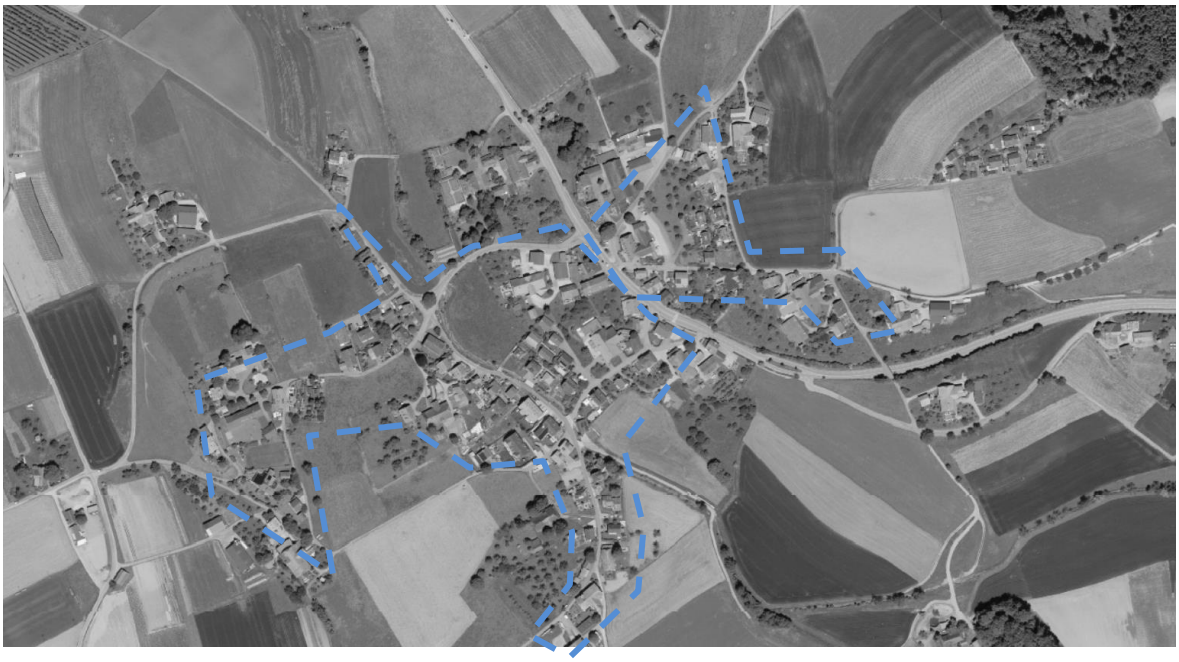
BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Gemeinde Worb

# Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Richigen



# Mitwirkungsbericht

www.bsb-partner.ch

27. Februar 2025

**Auftraggeber/in**
Gemeinde Worb
Nicole Geser
Bärenplatz 1, Postfach, 3076 Worb
Tel 031 838 07 81
E-Mail: nicole.geser@worb.ch

**Verfasser/in**
BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Doris Däpp / Josija Nydegger
Waldeggstrasse 30, 3097 Liebefeld / Bern
Tel. 031 978 00 89
E-Mail: doris.daepp@bsb-partner.ch

**Dokumentinfo**

| Dokument | Projektnummer | Anzahl Seiten |
|---|---|---|
| **Verbesserung Verkehrssicherheit und Tempo 30 Zone Richigen** | **90'870** | **15** |
| Koreferat | Datum | Kürzel |
| **Doris Däpp** | **27.02.25** | **dda** |
| Ablageort | | |
| K:\RBSB\Tiefbau\Worb\90870 T30 Zone Richigen\04_Verfahren\24-11-18_Mitwirkungsbericht T30 Richigen | | |
| Gedruckt | **12.03.2025** | |

**Änderungsverzeichnis**

| **Version** | **Status, Änderung** | **Autor** | **Datum** |
|---|---|---|---|
| 001 | Erstausgabe | Dda/jny | 28.11.24 |
| 002 | Änderungen infolge Mitwirkung | Dda | 27.02.25 |
| 003 | | | |

## Inhaltsverzeichnis

**1 Ausgangslage 4**

**2 Mitwirkungseingaben 5**
2.1 Rückmeldungen aus Begehung vom 11.09.2024 5
2.2 Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben) 9

**3 Fazit 15**

# 1 Ausgangslage

Die Gemeinde Worb möchte auf Wunsch der Anwohnenden die Verkehrssicherheit in der Ortschaft Richigen erhöhen und dabei ein einheitliches Temporegime umsetzen. Dazu soll im vorliegenden Projektperimeter eine Tempo 30 Zone eingeführt werden.

