

Verkehrsmassnahmen Ortsverbindungen Muri-Gümligen (Überprüfung flankierende Massnahmen); Verpflichtungskredit

1 AUSGANGSLAGE

Die Ortsverbindungen zwischen Muri und Gümligen sowie die Dorf- und Schulhausstrasse sind relativ stark verkehrsbelastet. Im Zuge der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri waren in den Jahren 2014/15 flankierende Massnahmen (FlaMa) für den Fall beschlossen worden, dass es aufgrund der Neugestaltung zu mehr Ausweichverkehr auf der Feldstrasse/Tannackerstrasse, Schulhaus-/Dorfstrasse und Aebnitstrasse kommen sollte. Von diesen Massnahmen wurden im Jahr 2019 der temporäre Zubringerdienst auf der Dorf-/Schulhausstrasse und 2021 der temporäre Zubringerdienst auf der Tannacker-/Feldstrasse umgesetzt, jeweils gültig von 06.00 bis 08.00 und von 16.30 bis 18.30 Uhr in beide Richtungen. Die Umsetzung eines identischen temporären Fahrverbots wäre auch auf der Aebnitstrasse vorgesehen gewesen.

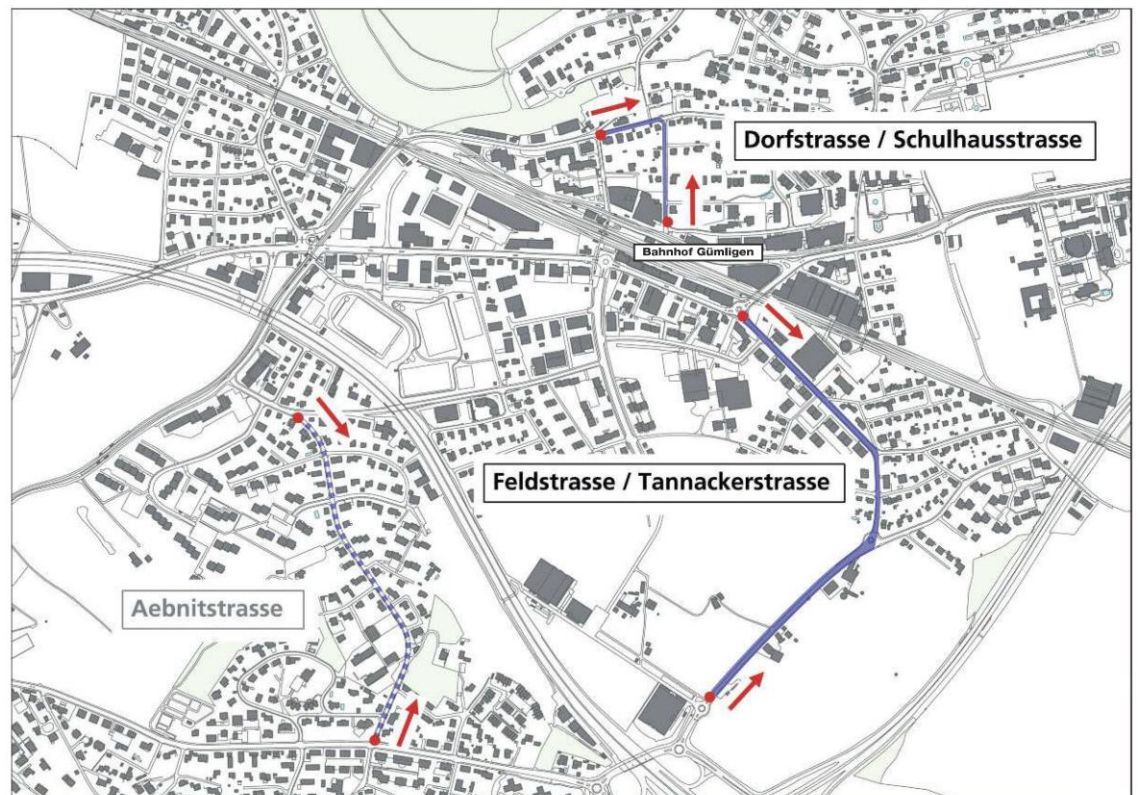


Abbildung 1 Publikation FlaMA in der Lona Juni 2019

Die Ergebnisse eines einfachen Monitorings bestätigten den empirischen Eindruck, dass die anfänglich gute Wirkung sehr rasch und sehr deutlich zurückging. Der Erfolg bzw. die Durchsetzung der Massnahmen steht und fällt offensichtlich mit einer strikten Kontrolltätigkeit durch die Polizei. Diese ist sehr personalintensiv (die Überprüfungen im Bereich Feldstrasse/Tannackerstrasse haben über zwanzig Angehörige der Polizei einen halben Tag gebunden).

Die Polizei verfügt über keine Möglichkeiten, die Kontrolltätigkeiten im erforderlichen Mass durchzuführen; sie kann – wenn die Gemeinde bereit ist, dafür zu bezahlen – ein bis zwei Mal im Jahr eine solche Kontrolle durchführen, ansonsten wird wie bei allen Zubringerdiensten einzig durch Nachfahrten anlässlich der normalen Patrouillentätigkeit kontrolliert. Die Zubringerdienste können lokal Sinn machen (Abhalten des ortsunkundigen, insbesondere des Navi-geführten, Durchgangsverkehrs in den Quartieren, sowie von spezifischen Gruppen mit hoher Regeltreue wie z.B. Fahrlehrer; positive Beeinflussung des Fahrverhaltens durch «Unrechtsbewusstsein» etc.).

