projektperimeter zu. Die Voraussetzung für die Einführung einer Tempo 30-Zone ist gegeben.

4.2. Erweiterung Tempo-30 Zone

Die heute bereits bestehende Tempo-30 Zone an der Dorfstrasse wird auf das siedlungsorientierte Strassennetz ausgedehnt. Alle Zoneneingänge werden mit einem erkennbaren Tor ausgestattet. An der Eichholzstrasse sind insgesamt 3 Fahrbahneinengungen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen. Die Fussgängerstreifen werden innerhalb der Zone entfernt. Der Fussgängerstreifen beim Haslestutz bleibt als wichtige Querungsstelle der Schulkinder erhalten. Beidseits des Fussgängerstreifens wird eine Fahrbahneinengung erstellt, damit die Geschwindigkeit des MIV deutlich reduziert wird. Die Einengungen sind unter Einhaltung der notwendigen Sichtweiten platziert. Damit ein Ausweichen des MIV auf die Gehwege verhindert wird, werden die Gehbereiche mit festen Elementen abgesichert. Innerhalb der Tempo-30 Zone gilt Rechtsvortritt. Auf den Sammelstrassen wird dies mit einer Bodenmarkierung verdeutlicht.

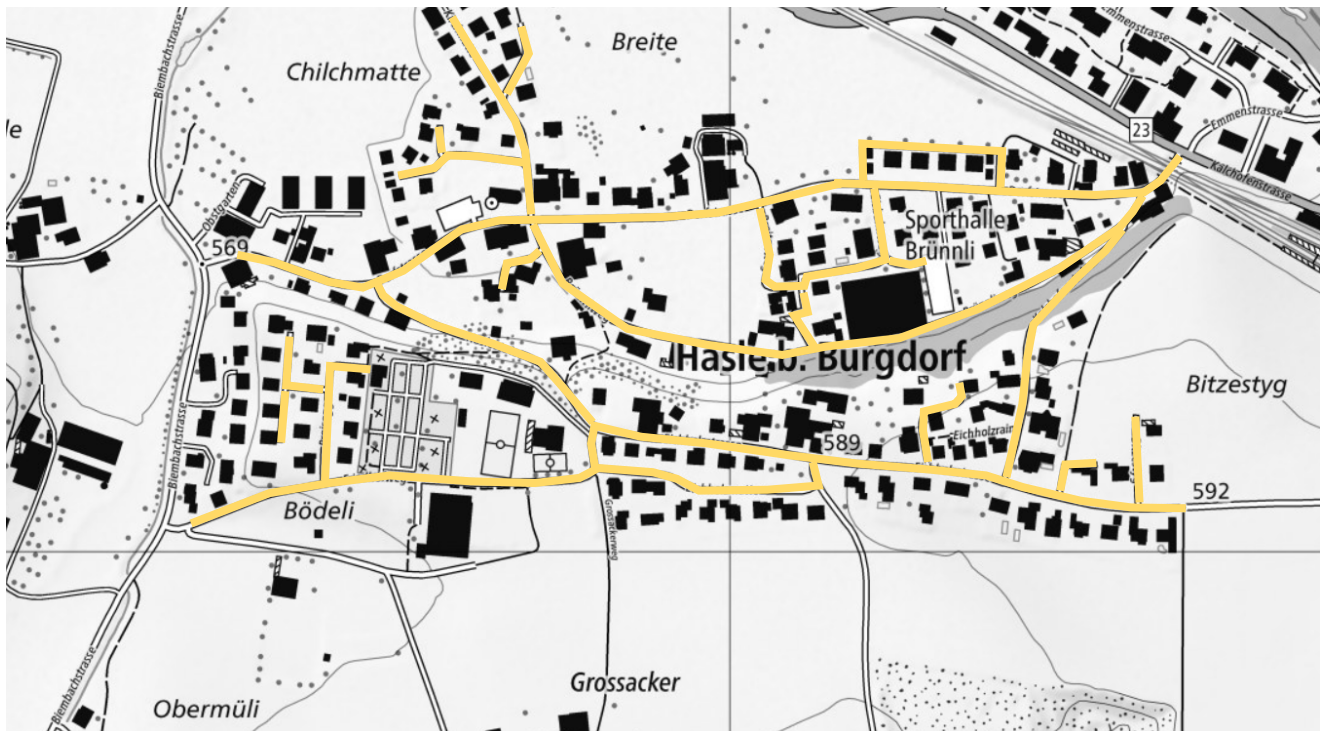


Abbildung 10: Strassennetz innerhalb Tempo-30 Zone geplant



Abbildung 11: Visualisierung Eingangstor Bitzestyg

4.3. Generelles Fahrverbot Friedhofweg, Bereich Schule Preisegg

Zur Lösung der Konfliktpunkte auf dem Friedhofweg wurde beschlossen den Strassenabschnitt unmittelbar vor dem Schulhaus Preisegg mit einem Fahrverbot für den motorisierten Verkehr zu belegen. Vom Fahrverbot ausgenommen wird der Schulbus. Diese Lösung bietet mehrere Vorteile, welche gegenüber den Einschränkungen für die Bevölkerung klar überwiegen. Die grosse Anzahl von Fahrzeugen für den Schülertransport wird auf den Parkplatz der Mehrzweckanlage gelenkt, was dem bisherigen

Wunschscenario entspricht. Auf dem «gesperrten» Strassenabschnitt können die Kinder in die Busse aus- oder einsteigen (Haltebereich). Die Frequenzen auf die bestehenden Knoten (in Richtung Eichholzstrasse) nehmen stark ab, was zu einer spürbaren Reduktion der Konfliktpunkte zwischen MIV und Langsamverkehr führen wird. Sämtliche Erschliessungsbedürfnisse sind von mehreren Seiten vorhanden. Das Fahrverbot führt nicht oder nur zu einem sehr geringen Mehrweg für den MIV.

4.4. Zeitlich begrenztes Durchfahrtsverbot – Aufhebung generelles Fahrverbot

Ein zeitlich begrenztes Fahrverbot hat zum Ziel, die Durchfahrt während den Spitzenstunden zu unterbrechen und damit den Umgehungsverkehr zu unterbinden. Ausserhalb der Sperrzeiten steht die betroffene Strasse allen Verkehrsteilnehmern offen. Die Verkehrslenkung des Durchgangsverkehrs auf die dafür vorgesehenen Kantonsstrassen steht im Vordergrund. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren wird erhöht. Mit den geplanten Standorten der Fahrverbote ist eine einfache Kontrolle und Durchsetzung durch die Kantonspolizei möglich. Es sind zwei Strassenabschnitte mit der Belegung von zeitlich begrenzten Fahrverboten vorgesehen.