Für eine möglichst grosse Akzeptanz in der Bevölkerung für das Projekt wurde den Anwohnenden die Möglichkeiten gegeben sich zu verschiedenen Themen (u.a. Frage nach Schwachstellen / Gefahrenstellen) zu äussern (Mitwirkung). Die Rückmeldungen fliessen in diesen Mitwirkungsbericht mit ein.

Eine gemeinsame Begehung der kritischen Stellen mit den Anwohnenden im Rahmen der Mitwirkung fand am 11. September 2024 statt.

Anschliessend hatte die Bevölkerung bis Anfang November Zeit, sich auch noch schriftlich zum Projekt zu äussern und Anliegen zu platzieren.

# 2 Mitwirkungseingaben

## 2.1 Rückmeldungen aus Begehung vom 11.09.2024

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Kreuzung Buechlistrasse / Richigengrabenstrasse | Grundeigentümer (Rüegsegger) sind bereit, die geplante Sanierung ihres Vorplatzes mit der Gemeinde abzustimmen (grüne Oasen, Abgrenzung Strassenraum, farbliche Gestaltung) | Kenntnisnahme | Bei Koordinationsbedarf geht die Gemeinde auf die Eigentümer zu bzw. im Umkehrschluss ist die Gemeinde für Ideen betreffend Entsiegelung o.ä. offen. |
| 2 | Kreuzung Buechlistrasse / Richigengrabenstrasse | Durchfahrtsbreite neben Einengungen min. 3.5 m (landw. Fahrzeuge und Schneeräumung) | Wird berücksichtigt | Im Projekt ist überall eine minimale Durchfahrtsbreite von > 3.50 m gewährleistet. |
| 3 | Kreuzung Buechlistrasse / Richigengrabenstrasse | Geplante Blende und ev. genutzte Ausfahrt ab PP Rössli im Detail abstimmen | Wird berücksichtigt | Die Blende wird noch etwas in Richtung Nordost geschoben, so dass etwas mehr Abstand zur Ausfahrt entsteht. |
| 4 | Kreuzung Am Stutz / Bachstrasse | Die Verkehrsfläche im Bereich der Brücke ist zu gross und wird daher unerlaubterweise oft als PP genutzt.<br>Verschiebung der Steinblöcke als Massnahme problematisch da die gesamte Fläche für grosse Fahrzeuge (Landwirtschaftsverkehr) als Ausweichfläche zum Kreuzen genutzt wird, die Bachstrasse ist im restlichen Perimeter zu schmal dafür | Kenntnisnahme | Als kleine Massnahme ist die Kennzeichnung der Verkehrsfläche mit Markierungslinien geplant. |
| 5 | Kreuzung Bachstrasse / Hübeliweg / Gsteigweg | Der bestehende Standort der Vorsignalisation (150m) für das Lastwagenverbot ist ungünstig, da der Schwerverkehr trotzdem in den Gsteigweg fährt, was kritisch ist, da die Lastwagen später im Kurvenbereich | Wird nicht berücksichtigt. | Die Vorsignalisation ist heute an der letzten möglichen Wendestelle signalisiert. Eine Vorsignalisation direkt ab Luzernstrasse ist schwierig, da diese als Zubringerdienst (Heizölanlieferung, Umzug) signalisiert werden müsste und damit ein |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | nicht mehr weiterkommen / wenden können. Der Wunsch wäre, dass dieses Verbot bereits weiter oben bei der Luzernstrasse signalisiert wird, damit die Lastwagen gar nicht erst in den Hübeliweg hineinfahren. | | relativ grosses, schlecht kontrollierbares Gebiet umfassen würde. |
| 6 | Schulhaus Richigen | Signalisation «Achtung Kinder» ist im Bereich der Landwirtschaftszone geplant. Es ist zu prüfen, ob man das Signal bereits am Anfang der Landwirtschaftszone (Ecke Geb. 283) platzieren kann, wegen den Bewirtschaftungsarbeiten der angrenzenden Parzelle.<br><br>Am anderen Parzellenende (Ecke Pferdezaun) wäre die Signalisation bereits zu nahe beim Schulhaus. | Wird nicht berücksichtigt. | Die Signalisation sollte unmittelbar im Bereich der Schule angebracht werden. Beim Start der Parzelle bzw. Ecke Geb. 283 ist die Distanz zum Schulhaus aber noch beträchtlich und die Raumwirkung anders (freies Feld). Dieser Standort würde die Wirkung des Signals entsprechend abschwächen. Entsprechend wurde ein Standort gesucht, welcher möglichst eine optimale Bewirtschaftung der Parzelle bzw. Ausfahren auf den Hübeliweg mit grösseren Fahrzeugen noch zulässt (min. 4.5m Abstand zum Zaun). |
| 7 | Schulhaus Richigen | Beim Hintereingang vom Schulhaus kommen die Kinder vom Rasen direkt auf die Strasse. Sichtweiten sind sehr schlecht und die Hecken schränken alles ein. Verbesserungen sind zu prüfen, entweder sollte die Hecke geschnitten werden, oder der Nebeneingang ist grundsätzlich zu schliessen. | Wird geprüft | Die Anordung des Ausgangs mit den hohen Hecken ist tatsächlich suboptimal. Damit die Kinder nicht rücksichtslos rausrennen, wurde bereits eine Umlaufschranke angebracht. Die Hecken dienen auch als Sichtschutz für die Aktivitäten der Kinder. Es muss eine Abwägung gesucht und Lösungen mit dem Hauswart besprochen werden. Die Thematik wird unabhängig vom vorliegenden Vorhaben geprüft. |