Wo der Nutzungsdruck hoch ist, vermag ein Fahrverbot mit Zubringerdienst alleine wenig auszurichten, das vermögen nur bauliche Massnahmen (Sperrung). Wenn die Benutzung durch die Berechtigten weiterhin möglich sein soll, braucht es Barrieren oder Poller, wobei der Kreis der Berechtigten klein bleiben muss, damit die Administrierung der Zugangsrechte und -mittel noch mit verhältnismässigem Aufwand geleistet werden kann.

Aufgrund dieser Ausgangslage und des Umstands, dass mit vorliegenden Verkehrsmessungen nur eine leichte Zunahme des Verkehrs an der Aebnitstrasse angenommen werden durfte, beschloss der Gemeinderat, das temporäre Fahrverbot auf der Aebnitstrasse vorerst nicht einzuführen.

Anstelle der unwirksamen Massnahmen (temporäre Fahrverbote) gegen den durch die Umgestaltung des Autobahnanschlusses bedingten allfälligen Mehrverkehr (den es so in der Folge nicht gab), wurde eine Überprüfung und mögliche Neuausrichtung der FlaMa beschlossen, um mit einen grösseren Betrachtungsperimeter und durch weiter gefasste Massnahmen den Verkehr möglichst sicher zu bewältigen.

Ziele der Studie zur Überprüfung der Flankierenden Massnahmen

Mit der Studie sollte ergebnisoffen geprüft werden:

- ob mit den bereits realisierten temporären Fahrverboten mit Zubringerdienst die gesetzten verkehrlichen Ziele und die Anliegen der Anstösser aktuell wie auch zukünftig erreichbar sind,
- ob es eine oder mehrere Alternativen mit einer Neuausrichtung der FlaMa gibt, welche die Ziele besser erreichen,
- und wenn ja, wie diese auszugestalten sind und welche davon die zweckmässigste Lösung mit der besten Akzeptanz bei den Behörden und der Bevölkerung ist.

Inhaltlich sollten sich die neuen Verkehrslösungen an folgenden Zielen orientieren:

- Eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für die Schulkinder
- Eine bessere Verträglichkeit des Verkehrs auf den genannten Strassen
- Die Verringerung des Durchgangsverkehrs durch das Gemeindegebiet
- Das Aufrechterhalten der Ortsverbindungen zwischen Muri und Gümligen für den Lokalverkehr.

2

PLANUNGSPROZESSE UND ENTSCHEIDE

Überblick Ortsverbindungen Muri-Gümligen

Abbildung 2 zeigt die Ortsverbindungen zwischen Muri bzw. dem Autobahnanschluss Muri und Gümligen, respektive zwischen den beiden kantonalen Hauptverkehrsstrassen Thunstrasse und Worbstrasse.