Hölzlistrasse:

- Fahrverbot in Richtung Riefershäusern: 6:00-8:30 Uhr und 16:30-19:00 Uhr
- Fahrverbot in Richtung Eichholz: 6:00-8:30 Uhr und 16:30-19:00 Uhr
- Ausgenommen landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Anwohner⁶
- Fahrverbot gilt nur werktags von Montag bis Freitag

Dorfstrasse (Unterführung):

- Fahrverbot in Richtung Kalchhofenstrasse: 16:30-19:00 Uhr
- Lichtsignalanlage: der Signalgeber für den MIV wechselt während dieser Zeit auf dauerrot (Ausnahme Bus)
- in Richtung Biembach keine Einschränkung
- Ausgenommen Bus
- Fahrverbot gilt nur werktags von Montag bis Freitag

Mit den geplanten Massnahmen können die heute geltenden Fahrverbote auf der Eichholzstrasse und beim Brännliweg aufgehoben werden.

⁶ Damit kein Einwohner gegenüber dem heutigen Zustand benachteiligt wird, sollen sämtliche Anwohner aus dem Gebiet Eichholzstrasse, Eichholzmatte, Eichholzrain, Kalchhofenstutz und Bitzestyg vom zeitlich begrenzten Fahrverbot ausgenommen sein.

4.5. Schulweg entlang Hölzlistrasse

Die Hölzlistrasse wird als Schulweg aus den Siedlungsgebieten Riefershäusern und Emmenau genutzt. Die Bedingungen für die Kinder der untersten Altersgruppe sind nicht tolerierbar. Es wurden deshalb verschiedene Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit geprüft. Eine Möglichkeit besteht durch den Neubau einer durchgehenden Gehwehverbindung. Durch die topographischen Bedingungen wären die Investitionskosten jedoch nicht verhältnismässig.

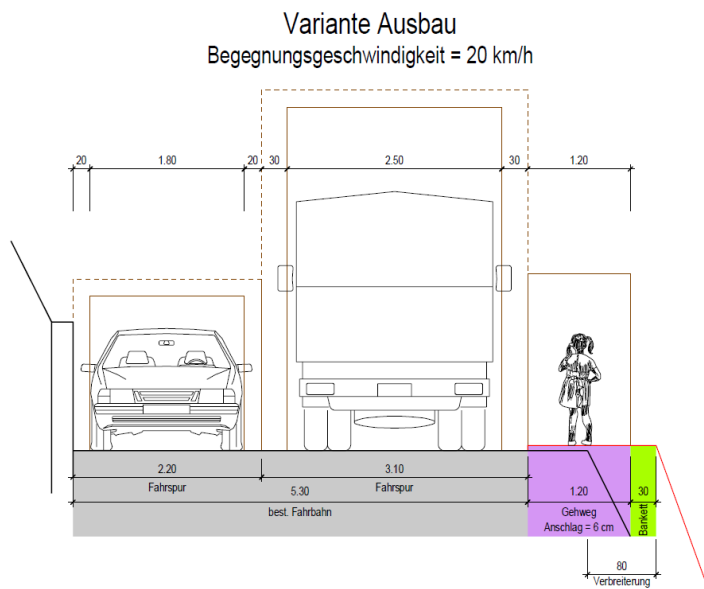


Abbildung 12: Querschnitt Variante Neubau Gehweg

Als Alternative könnte innerhalb der bestehenden Fahrbahnbreite eine seitliche Fläche für den Fussverkehr markiert werden. Der 1.20 m breite Gehbereich müsste mit Pollern abgesichert werden. Auf der Restbreite müssten 2 Personenwagen kreuzen können. Mit der verbleibenden Breite wäre dies nur mit stark reduzierter Geschwindigkeit möglich. Grössere Fahrzeuge müssten auf den Gehbereich zwischen den Pollern ausweichen. Die Investitionskosten wären wesentlich tiefer als bei einem Gehwegneubau.

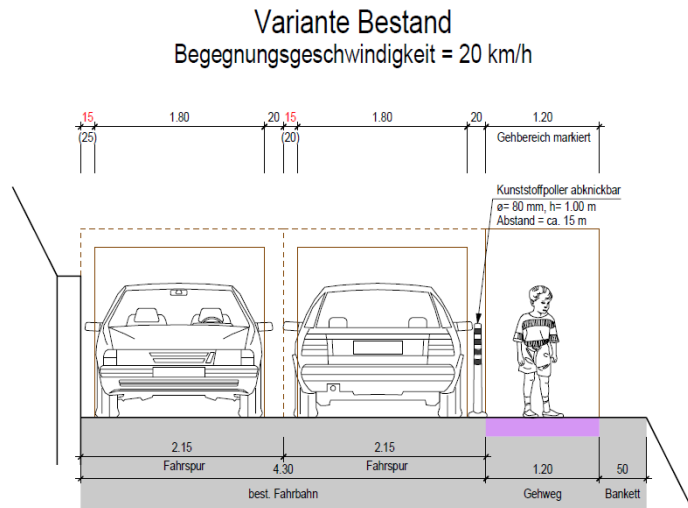


Abbildung 13: Querschnitt Variante Markierung

Eine weitere Möglichkeit ist die Problemlösung mit betrieblichen Massnahmen. Der heute bereits verkehrende Schulbus wird auf die älteren Kinder ausgeweitet. Nach eingehender Prüfung mit der Schulleitung wurde beschlossen diese Variante weiter zu verfolgen, da die anderen Varianten entweder aus Kostengründen nicht in Frage kommen oder der Sicherheitsgewinn zu wenig deutlich ausfällt. Vorgesehen ist nun ab dem Schuljahr 2022/23 die Kinder bis und mit 2. Schuljahr mit Schulbussen zu befördern. Ab der 3. Klasse können die Schulkinder mit dem Velo in die Schule. Der Schulweg ist dann zumutbar. Im Zusammenhang mit der «Sperrung» der Hölzlistrasse während den Morgenstunden für den Pendlerverkehr sind die betrieblichen Massnahmen adäquat.

4.6. Optimierung Knoten

Die Einmündung der Zufahrt Reitplatz in die Biembachstrasse wird normkonform angepasst. Die Überbreite Fahrbahn wird auf das Notwendige reduziert. So können die Konfliktstellen entschärft werden. Der Anschlusswinkel des Friedhofwegs wird korrigiert. Aus den geometrischen Anpassungen entsteht eine Freifläche, welche neu dem Fussverkehr zur Verfügung steht. So ist ein sicheres Queren auf den Gehweg des Friedhofwegs auch ohne Fussgängerstreifen möglich. Der Friedhofweg schliesst neu vortrittsbelastet in den Knoten ein. Damit werden die Sichtverhältnisse eingehalten.

Durch die Aufhebung der Länggasse verliert der Knoten Länggasse-Eichholzstrasse an verkehrstechnischer Bedeutung. Die übergrossen Einlenkradien sollen dennoch mit gestalterischen Massnahmen korrigiert werden.

5. Kostenschätzung

5.1. Grundlagen

Auf Basis des Verkehrsgutachtens wurde eine Kostenschätzung erstellt. Für die Signalisationen und Markierungen wurde eine Richtofferte eingeholt. Die definitiven Kosten können erst in der Phase Bauprojekt beziffert werden. Deshalb beträgt die Genauigkeit der Schätzung +/- 20%.

5.2. Ergebnis der Kostenschätzung +/- 20%

Die Gesamtkosten setzen sich wie folgt zusammen.