| 8 | Am Hübeliweg Höhe Liegenschaft Nr. 211 | Einfahrtstor beim Gsteigweg: Gesamte Durchfahrtsbreite im Kurvenbereich wird benötigt für landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Doppelanhänger. | Wird berücksichtigt | Die Standorte wurden überprüft und werden auf den verschiedenen Strassenästen jeweils vor dem Knoten bereits |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | Standort des Einfahrtstor nochmals überprüfen, ob kein Einfahrtstor angebracht wird, sondern nur ein Signalpfosten ausserhalb des Strassenraums.<br>Eine markierungstechnische Verkleinerung des überdimensionierten Knotenbereiches wäre möglich. | | angebracht. Somit ist die Geschwindigkeit im Knoten bereits reduziert und die gesamte Fläche steht zum Kreuzen zur Verfügung. Auf die Markierung wird verzichtet. |
| 9 | Hübeliweg Ausfahrt in Luzernstrasse | Vorschlag, die Signalisation «kein Vortritt» durch ein «Stopp» zu ersetzen. Dies wegen schlechter Sicht auf den Fussgängerstreifen, sowie «Komplexität» des ganzen Knotens. Das Befahren der Kantonstrasse stellt erhöhte Anforderung an den Fahrzeuglenker dar und dazu kommt der Fussgängerstreifen, bei welchem der Warteraum bzw. der Fussgänger übersehen wird, weil man schnell noch in die Kantonsstrasse einfädeln möchte und der Fussgängerstreifen zu nahe bei der Abzweigung ist. | Wird nicht berücksichtigt. | Die Signalisation 'Stop' wird nur in Ausnahmefällen angewendet, wenn die Sichtverhältnisse durch keine anderen Massnahmen gewährleistet werden können. Im vorliegenden Fall ist die Sicht aber nicht durch Gebäudeteile, sondern durch Bepflanzung eingeschränkt, welche entsprechend zurückgeschnitten werden können und müssen. Zudem ist hauptsächlich die Sicht auf den nahegelegenen Fussgängerstreifen eingeschränkt. Dieser könnte gegebenenfalls auch verschoben werden, würde dann aber nicht mehr direkt auf der Wunschlinie liegen. Eine Anfrage beim Kanton hat ergeben, dass eine Verschiebung des Fussgängerstreifens aus verschiedenen Gründen nicht in Frage kommt (z.B. Wunschlinien würden verschlechtert, Lage in Abhängigkeit von Bushaltestelle etc.).<br>Entsprechend ist als Massnahme in erster Linie die Sicht durch Rückschnitt der Bepflanzung zu verbessern / zu gewährleisten. |
| 10 | Hübeliweg | Das Einfahrtstor auf Höhe der Mittelinsel auf dem Hübeliweg könnte kritisch sein, da der Flächenbedarf | Wird zum Teil berücksichtigt | Gemäss erneuter Sichtung / Absprache vor Ort und Überprüfung der Schleppkurven |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | von den landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit Doppelanhänger zum Einlenken gross ist. Gegebenenfalls Einfahrtstor deswegen etwas runterverschieben. | | wird das Einfahrtstor belassen, die bestehende Insel hingegen aufgehoben und durch eine Trennfläche mit Inselpfosten ersetzt. Dadurch entsteht mehr Manövierfläche im Knotenbereich (v.a. für grössere Fahrzeuge), die Trennung zur Vermeidung von Abkürzen bleibt aber gewährleistet. |
| 11 | Hübeliweg | Im oberen Bereich des Hübeliweg ist das Trottoir überfahrbar ausgestaltet, so dass die Fahrzeuge auf das Trottoir ausweichen können. Dies bringt eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger.<br>Es ist zu prüfen, ob dort punktuell ein bis drei Pfosten angebracht werden können. Dabei muss beachtet werden, dass die Zwischenabstände genug lang sind, damit ein Traktor mit Doppelanhänger genügend Platz hat. | Wird berücksichtigt | Dieser Vorschlag wird in der weiteren Planung aufgenommen. Entsprechende Standortvorschläge – in Abstimmung mit den geplanten Einengungen – ist im überarbeiteten Planstand ersichtlich. |
| 12 | Hübeliweg | Insbesondere bei der ersten Verengung von Seiten Luzernstrasse auf dem Trottoir ist ein Pfosten zu setzen, damit verhindert wird, dass diese umfahren werden und sowieso aufs Trottoir ausgewichen wird. Die bestehende Strassenbreite reicht auch für den landwirtschaftlichen Verkehr. Es sind flexible Pfosten einzusetzen, dass ein allfälliger Schaden am Fahrzeug nicht zu gross ausfällt. | Wird berücksichtigt | Dieser Vorschlag wird in der weiteren Planung aufgenommen. Ein entsprechender Standortvorschlag – in Abstimmung mit der geplanten Einengung – ist im überarbeiteten Planstand ersichtlich. |