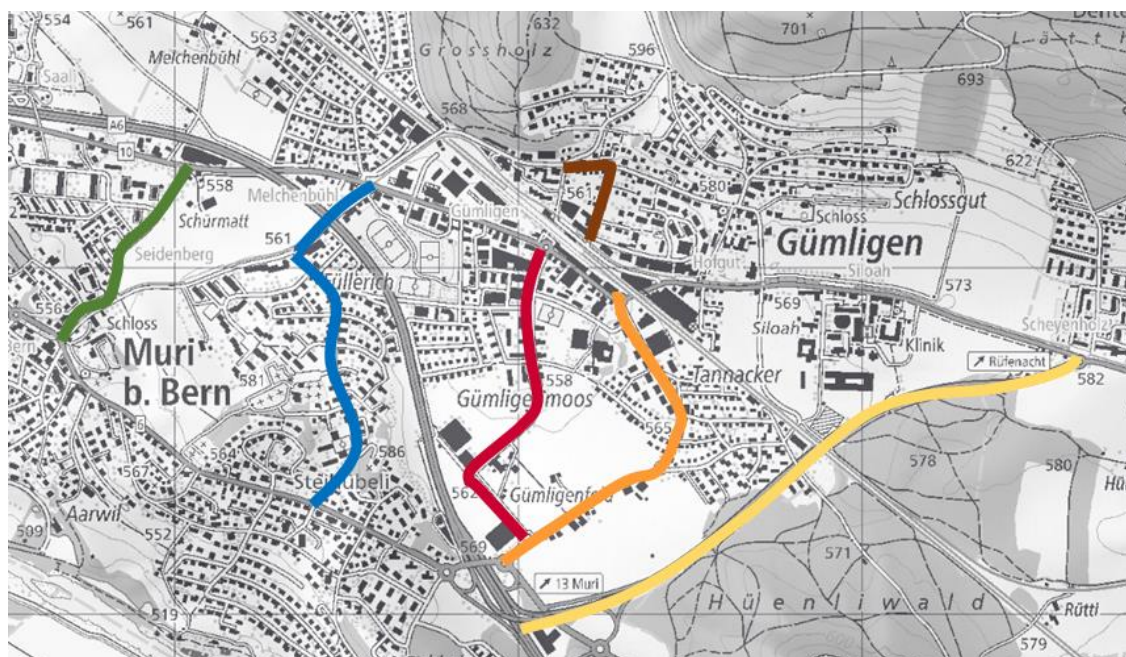


Abbildung 2 Strassenzüge mit Verbindungsfunktion zwischen Muri bzw. Anschluss Muri und Gümligen

- Die Thorackerstrasse (grün) verfügt über den Ausbaustandard einer Verbindungsstrasse und führt dem Siedlungsrand entlang. Die Verkehrsbelastung ist verträglich. Bei einer Verkehrszunahme wird allenfalls die Funktionalität des Knotensystems im Zentrum Muri kritischer.
- Auf der Aebnitstrasse (blau) ist nicht unbedingt die Verkehrsmenge, sondern die Verträglichkeit des Verkehrs problematisch. Sie soll durch die FlaMa entlastet bzw. der Verkehr soll verträglich abgewickelt werden. Dabei ist der Schulwegsicherheit besondere Beachtung zu schenken.

- Die Moosstrasse (rot) ist heute für den MIV nicht durchgängig befahrbar (Fahrverbot durchs Gümligenmoos). Im Sinn einer Lastverteilung auf mehrere Achsen wäre allenfalls eine Öffnung zu prüfen.
- Die Tannacker-/Feldstrasse (orange) soll durch die FlaMa entlastet bzw. der Verkehr soll verträglich abgewickelt werden.
- Auf der Dorf-/Schulhausstrasse (braun) sollte Durchgangsverkehr vermieden werden. Zugleich ist die Erreichbarkeit des Bahnhofs vom Norden des Gemeindegebiets sicherzustellen.
- Der Autobahzubringer Rüfenacht (gelb) sollte in seiner Funktion als Hochleistungsstrassenverbindung auch möglichst viel des Ortsverkehrs zwischen Muri und Gümligen aufnehmen.