Strassenbau	CHF	67'000.-	
Signalisation	CHF	31'000.-	
Markierung	CHF	9'000.-	
Planung und Bauleitung	CHF	25'000.-	
Verschiedenes	CHF	37'000.-	
Risikokosten	CHF	15'000.-	
MWST	<u>CHF</u>	<u>14'000.-</u>	
Gesamtkosten inkl. MWST	CHF	198'000.-	+/- 20%

Die detaillierte Kostenschätzung ist im Anhang A-2 ersichtlich.

5.3. Investitionsplanung

Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen erfolgt etappenweise in den Jahren 2023 und 2024. Für die Investitionsplanung sind folgende Beträge zu berücksichtigen:

- Ausgaben 2022 = ca. CHF 50'000.-
- Ausgaben 2023 = ca. CHF 140'000.-
- Ausgaben 2024 = ca. CHF 10'000.-

6. Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen

6.1. Allgemeine Situation

Mit den Verkehrsmassnahmen werden die Probleme und Konflikte auf dem Gemeindestrassennetz von Hasle Dorf zielgerichtet behoben. Die Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmenden und besonders für die Schulkinder wesentlich erhöht. Mit der Einführung einer flächendeckenden Tempo-30 Zone auf dem siedlungsorientierten Strassennetz entsteht ein einheitliches Regime, was zu einem besseren Verständnis der Benutzer führt.

Aus Sicht von Gemeindebehörden und von Planer sind die Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung vertretbar und verhältnismässig.

6.2. Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraumqualität

Mit den Massnahmen steigt die Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Wohnquartieren deutlich. Negative Auswirkungen werden keine erwartet. Eine Verlagerung des Schleichverkehrs auf den Rodacherstutz kann nicht ganz ausgeschlossen werden. Zur Überwachung wurden dort bereits mehrere Verkehrsmessungen durchgeführt. So kann zu einem späteren Zeitpunkt die Veränderung der Verkehrsbelastung überprüft werden. Eine natürliche Zunahme wird sich jedoch bereits durch die Schliessung der Länggasse infolge Kiesgrubenerweiterung ergeben.

7. Mitwirkung

Damit die Verkehrsmassnahmen durch die Einwohner von Hasle b.B. möglichst breit mitgetragen werden, wurde vom 22. Oktober 2021 bis am 22. November 2021 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Während dem Zeitraum hatten Alle die Möglichkeit, sich zu den Massnahmen zu äussern und Verbesserungen und/oder Ergänzungen vorzuschlagen. Am 9. November 2021 wurde in der Mehrzweckhalle Preisegg zudem eine öffentliche Infoveranstaltung durchgeführt. Die Veranstaltung war mit 85 Personen gut besucht. Insgesamt sind 25 Mitwirkungseingaben eingegangen. Die Eingaben wurden geprüft und wo möglich im Projekt berücksichtigt. Eine anonymisierte Übersicht der Mitwirkungseingaben mit Stellungnahme und Umsetzungsentscheid ist im Anhang A-3 ersichtlich.

8. Weiteres Vorgehen

Bis zur Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ist folgendes Vorgehen geplant

Tabelle 2: Terminplanung

Vorgang	Zeitraum, Termin
Vernehmlassung Gemeinderat	Oktober 2021
Mitwirkung	Oktober/November 2021
Auswertung / Mitwirkungsbericht	1. Quartal 2022
Abstimmung mit TBA Kanton Bern	2. Quartal 2022
Projektanpassung	2. Quartal 2022
Genehmigung Projekt und Kredit	August 2022
Zustimmungsverfügung TBA Kanton Bern	3. Quartal 2022
Verfügung Verkehrsmassnahmen	4. Quartal 2022
Öffentliche Auflage während Beschwerdefrist	4. Quartal 2022
Realisierung	Ab 2023
Ev. Nachkontrolle (Geschwindigkeitsmessungen)	2024

Hasle b.B., 12. August 2022

c+s ingenieure ag



Marco Kindler

Verkehrsmassnahmen Hasle b.B. 1. Etappe

Kostenschätzung +/- 20%

Grundlage

- Preisbasis: September 2021 exkl. Teuerung
- Richtofferte Signal AG

1	Strassenbau			Einheitspreis	CHF 66'847.00
	Abbruch Belag d=10cm	450	m2	20.00	9'000.00
	Abbruch Randabschluss einreilig	70	m1	15.00	1'050.00
	Versetzen Stellstein	40	m1	70.00	2'800.00
	Versetzen Bundstein einreilig	50	m1	60.00	3'000.00
	Erstellung Planie inkl. Material	450	m2	15.00	6'750.00
	Tragschicht Fahrbahn d < 10cm	360	m2	40.00	14'400.00
	Tragschicht Gehweg d < 5cm	90	m2	25.00	2'250.00
	Deckschicht Fahrbahn d < 5cm	360	m2	35.00	12'600.00
	Deckschicht Gehweg d < 3cm	90	m2	20.00	1'800.00
	Belagsanpassung	60	m2	50.00	3'000.00
	Baustelleneinrichtung	8%		56'650.00	4'532.00
	Regiearbeiten / Kleinpositionen	10%		56'650.00	5'665.00

2	Signalisation			Einheitspreis	CHF 31'270.00
	An und Rückfahrt (1 Equipe à 2 Personen/Tag)	1	Stk.	500.00	500.00
	Montage und Demontage (1 Equipe à 2 Personen)	8	h	180.00	1'440.00
	Zonensignal 2.59.1Z30 doppelseitig mit 2.59Z230	4	Stk.	730.00	2'920.00
	Sackgasse 4.09	1	Stk.	455.00	455.00
	Kein Vortritt 3.02	1	Stk.	515.00	515.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 19:00-16:30 Durchfahrt Unterführung sowie Bus gestattet	2	Stk.	530.00	1'060.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 19:00-16:30 sowie Landwirtschaftlicher Verkehr und mit Bewilligung gestattet	3	Stk.	530.00	1'590.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 08:30 - 06:00 sowie Landwirtschaftlicher Verkehr und mit Bewilligung gestattet	1	Stk.	530.00	530.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext Bus gestattet	2	Stk.	530.00	1'060.00
	Betonsockel ø1.00m	6	Stk.	300.00	1'800.00
	Beruhigungssystem PT2 in Verbindung mit A020	4	Stk.	3'000.00	12'000.00
	Abschrankungspfosten AP10R/W	4	Stk.	420.00	1'680.00
	Stele SVQ 500	4	Stk.	1'430.00	5'720.00