## 2.2 Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung (schriftliche Eingaben)

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| 13 | Einfahrt Hübeliweg in Luzernstrasse | Landwirtschaft:<br>Hübeliweg-Gsteigweg wird für Getreidetransport zur Landi Worb verwendet. Anhängezüge (bis 18.75m) brauchen Platz um abzubiegen aus der Hauptstrasse.<br>Vorschläge:<br>- 30er Tafel nicht auf- sondern neben der aufgemalten Insel.<br>- Oder: Aufgemalte Insel und Tafel verschieben in Richtung Hoschtet die ja auch der Gemeinde gehört.<br>- Oder: Mittelinsel die zur Zeit baulich erhöht ist, abtragen und nur noch aufmalen, damit beim Abbiegen mit langen Anhängerzügen genau diese Insel überfahren werden kann. | Wird berücksichtigt | Vgl. Antwort 10. Der letzte Vorschlag wird umgesetzt. |
| 14 | Hübeliweg im Bereich Schloss wo zwei Inseln geplant sind | - Die beweglichen Pfosten dem Trottoir entlang von unten bis oben werden begrüsst, obwohl man wissen muss, dass das Kreuzen zwischen Anhängerzügen und Autos schwierig wird, weil für dieses Vorgehen eigentlich auf das Trottoir ausgewichen werden müsste.<br>- Gelbe Markierung zwischen Trottoir und Strasse von unten bis oben wird begrüsst.<br>- Insel an der Schlossgarten Mauer entlang: Diese empfehlen wir gänzlich weg zu lassen. Einerseits bewegen sich die Autos von oben nach unten unterwegs sowieso wegen der Mauer tendenziell in | Wird zum Teil berücksichtigt | Die gelbe Markierung wird wie vorgeschlagen vorgesehen.<br>Die Einengungen wurden betreffend Befahrbarkeit mit langen Fahrzeugen nochmals geprüft und entsprechend weiter auseinander platziert. Gänzlich weglassen der Einengung Seite Schlossmauer ist keine Option, da insbesondere aufgrund der Gefällssituation eher die Fahrseite Schloss höhere Geschwindigkeiten aufweist. |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | der Mitte der Strasse (weg von der Mauer). Das heisst, die Schlossgarten Mauer ersetzt die Insel. So wäre das Kreuzen mit langen Anhängerzügen doch viel besser möglich. | | |
| 15 | Buchlistrasse Im Bereich Restaurant Rössli: | Die geplante aufgemalte Insel muss weiter nach oben (weiter nach Nord-Ost) verschoben werden in den Bereich Anfang Rasen von oben her gesehen, warum: Wenn die langen Anhängerzüge von Enggistein her kommend an der geplanten Insel vorbei fahren müssen, kommen sie auf der linken Strassenseite quasi als links fahrenden Verkehr in die Kurve weiter unten, dies ist doch sehr gefährlich! Wenn die Insel weiter nach oben versetzt würde, könnten die Anhängerzüge bereits vor der Kurve wieder auf die rechte Strassenseite wechseln. Weiter würde bei einem Verschieben der Insel, der Restaurantparkplatz und somit auch das Trottoir in diesem Bereich weniger für Ausweichen benutzt. | Wird berücksichtigt | Vgl. Antwort Nr. 3 |
| 16 | Dorfeingang Gsteigweg im Bereich Gsteigweg 316 (Minder Walter): | Wie oben erwähnt, ist auch dieser Bereich im Sommer Getreidetransportweg für die ganze Region und somit müssen hier an dieser Stelle unbedingt Anhängerzüge mit einer Länge bis 18.75m kreuzen können!<br>In dieser Kurve benötigen wir jeden Zentimeter, hier darf auf keinen Fall irgend eine Tafel auf der Strasse oder am Strassenrand stehen.<br>- Hier gibt es aus unserer Sicht nur zwei Lösungen: Einerseits könnte die Tafel exakt dort aufgestellt werden wo aktuell die 40kmh Tafel montiert ist. Aber nicht auf der Strasse sondern in der Parzelle. | Wird berücksichtigt | Vgl. Antwort Nr. 8.<br>Der erste Vorschlag wird umgesetzt. |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | - Wenn das so nicht möglich ist, gibt es aus unserer Sicht nur noch die Möglichkeit den Beginn der 30er Zone weiter Richtung Dorf zu verschieben und zwar in die Nähe der Linde (z.B. im Bereich Gsteigweg 281 Zürcher Bernhard). Dort ist auch genug Platz, für Kreuzen und Tafeln. Wäre auch begründbar, weil erst ab dort beidseitig bebaut ist. | | |
| 17 | Überall wo 30km/h Tafeln montiert werden: | - Uns ist wichtig, dass überall wo 30km/h Tafeln montiert werden, weiterhin eine Durchfahrtsbreite von 3.8m gewährleistet ist. Dies wird aus unserer Sicht an einigen Stellen sehr eng. Als Beispiel nennen wir die Stelle von der Benche Richtung Kreuzung Benche- Schlosswilstrasse. Hier ist auf der Strasse kein Platz für eine Tafel, die müsste dort zwingend in die Parzelle.<br>- Sämtliche dieser 30er Tafeln müssen demontiert werden können, und sehr wichtig: Bodeneben! Heisst: Wenn die Tafel demontiert ist, kann die Stelle überfahren werden und es steht keine Bodenkonsole vor die Reifen oder anderes kaputt macht. | Wird zum Teil berücksichtigt | Alle Signaltafeln (ausser sie sind als «Tor» gekennzeichnet) sind neben dem Strassenraum (z.b. in Rabatte, Böschung etc.) platziert und ragen nicht in den Strassenraum hinein. Somit bleibt der bestehende Querschnitt unverändert. So auch im Beispiel Benchen. Entsprechend sind die Sockel vergraben und somit die Tafeln auch nicht direkt demontierbar.<br>Auch bei den Einengungen ist die Durchfahrtsbreite von 3.80 m eingehalten. Am schmalsten ist es in der Buechlistrasse, wo die Distanz zur Markierung im Minimum nur 3.32 m beträgt. Zum Blenden-Signal (ca. 50 cm breit), welches aber ca. in der Mitte der Fläche steht, ist die Distanz zum Rand aber knapp eingehalten.<br>Die Blenden in den Einengungen sowie die Pfosten auf dem Gehweg sind zudem demontierbar. |
| 18 | Abschnitt Luzernstrasse-Hübeliweg bis Kreuzung | Hier sind auf Höhe meiner Liegenschaft, Parzelle 809 zwei verengende Bauten geplant. | Wird nicht berücksichtigt | Die Einschätzungen betreffend der Wirkung des Trottoirs werden geteilt. Die Sicherheit auf dem Gehweg soll weiterhin |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | Bachstrasse/Gsteigweg | Vor etwa 15 Jahren habe ich Landwirtschaftsland für das Trottoir geben müssen. Der Erfolg dieses Trottoirs war enorm, die Schüler konnten nun gefahrlos den Schulweg begehen. Beim Neubau des Trottoirs wurde bewusst auf einen Absatz zur Strasse verzichtet, um das Kreuzen und Ausweichen gegenüber landwirtschaftlichen Fahrzeugen einfacher oder möglich zu machen. Das hat sich bis heute sehr bewährt!<br>Nun ist es für mich absolut nicht verständlich, dass zusätzlich zur Temporeduktion auch Verengungen gebaut werden. Ich bin der festen Überzeugung, dass durch diese Bauten allenfalls das Über- und Weiterfahren auf dem Trottoir gefördert würde. | | gewährleistet und gefördert werden. Wie erwähnt kann der Gehweg zum Kreuzen befahren werden. Dabei soll die Geschwindigkeit deutlich gedrosselt werden, um keine Gefährdung für Passanten darzustellen. Aus diesem Grund ist es üblich und dies hat sich in der Zwischenzeit bei der Umsetzung befahrbarer Gehwege bewährt, werden diese punktuell mit Pfosten gesichert, welche ein «vorsorgliches» Befahren des Gehweges auf eine längere Distanz bei gleichbleibender Geschwindigkeit vermeiden sollen. Die Einengungen dienen ebenfalls dazu, dass die Geschwindigkeit – insbesondere aufgrund der Gefällssituation in diesem Bereich gedrosselt wird. Gemäss Absprache wird an den Einengungen und den Pfosten festgehalten. Vgl. Antwort 14 |