3	Markierung			Einheitspreis	CHF 8'809.00
	Reisekosten und Installation (1 Equipe à 2 Personen)	2	Stk.	250.00	500.00
	Zusätzliche Reisekosten, Installation, Baustellensicherung und Einrichtung (1 Equipe à 2 Personen)	1	Stk.	300.00	300.00
	Baustellensicherung und Einrichtung (1 Equipe à 2 Personen)	15	Stk.	50.00	750.00
	Vormarkierung	3	h	98.00	294.00
	Demarkierung mit Fräse (1 Equipe à 2 Personen)	5	h	195.00	975.00
	Reinigung mit Gebläse / Besen (1 Equipe à 2 Personen)	2	h	98.00	196.00
	Entsorgung Fräsmaterial	50	kg	1.00	50.00
	Markierung Zoneneingang	20	m2	70.00	1'400.00
	Markierung Zone 30	4	Stk.	380.00	1'520.00
	Markierung Rechtsvortritt	5	Stk.	380.00	1'900.00
	Markierung Umfahrung Horizontalversatz	4	Stk.	110.00	440.00
	Markierung Kein Vortritt / Einfahrt (Preis pro Dreieck)	22	Stk.	22.00	484.00

Zwischentotal					CHF 106'926.00
----------------------	--	--	--	--	-----------------------

4	Planung und Bauleitung			Einheitspreis	CHF 25'000.00
	Verkehrsmessung, Verkehrsgutachten, Projekt, Bauleitung, Abrechnung exkl. Nebenkosten				25'000.00

5	Verschiedenes und Unvorhergesehenes			Einheitspreis	CHF 36'500.00
	Öffentlichkeitsarbeit				3'000.00
	Bewilligung				2'000.00
	Instandsetzung Grünflächen				5'000.00
	Anpassungen Verkehrssteuerung (LSA)				20'000.00
	Optimierung Geometrie Knoten Länggasse				5'000.00
	Diverses / Nebenkosten				1'500.00

6	Risikokosten				CHF 15'000.00

7	MwSt.			Einheitspreis	CHF 14'123.80
	Mehrwertsteuer	7.70%		183'426.00	14'123.80

Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.) gerundet CHF 198'000.00

Hasle b.B., 12.08.2022
c+s ingenieure ag

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Perimeter 1 Etappe, Quelle: map.admin.ch	1
Abbildung 2: Übersicht Strassennetz, Quelle: Geoportal.....	4
Abbildung 3: Übersicht Nutzungen, Quelle: Geoportal.....	5
Abbildung 4: Hauptschulwegrouten, Quelle: map.admin.ch.....	6
Abbildung 5: Standorte Verkehrsmessung.....	6
Abbildung 6: Foto Knoten Biembachstrasse-Zufahrt Reitplatz.....	8
Abbildung 7: Foto Einmündung Länggasse	8
Abbildung 8: Ortophoto Knoten, Quelle: map.admin.ch	9
Abbildung 9: Foto Eichholzstrasse, Blick gegen Einmündung Länggasse.....	10
Abbildung 10: Strassennetz innerhalb Tempo-30 Zone geplant.....	13
Abbildung 11: Visualisierung Eingangstor Bitzestyg.....	13
Abbildung 12: Querschnitt Variante Neubau Gehweg	15
Abbildung 13: Querschnitt Variante Markierung	16

Tabellenverzeichnis

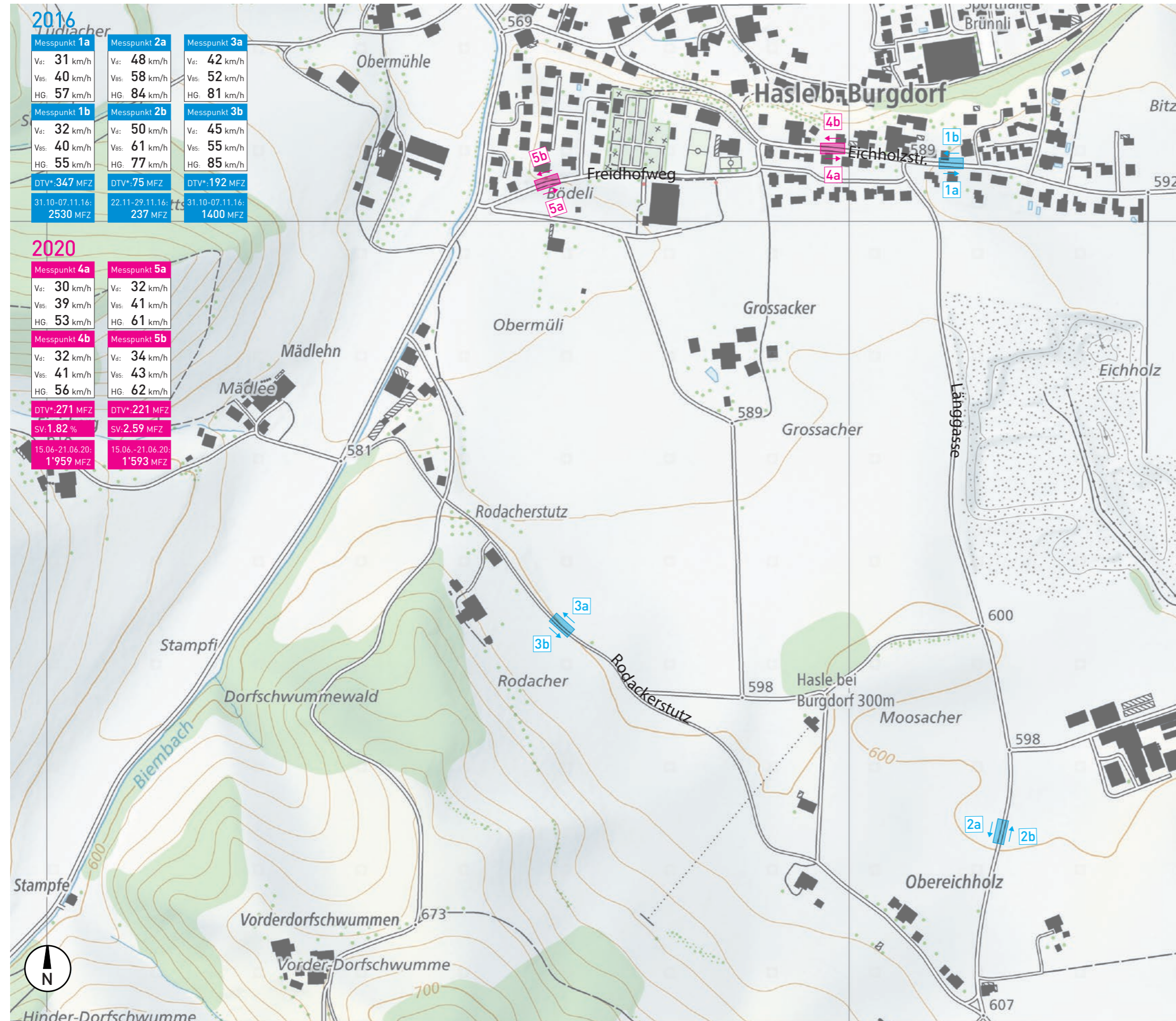
Tabelle 1: Gebiete.....	7
Tabelle 2: Terminplanung.....	21

Anhang

A-1 Verkehrsmessungen	A
A-2 Kostenschätzung +/- 20%	B
A-3 Auswertung Mitwirkung.....	C

A-1

Verkehrsmessungen



V-Messungen

1a ↓ **1b** ↑ Geschwindigkeitsmessung
(richtungsgetreunt, V_{sig} 30km/h)