| 19 | Hübelistutz | Diese Tempo 30 Tafel ist bereits bei der Einfahrt zum Hübeliweg zu positionieren (analog wo heute T40 Tafel steht) und nicht erst bei der Strassengabelung welche sehr schmal ist. | Wird nicht berücksichtigt | Die Verschiebung ist daher nicht möglich, weil dies ebenfalls für den Gsteigmoosweg gelten würde. An diesem Abschnitt besteht aber keine Bebauung und daher ist eine Tempo 30 Zone nicht sinnvoll. So wurde auch der Hübelistutz nur mit einbezogen, da dieser aufgrund des starken Gefälle und der engen Kurve nicht genügend Sicht aufweist.<br>Das Signal wird aber in die Böschung gesetzt, so dass der Strassenquerschnitt nicht eingeschränkt wird. |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| 20 | Gsteigmoosweg (Flurweg) | Der Gsteigmoosweg sollte über seine ganze Länge mit Tempo 30 beschränkt werden, dadurch könnten Tafeln eingespart werden.<br>Die Argumentation betreffend der zum Teil fehlenden beidseitigen Gebäuden entlang dem Gsteigmoosweg würde bedeuten, dass beim oberen Teil des Hübeliwegs, würde dazu führen,<br>dass der obere Teil des Hübeliweg, welche direkt zum Spielplatz der Schule führt (Parz. 4402), auch nicht mit Tempo 30 belegt werden dürfte.<br>Indem Sinne und im Sinne der Sicherheit ist das Tempo 30 für den ganzen Gsteigmoosweg anzuwenden. | Wird nicht berücksichtigt | Die Anordnung einer Tempo 30 Zone bei einem Flurweg ist absolut unüblich. Der Weg führt übers freie Feld und wird vermutlich ohnehin fast nur landwirtschaftlich genutzt (Verschmutzung Fahrzeug) und wenn dann nicht mit erhöhter Geschwindigkeit befahren (unbefestigt). Beim erwähnten westlichen Teil des Hübeliwegs handelt es sich tatsächlich um einen Grenzfall. Da dieser jedoch unmittelbar am Schulhaus vorbeiführt und die Distanz, welche nicht beidseitig bebaut ist relativ kurz ist, wurde hier durchgehend Tempo 30 vorgesehen. |
| 21 | Kreuzung Hübeliweg – Signalisation Schule | Die vorgeschlagene Position verunmöglicht das Mähen der Bioheuwiese zwischen dem best. Pferdezaun und der Verkehrstafel.<br>1. Alternative: Platzierung bei Garage Geb 283<br>2. Alternative: Tafel an Laterne innerhalb Pferdezaun<br>Begründung für Alternative 2:<br>1. Der einbiegende Verkehr vom Hübeliweg West 291 als auch der Verkehr von der Seite Geb. 283 können die Tafel einsehen<br>2. Distanz zum Schulgebäude im Vergleich zur Platzierungen bei anderen Schulen in Worb Dorf ist ausreichend für eine Platzierung bei der Ecke des Pferdezauns. | Wird nicht berücksichtigt | Vgl. Antwort 6<br>Die VSS Norm 40 851 regelt die Anordnung von besonderen Markierungen wie die vorliegende. Darin ist die Distanz zwischen Signal und Markierung klar geregelt. Ausserdem gibt diese die Distanz zwischen den beiden Markierungen vor.<br>Die beiden Alternativen wurden geprüft. Leider ist der eine Standort zu weit weg von der Schule, beim anderen wäre insbesondere die Markierung zu nahe am Schulgebäude bzw. dem Schulzugang und auch deutlich nach der erwähnten heiklen Stelle beim Knoten Hübeliweg vor dem Schulhaus. |

| Nr. | Thema | Bemerkung | Beschluss | Kommentar |
|---|---|---|---|---|
| | | Weiter wird vorgeschlagen, als begleitende Massnahme die Strassenmarkierung 'Achtung Kinder' vor der Kreuzung zu platzieren. Diese Ecke ist nämlich von der Gebäude 283 herkommend besonders heikel und extrem unübersichtlich | | Der Standort wurde jedoch so optimiert, dass er einerseits von beiden Strassenzügen einsehbar ist und andererseits zwischen Pferdekoppel und dem Signal min. 4.5m Distanz verbleiben. So sollte die Bewirtschaftung / Durchfahrt mit allen landwirtschaftlichen Fahrzeugen möglich sein. |

# 3 Fazit

Grundsätzlich scheint das Projekt nicht auf Widerstand zu stossen. Die eingebrachten Rückmeldungen und Anmerkungen werden als Verbesserungsvorschläge und Präzisierungen / Optimierungen entgegengenommen und wo möglich umgesetzt. Diese sind bereits im Planwerk aktualisiert und abgebildet worden.

Einige Rückmeldungen sind bei der Detailplatzierung von Signalen und Elementen im Rahmen der Ausführung im Speziellen zu Berücksichtigen.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Doris Däpp

Josija Nydegger

Liebefeld, 27.02.2025