Messpunkt 2a
V_d: 29 km/h
V₈₅: 23 km/h
HG: 53 km/h
Messung vom 31.10 - 06.11.2016 &
22.11 - 29.11.2016

4a ↓ **4b** ↑ Geschwindigkeitsmessung
(richtungsgetreunt, V_{sig} 50km/h)

Messpunkt 2a
V_d: 29 km/h
V₈₅: 23 km/h
HG: 53 km/h
Messung vom 15.06 - 21.06.2020

Abkürzungen

- V_d Mittel aus allen Geschwindigkeiten
- V₈₅ Geschwindigkeit, welche von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird
- HG Höchstgeschwindigkeit
- SV Schwerverkehrsanteil
- DTV *Durchschnittlicher täglicher Verkehr im Erhebungszeitraum
(Unter Berücksichtigung der Jahresganglinie der ASTRA-Zählstelle „230 Hasle Rüegsau“)
- MFZ Motorfahrzeuge

A-2

Kostenschätzung +/- 20%

Verkehrsmassnahmen Hasle b.B. 1. Etappe

Kostenschätzung +/- 20%

Grundlage

- Preisbasis: September 2021 exkl. Teuerung
- Richtofferte Signal AG

1	Strassenbau			Einheitspreis	CHF 66'847.00
	Abbruch Belag d=10cm	450	m2	20.00	9'000.00
	Abbruch Randabschluss einreilig	70	m1	15.00	1'050.00
	Versetzen Stellstein	40	m1	70.00	2'800.00
	Versetzen Bundstein einreilig	50	m1	60.00	3'000.00
	Erstellung Planie inkl. Material	450	m2	15.00	6'750.00
	Tragschicht Fahrbahn d < 10cm	360	m2	40.00	14'400.00
	Tragschicht Gehweg d < 5cm	90	m2	25.00	2'250.00
	Deckschicht Fahrbahn d < 5cm	360	m2	35.00	12'600.00
	Deckschicht Gehweg d < 3cm	90	m2	20.00	1'800.00
	Belagsanpassung	60	m2	50.00	3'000.00
	Baustelleneinrichtung	8%		56'650.00	4'532.00
	Regiearbeiten / Kleinpositionen	10%		56'650.00	5'665.00

2	Signalisation			Einheitspreis	CHF 31'270.00
	An und Rückfahrt (1 Equipe à 2 Personen/Tag)	1	Stk.	500.00	500.00
	Montage und Demontage (1 Equipe à 2 Personen)	8	h	180.00	1'440.00
	Zonensignal 2.59.1Z30 doppelseitig mit 2.59Z230	4	Stk.	730.00	2'920.00
	Sackgasse 4.09	1	Stk.	455.00	455.00
	Kein Vortritt 3.02	1	Stk.	515.00	515.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 19:00-16:30 Durchfahrt Unterführung sowie Bus gestattet	2	Stk.	530.00	1'060.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 19:00-16:30 sowie Landwirtschaftlicher Verkehr und mit Bewilligung gestattet	3	Stk.	530.00	1'590.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext 08:30 - 06:00 sowie Landwirtschaftlicher Verkehr und mit Bewilligung gestattet	1	Stk.	530.00	530.00
	Verbot für Motorwagen und Motorräder inkl. Zusatztext Bus gestattet	2	Stk.	530.00	1'060.00
	Betonsockel ø1.00m	6	Stk.	300.00	1'800.00
	Beruhigungssystem PT2 in Verbindung mit A020	4	Stk.	3'000.00	12'000.00
	Abschrankungspfosten AP10R/W	4	Stk.	420.00	1'680.00
	Stele SVQ 500	4	Stk.	1'430.00	5'720.00

3	Markierung			Einheitspreis	CHF 8'809.00
	Reisekosten und Installation (1 Equipe à 2 Personen)	2	Stk.	250.00	500.00
	Zusätzliche Reisekosten, Installation, Baustellensicherung und Einrichtung (1 Equipe à 2 Personen)	1	Stk.	300.00	300.00
	Baustellensicherung und Einrichtung (1 Equipe à 2 Personen)	15	Stk.	50.00	750.00
	Vormarkierung	3	h	98.00	294.00
	Demarkierung mit Fräse (1 Equipe à 2 Personen)	5	h	195.00	975.00
	Reinigung mit Gebläse / Besen (1 Equipe à 2 Personen)	2	h	98.00	196.00
	Entsorgung Fräsmaterial	50	kg	1.00	50.00
	Markierung Zoneneingang	20	m2	70.00	1'400.00
	Markierung Zone 30	4	Stk.	380.00	1'520.00
	Markierung Rechtsvortritt	5	Stk.	380.00	1'900.00
	Markierung Umfahrung Horizontalversatz	4	Stk.	110.00	440.00
	Markierung Kein Vortritt / Einfahrt (Preis pro Dreieck)	22	Stk.	22.00	484.00

Zwischentotal					CHF 106'926.00
----------------------	--	--	--	--	-----------------------

4	Planung und Bauleitung			Einheitspreis	CHF 25'000.00
	Verkehrsmessung, Verkehrsgutachten, Projekt, Bauleitung, Abrechnung exkl. Nebenkosten				25'000.00

5	Verschiedenes und Unvorhergesehenes			Einheitspreis	CHF 36'500.00
	Öffentlichkeitsarbeit				3'000.00
	Bewilligung				2'000.00
	Instandsetzung Grünflächen				5'000.00
	Anpassungen Verkehrssteuerung (LSA)				20'000.00
	Optimierung Geometrie Knoten Länggasse				5'000.00
	Diverses / Nebenkosten				1'500.00

6	Risikokosten				CHF 15'000.00

7	MwSt.			Einheitspreis	CHF 14'123.80
	Mehrwertsteuer	7.70%		183'426.00	14'123.80

Total Gesamtkosten (inkl. MwSt.) gerundet					CHF 198'000.00
--	--	--	--	--	-----------------------

Hasle b.B., 12.08.2022
c+s ingenieure ag

A-3
Auswertung Mitwirkung



Verkehrskonzept Hasle, 1. Etappe - Mitwirkungen

Stand: 8. März 2022

Nr.	Eingang	Anliegen	Stellungnahme	Entscheid
1	29.10.2021	<ul style="list-style-type: none"> Eisbahnweg Tempolimit 20km/h Zebrastreifen Eisbahnweg belassen Poller Dorfstr. Versetzen / entfernen Parkieren Trottoir Eisbahnweg verunmöglichen Tempo 20 Kreuzung Dorfstr./Eisbahnweg Tempo 20 Kreuzung Dorfstr./Brünnliweg/Kirchmatte 	Das gesamte Strassennetz von Hasle Dorf wird in eine Tempo 30-Zone überführt. Davon abweichende Geschwindigkeiten (Unterschreitung) sind nicht zulässig. Die Poller an der Dorfstrasse sind verkehrsberuhigende Elemente und sollen belassen werden. Auf Gehwegen darf nicht geparkt werden. Die Brünkli AG resp. deren Mieter wurden darauf hingewiesen. Fussgängerstreifen werden innerhalb von Tempo-30-Zonen aufgehoben. Ausnahmsweise beliben sie bei wichtigen Schulwegquerungen bestehen. Beim FGST Eisbahnweg handelt es sich um keine wichtige Schulwegroute. Zudem ist ein sicherer Betrieb nicht gewährleistet (ungeügende Sichtweiten auf den Warteraum, keine Bleuchutung der Warteräume bei Nacht)	wird nicht weiter verfolgt
2	01.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> Ausnahmeregelung Durchfahrt Eichholz muss für alle Bewohner von Hasle Dorf gelten. Ausnahmeregelung Grünabfuhr, Zufahrt Friedhof-PP Verringerung zeitliches Durchfahrtsverbot 	Begründung Ausnahmeregelung Durchfahrt Eichholz gemäss Kurzbericht/Gutachten. Weitere Ausnahmeregelungen sind nicht vorgesehen. Die Zufahrt zum Friedhof-PP ist ab der Biembachstrasse möglich. Eine zeitliche Verringerung des Durchfahrtsverbot ist nicht vorgesehen, jedoch eine Reduktion auf die Wochentage (siehe nachfolgende Punkte).	wird nicht weiter verfolgt
3	11.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> geplante Aufhebung im Quartier Eichholz führt zur Verlagerung des Pendlerverkehrs Durchfahrtsverbot von 6:00- 8:30 Uhr und 16:00 - 19:00 für die gesamte Zone der Verkehrsplanung Schwerverkehr hindern via Dicki-Eichholz-Mühle zu fahren Während Durchfahrtsverbot Linksabbiegeverbot auf Hauptstrasse vom Bahnhof herkommend auf Gesuch Durchfahrtsbewilligung für Anwohner Leistungsvertrag mit KaPo - Kontrolle der Fahrverbote; Kosten werden aus Gemeindekasse bezahlt 	Eine wesentliche und massiv spürbare Verlagerung des Pendlerverkehrs ist nicht zu erwarten, da die Strassenabschnitte während den attraktiven Hauptverkehrszeiten für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Nach detaillierter Analyse der Daten aus den Verkehrsmessungen kommt die TBK zum Schluss, dass das zeitlich beschränkte Fahrverbot im Hölzli in beiden Richtung und zu gleichen Zeiten (16:00 bis 18:30 Uhr und 6:00 bis 8:30 Uhr) einzuführen ist. Hauptgrund ist ein verständliches Verkehrsregime. Die Regelung gilt an Wochentagen MO-FR. An Wochenenden hat es wenig bis keinen Schleichverkehr und keinen Schulverkehr. Regelung Durchfahrtsbewilligung gemäss Kurzbericht/Gutachten. Weitere Ausnahmen sind nicht vorgesehen. Es besteht ein Ressourcenvertrag mit der KAPO.	Anpassung Durchfahrtsverbot Hölzli: 16:00-18:30 Uhr und 6:00 bis 8:30 Uhr in beiden Richtungen. Auswirkungen Schwerverkehr abklären.
4	10.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> Verschlechterung wenn via Biembachstrasse - Mühlekreisel -Richtung Langnau fahren muss 	wird zur Kenntnis genommen	--



5	15.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 vom Bahnübergang bis zum Schulhaus (Hölzlistrasse) • Sperrung der Unterführung für Eichholz / Bytzeberg sinnlos. • Trotz Durchfahrtsverbot immer noch Sünder 	<p>Der Strassenabschnitt entspricht nicht dem vorgesehenen Temporegime (Bebauung, Linienführung, Breite etc.). Zwecks Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten müssten verkehrsberuhigende Elemente vorgesehen werden, was angesichts der Bedeutung und Wirkung nicht verhältnismässig scheint.</p> <p>Die Sperrung der Unterführung soll die Verhinderung des Durchgangsverkehrs bewirken. Das Durchfahrtsverbot muss behördlich durchgesetzt werden.</p>	wird nicht weiter verfolgt
6	15.11.2021	<p>Ampel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anwohner Dorfstr., Brünliweg, Kirchmatte und Preisegg vom Durchfahrtsverbot Hölzlistrasse ausschliessen (Mehrverkehr Eichholz = gegen geplante Massnahmen) • Analoges Vorgehen zur Hölzlistrasse; befristetes Fahrverbot von 16:30 - 19:00, ausgenommen Anwohner Dorfstr., Brünliweg, Kirchmatte und Preisegg. Normalbetrieb der Ampel. Bei Kalchofenstutz Anwohner Gebiet Eichholz vom Fahrverbot ausschliessen. Gebündelte Kontrolle durch KaPo bei Unterführung. • Zeitlich befristetes Fahrverbot Hölzli-, Dorfstrasse, Kalchofenstutz und Brünliweg mit Definition des Anwohnergebietes. <p>Dorfstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schleichverkehr durch Dorfstrasse mit befristetem Durchfahrtsverbot (ausgenommen Bus, Anwohner) unterbinden • Bremsschwellen bei Dorfstrasse prüfen • Beibehaltung 20er-Zone im Eishallenweg • Brünliweg nach Eishalle Richtung Unterführung spezielle Signalisation Fussgänger und evt. Bremsschwellen. 	<p>Begründung Ausnahmeregelung Durchfahrt Eichholz und Unterführung gemäss Kurzbericht/Gutachten.</p> <p>Das gesamte Strassennetz von Hasle Dorf wird in eine Tempo 30-Zone überführt. Davon abweichende Geschwindigkeiten (Unterschreitung) sind nicht zulässig.</p> <p>Für die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten sind voraussichtlich keine zusätzlichen Massnahmen erforderlich. Sollte die Nachkontrolle zu einem anderen Resultat führen, müssten Massnahmen eingeführt werden. Wir empfehlen auf Vertikalversätze (Bremsschwellen) wegen der Lärmimmissionen generell zu verzichten.</p> <p>Fussgängerstreifen innerhalb von Tempo 30-Zonen werden aufgehoben.</p>	wird nicht weiter verfolgt
7	15.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Abends ebenfalls Durchfahrtsverbot Eichholzstrasse • An Signaltafeln klar erwähnen, wann nicht durchgefahren werden darf. • Tempo 30 auf Hölzlistrasse • Ausfahrt für Velos bei Unterführung muss möglich sein • Friedhofweg auf Höhe SH Preisegg mit Poller absperren (analog Eichholzmatte) • Nach Erstellen des Verkehrskonzeptes Verkehrszählungen durchführen. Wenn Massnahmen nicht beachtet werden. Polizeikontrolle, Radar... 	<p>Der Durchgangsverkehr auf der Eichholzstrasse wird mit dem zeitlich begrenzten Durchfahrtsverbot Hölzlistrasse eingeschränkt/unterbunden.</p> <p>Eine verständliche Kommunikation an der Signaltafel ist anzustreben.</p> <p>Tempo 30 Hölzlistrasse siehe Stellungnahme zu 5.</p> <p>Die Unterführung bleibt für den Langsamverkehr zu jeder Zeit offen.</p> <p>Der Friedhofweg soll für die Blaulichtorganisationen offen bleiben. Eine Verhinderung der Durchfahrt durch den MIV wird deshalb nicht empfohlen, zumal das Fahrverbot eindeutig und ohne Ausnahmen gilt (kontrollierbar).</p> <p>Eine erneute Verkehrszählung ist im Zusammenhang mit diesem Projekt nicht vorgesehen.</p> <p>Lesitungsvertrag mit KAPO ist gemäss Auskunft an Infoveranstaltung vorgesehen.</p>	wird nicht weiter verfolgt



8	15.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • 6:00 - 8:30 & 16:30 - 19:00 Fahrverbot Unterführung - Hasle-Pinte • Klarere Anschriften auf Fahrverbotssignalen • Tempo 30 auf Hölzlistrasse 	dito Stellungnahmen zu 3, 7 und 5.	--
9	16.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Ampel bei Biembachstrasse, dass nicht unwissentliche Fahrer Dorfstrasse benutzen und bei Ampel nicht weiterkommen. • Beibehaltung 20er-Zone Eisbahnweg • Trottoir Eisbahnweg mit Pfosten sichern • Einbahnverkehr Brünliweg --> Eisbahnweg 	<p>Eine Lichtsignalanlage LSA bei der Biembachstrasse ist nicht nötig, da der Verkehr innerhalb des Strassennetzes von Hasle Dorf ausweichen kann. Bei der Einführung der Massnahme ist mit einer proaktiven Kommunikation einem Verkehrskollaps entgegenzuwirken. Erfahrungsgemäss werden sich die Verkehrsteilnehmenden rasch an das neue Regime gewöhnen.</p> <p>Das Erstellen von Pollern auf dem Trottoir entlang des Eisbahnwegs ist aus betrieblichen Gründen nicht vorgesehen. Die Notwendigkeit und Machbarkeit eines Einbahnregimes ist nicht gegeben.</p>	Proaktive Kommunikation und Begleitung bei der Umsetzung der zeitlich begrenzten Durchfahrtsverbote.
10	17.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Hölzlistrasse ebenfalls Tempo 30 • Ausnahmegewilligung Benutzung Ampel für Anwohner während den Sperrzeiten. • KAPO konsequent Kontrolle machen während Sperrzeiten • Radar aufstellen (evtl. in Zusammenarbeit mit B'dorf) 	dito Stellungnahme zu 5, 2, 3.	--
11	18.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Eichholzstrasse: generelles Fahrverbot mit Zubringerdienst belassen • Eichholzstr. /Kalchofenstr. Rechtsvortritt gem. Konzept umsetzen • Eichholzstr. /SH Preisegg Fussgängerstreifen belassen • Eisbahnweg: Begegnungszonen Tempo-20 vollziehen • Friedhofweg /SH Preisegg: generelles Fahrverbot mit Zubringerdienst belassen • Eichholzstr./Länggasse und Friedhofweg: auf Optimierung Knotengeometrie verzichten 	<p>Begründung Aufhebung Fahrverbot mit Zubringerdienst Eichholzstrasse/Friedhofweg und Einführung zeitlich begrenztes Durchfahrtsverbot Hölzlistrasse gemäss Kurzbericht/Gutachten. Fussgängerstreifen sind in Tempo 30-Zonen nicht gestattet. Mit dem Fahrverbot beim SH Preisegg nimmt die Verkehrsbelastung erheblich ab.</p> <p>Die Einführung von Begegnungszonen mit Tempo 20 ist nicht vorgesehen.</p> <p>Die Optimierung des Knotens Eichholzmatte/Eichholzstrasse ist ohne bauliche Massnahmen vorgesehen und verliert mit der Aufhebung der Länggasse an Bedeutung. Die Optimierung des Knotens Biembachstrasse/Friedhofweg erhöht die Verkehrssicherheit wesentlich und sollte umgesetzt werden.</p>	Verzicht Optimierung Knoten Eichholzmatte/Eichholzstrasse.
12	19.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Schützenhaus Richtung Obereichholz & Obereichholz 206 Fahrverbot mit Durchfahrtsbewilligung für Anwohner. Evtl. Tempo 30 • Mergelbelag (zwischen Schützenhaus und Scheibenstand): Umsetzung Fahrverbot mit Aufschrift Privatstrasse 	Bereich Schützenhaus befindet sich nicht im Projektperimeter der Verkehrsmassnahmen Hasle b.B. 1. Etappe.	Prüfen Massnahmen ausserhalb Projekt.
13	19.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Zeitbegrenzten Zubringer aufstellen (Poller), welcher durch Anwohner der Dorfstr. mittels "Drücki" heruntergelassen werden kann. 	Erfahrungsberichte mit vergleichbaren Systemen (z.B. Stadt Bern) zeigen, dass diese sehr teuer sind. Zudem ist das Management der Signalgeber (Drücki) nicht umsetzbar.	wird nicht weiter verfolgt



14	21.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Sonderregelung oder Zubringer für Gewerbe in Dorfstrasse 	Begründung Ausnahmeregelung Durchfahrt Eichholz gemäss Kurzbericht/Gutachten.	wird nicht weiter verfolgt. Der Entscheid wird nicht weiter kommentiert.
15	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Eichholzstrasse: Zubringerdienst so belassen • Bei Wegfall Zubringerdienst: morgens und abends eine beidseitige Sperrung; abends spätestens 16:00 • keine Hindernisse Dorfstrasse • Tempo 30 in Dorfstrasse unnötig, da viele AutofahrerInnen in angemessenem Tempo fahren • Bei Eisbahn: PP einzeichnen; Einbahnverkehr; Zufahrt von Dorfstrasse, Wegfahrt via Brünliweg Richtung Kirche • keine 20er-Zone im Bereich der Eisbahn • Sperrung Dorfstrasse i. O. 	<p>dito Stellungnahme zu 11, 1, 9, 3.</p> <p>Auf den siedlungsorientierten Strassen innerhalb des Projektperimeters wird einheitlich Tempo 30-Zone eingeführt. Dazu zählt auch die Dorfstrasse.</p> <p>Die Mehrbelastung des Brünliwegs durch ein Einbahnregime wäre nicht zulässig, da es sich um eine wichtige Schulwegroute handelt und die Dorfstrasse als primäre Erschliessung geplant und erstellt wurde.</p>	Überprüfen Zeitfenster Durchfahrtsverbote und ev. Einführung in beide Richtungen.
16	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrverbot Unterführung Richtung Hasle Dorf morgens von 6:00 - 8:30 und abends ebenfalls • In Dorfstrasse höhere Sockel zur Temporeduzierung. Diese so anbringen, dass eine Verschiebung nicht möglich ist 	<p>Die Umsetzung eines Durchfahrtsverbots von der Kantonsstrasse in die Dorfstrasse ist vermutlich nicht machbar, muss jedoch mit dem OIK IV geklärt werden (zeitlich begrenzte Abbiegeverbote innerhalb einer Lichtsignalanlage). Falls Machbarkeit gegeben müsste der Bedarf abgeklärt werden.</p> <p>Eine Verschiebung der Sockel durch Vandalismus wird in Kauf genommen. Aus Kostengründen wird an der Lösung festgehalten.</p>	Prüfen Fahrverbot Unterführung mit OIK IV.
17	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Fahrverbot Friedhofweg, Fahrt für nach Bern via Haslestutz und Dorfstr. i. O. Alternative für Schlittelweg, welcher jeweils am Haslestutz war? • Eichholzstrasse Zubringer so belassen wie jetzt ohne generelles Fahrverbot zu Hauptverkehrszeiten • Unterführung: Bei Durchfahrtsverbot Ausnahme für Anwohner machen • Auf Hölzlistrasse Alternativlösung mit seitlicher Fläche für Fussgänger. Autos müssen sich nicht immer kreuzen. Diverse Ausweichstellen machen, welche nicht asphaltiert werden müssen. • Verkehrskonzept sollte mit Projekt "emmentalwärts" beurteilt werden um Kosten zu sparen 	<p>Begründung keine Alternative für Schlittelweg in TBK festlegen.</p> <p>Dito Stellungnahme zu 11, 2.</p> <p>Bauliche Massnahmen an der Hölzlistrasse wurden aus Gründen der Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen) verworfen. Siehe Kurzbericht/Gutachten.</p> <p>Bei der Umsetzung des Projekts "Emmentalwärts" müssen vereinzelte Massnahmen angepasst werden. Die Umsetzung des Projekts ist noch nicht gesichert und kann deshalb nicht gemeinsam koordiniert werden.</p>	wird nicht weiter verfolgt
18	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • keine Lösung für Betriebe an Dorfstrasse • Materialbeschaffungen komplizierter ab 16:30 • gesperrte Ausfahrt via Unterführung für Arbeitnehmer • ab 16:30 keine Kundschaft, da Anfahrt kompliziert 	<p>Das Anliegen steht grundsätzlich im Zielkonflikt mit dem Ziel "Eindämmung Schleichverkehr". Für die Dorfstrasse wurden etliche Varianten geprüft und mangels Machbarkeit und Durchsetzbarkeit verworfen. Für die Anliegen bestehen keine wirklichen Alternativen. Die Gemeinde gewichtet das Bedürfnis für die Eindämmung des Schleichverkehrs höher als die Berücksichtigung von Einzelinteressen.</p>	wird nicht weiter verfolgt. Der Entscheid ist dem Verfasser in einem Gespräch darzulegen.



19	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Tempo-30 Zone i. O. • Fahrverbot Friedhofweg für Anwohner Eichholz zwischen 18:00 - 07:00 Uhr aufheben. • generelles Fahrverbot mit Zubringer auf Eichholzstrasse belassen. • Falls an zeitliches Fahrverbot Eichholzstrasse gehalten wird: Durchfahrtsverbot Hölzlistrasse 05:00 - 08:30 • Für gesamtes siedlungsorientierte Strassennetz: generelles Fahrverbot mit Zubringerdienst für LKW (analog Dorfstr.) 	Die Einführung des generellen Fahrverbots beim Friedhofweg aufgrund des geringen Mehrwegs via Kalchofenstutz/Dorfstrasse vertretbar. dito vorangehende Stellungnahmen.	wird nicht weiter verfolgt
20	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Dorfstrasse von Kalchofenstrasse her morgens zwischen 06:00 und 08:30 sperren. • Fahrverbotstafeln einfacher signalisieren. Wann darf nicht gefahren werden? 	dito vorangehende Stellungnahmen	Verständliche Signalisation sicherstellen.
21	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation Hölzlistrasse analog Gde. Hettiswil • Ausfahrt Rüeßgasastrasse Richtung Thun fast unmöglich wenn Ampel immer grün. Lösungsvorschlag? • auf Hölzlistrasse Variante Bestand verfolgen. (gelber Markierstreifen und Poller) 	dito vorangehende Stellungnahmen Die Verkehrsprobleme auf dem übergeordneten Strassennetz werden durch das Grossprojekt "Emmentalwärts" behoben. Zwischenlösungen sind nicht vorgesehen und nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde Hasle.	wird nicht weiter verfolgt
22	22.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung der Durchgängigkeit des Trottoirs (bauliche Massnahmen) Eichholzstrasse 13 • eingeengte Fussgängerübergänge beim Schulhaus und Strassenquerung Trottoir Eichholzstrasse nach Kalchofenstutz • Fahrverbot mit Zubringer bei Eichholzstrasse. Vermehrte Kontrolle durch KaPo. 	Die Lückenschliessung des Gehwegs vor der Liegenschaft Eichholzstrasse 13 wäre eine Verbesserung der Schulwegsicherheit und sollte geprüft werden.	Gespräch mit Grundeigentümer suchen
23	23.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Mehr Geschwindigkeitskontrollen in der Dorfstrasse • Eisbahnweg als 20er-Zone belassen • Fussgängerstreifen anfangs Eisbahnweg belassen 	dito vorangehende Stellungnahmen	wird nicht weiter verfolgt
24	23.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • 20er-Zone Eisbahnweg belassen • Klare Signalisation Eisbahnweg • PP-Konzept Eishalle sowie Nachzeichnen der PP in der Dorfstr. • Fussgängerstreifen Eisbahnweg belassen • Ausnahme Anwohner Hasle Dorf Befahrung • Unterführung zu Sperrzeiten 	dito vorangehende Stellungnahmen	Makrierungen PP unterhalten



25	24.11.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Brünniweg Zubringerdienst belassen. Tempo 30 i. O. • allg. Lastwagenverbot Brünniweg • Dorfstrasse Zubringer ab Haslepinte. Ausnahme für Anwohner bei Ampel. 	<p>Mit der Eindämmung des Schleichverkehrs auf der Dorfstrasse verliert der Brünniweg an Attraktivität für Umgehungen. Ein Fahrverbot mit Zubringerdienst ist deshalb analog Eichholzstrasse nicht mehr nötig. Die Zufahrt mit LKW zu den Gewerbebetrieben und der KEB muss via Brünniweg möglich sein. Eine Anfahrt mit LKW von Westen ist infolge ungenügendem Lichtraumprofil beim Brünniweg 26 nicht möglich. dito vorangehende Stellungnahmen.</p>	<p>Prüfen Einschränkung Durchfahrt LKW auf Brünniweg von Westen.</p>
	08.02.2022	<p>Abhängigkeit der beiden zeitlich begrenzten Durchfahrtsverbote</p>	<p>Anlässlich der Besprechung der Mitwirkungseingaben hat die TBK festgestellt, dass die gegenseitige Abhängigkeit der beiden Durchfahrtsverbote (Dorfstrasse + Hölzli) zu wenig präzise erläutert wurde. So macht die alleinige Einführung des Durchfahrtsverbots (ohne Dorfstrasse) keine Sinn. Es käme mit grosser Warscheiblichkeit zu unerwünschten Verlagerungseffekten.</p>	<p>Präzisierung im Bericht.</p>