Im Rahmen der Studie zur Neuausrichtung der FlaMa wurden diese Strassenverbindungen bezüglich ihrer heutigen und ihrer möglichen zukünftigen Funktion, dem Bedarf nach Schutz der Anstösser, nach Entlastung vom Durchgangsverkehr und bezüglich einer verträglichen Gestaltung der Strassenräume überprüft und es wurden verschiedene Lösungsvarianten entwickelt.

Begleitgruppe und Mitwirkung

Um lokales Wissen einzubinden und eine möglichst breit abgestützte Lösung zu finden, setzte der Gemeinderat eine Begleitgruppe mit rund 20 Vertreterinnen und Vertretern von Ortsparteien, Quartierorganisationen und weiteren Interessengruppen ein. An drei Workshops diskutierte die Begleitgruppe die gegenwärtige Situation, mögliche Stossrichtungen und die Lösungsvorschläge des Planungsteams für die einzelnen Strassenzüge. Die Empfehlungen des Planungsteams und der Begleitgruppe lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Thorackerstrasse: Neu Tempo 40 und Kernfahrbahn mit Radstreifen. Bei unzureichender Wirkung Umgestaltung der Einmündungen des Seidenberggässchens und des Kranichwegs
- Aebnit- und anschliessende Füllerichstrasse: Neu Tempo 30, Rechtsvortritt am Knoten Aebnit-/Füllerichstrasse, Einengungen an diversen Einmündungen
- Östliche Füllerichstrasse: Tempo 30 mit Ausnahme des Bereichs der Autobahnunterführung (Tempo 40 mit Radstreifen)
- Dorf-/Schulhausstrasse: Aufhebung des temporären Fahrverbots, zusätzliche Parkfelder auf der Schulhausstrasse, zusätzliche Verengungen
- Tannacker-/Feldstrasse: Aufhebung des temporären Fahrverbots, Tempo 50 Feldstrasse bis Kreisel Sonnenweg, Tempo 30 mit Rechtsvortritt bis Niesenweg, Tempo 40 auf der restlichen Tannackerstrasse. Bei ungenügender Wirkung: Kernfahrbahn auf der Tannackerstrasse, Einengung beim Rosenweg, allenfalls Einengung mit Kap-Haltestelle

Der Gemeinderat unterzog die Empfehlungen einer freiwilligen öffentlichen Mitwirkung. Drei Viertel der Mitwirkenden bestätigten, dass die bestehenden flankierenden Massnahmen auf der Dorf-/Schulhausstrasse und der Tannacker-/Feldstrasse nur eine ungenügende Wirkung entfalten. Ebenfalls bestätigte eine grosse Mehrheit der Mitwirkenden, dass die Zielsetzungen der Verkehrsstudie korrekt gewählt wurden und unterstützten den empfohlenen Lösungsansatz «bessere Verträglichkeit und Koexistenz in einem erweiterten Perimeter». Die vorgeschlagenen Massnahmen und die Prioritätensetzungen der Umsetzungsstufen wurden von den Mitwirkenden für alle Achsen ebenfalls zu mindestens 70 % unterstützt.

Der Gemeinderat diskutierte die Ergebnisse der Studie und Rückmeldungen aus der Mitwirkung eingehend. Er weicht in seinen Beschlüssen nur geringfügig von den Empfehlungen des Planungsteams und der Begleitgruppe ab:

- Die Anpassung der Einmündung Thorackerstrasse/Seidenberggässchen soll von Anfang umgesetzt werden; hingegen soll die Höchstgeschwindigkeit weiterhin bei 50 km/h liegen. Die Thorackerstrasse soll verkehrorientiert bleiben, sie hat Ortsverbindungscharakter und entlastet die Verbindung über das Aebnit. Sie ist betreffend Querschnitt, Randbebauung und Einmündungen gut dafür geeignet.
- Das temporäre Fahrverbot auf der Dorf-/Schulhausstrasse soll ergänzend zu den vorgeschlagenen Massnahmen in Kraft bleiben. Dies wird vom Quartierleit in Kenntnis der fehlenden flächendeckenden Durchsetzungsmöglichkeiten bevorzugt.
- Auf der Füllerichstrasse soll durchgehend Tempo 30 gelten, weil das die Verbindungsachse zwischen den Schul- und Sportanlagen im Seidenberg und im Moos ist.
- Die zahlreichen geplanten Verengungen sollen zunächst in Form von Markierungen und Pollern umgesetzt werden. So können sie rascher und kostengünstig realisiert werden, und es kann die ideale Durchfahrtsbreite ausgetestet werden. Die definitive Umsetzung erfolgt im Rahmen des ordentlichen Strassenunterhalts.
- Falls sich in der Wirkungskontrolle zeigt, dass die Ziele nur ungenügend erreicht werden, sind zusätzliche Massnahmen zu prüfen, zu welchen in der Studie bereits Vorschläge enthalten sind.

3

PROJEKT / GEPLANTE VERKEHRSMASSNAHMEN**Thorackerstrasse**

Die Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 km/h wird beibehalten. Es werden aber Massnahmen zur Verbesserung der Velosicherheit umgesetzt:

- Im Interesse des Veloverkehrs werden eine rund 6 m breite Kernfahrbahn und 1,5 m breite Radstreifen markiert.
- Die Einmündungen des Seidenberggässchen wird umgestaltet und mit einem geschützten 2,5 m breiten Wartebereich für abbiegende Velofahrende versehen. Dieser ist mit baulichen Schutzinseln versehen.
- Die Einmündung des Kranichwegs erfährt ebenfalls Anpassungen. Die Abbiegespur wird durch einen 2,5 m breiten Mittelbereich als Abbiegehilfe ersetzt, um Fläche für einen Landabtausch bei der Einmündung des Seidenberggässchens zu gewinnen.



Abbildung 3 Massnahmen Thorackerstrasse

Legende

-  Kernfahrbahn
-   Rechtsvortritt
-  Anfügen Längsparkfelder
-  Seitliche Verengung
-  Torsituation
-  Mittelbereich / Abbiegehilfe

Aebnitstrasse und angrenzende Füllerichstrasse

Auf die Einführung des temporären Fahrverbots wird verzichtet. Es werden aber Massnahmen umgesetzt, welche die Verträglichkeit des Verkehrs verbessern, für bessere Sichtweiten sorgen und zu einer höheren Verkehrssicherheit der zahlreichen Schulkinder und Velofahrenden beitragen:

- Die Höchstgeschwindigkeit wird von 40 km/h auf 30 km/h reduziert und die Aebnit- und die Füllerichstrasse in die benachbarten Tempo-30-Zonen integriert.
- Die Fussgängerstreifen bleiben bestehen werden aber wegen der Verengungen teilweise versetzt.
- Vor und nach dem Schulhaus Aebnit werden auf der Fahrbahn nochmals der Hinweise auf Tempo 30 und das Gefahrensignal «Schule» aufgebracht.
- Die schmalen Radstreifen werden aufgehoben. Bei Tempo 30 funktioniert das Miteinander von Velo und Auto in der Regel gut, Velofahrende können sich ihren Platz nehmen und werden nicht mehr an den Strassenrand gedrängt.
- An zahlreichen Einmündungen wird die Strassenbreite durch Einengungen in Form auf rund 4,8 m Breite verschmälert. Die Einengungen werden mit einer weissen Linie markiert und teilweise mit einem Poller versehen.
- Dies erleichtert das Queren der Strasse und verbessert die Sichtverhältnisse für einmündende Fahrzeuge.
- Am Knoten Aebnit-/Füllerichstrasse gilt neu Rechtsvortritt.
- Beim Schulsportplatz an der Füllerichstrasse, wo die Tempo-30-Zone beginnt, wird mit einer Verengung der Fahrbahn auf 3,8 m eine Torsituation geschaffen.

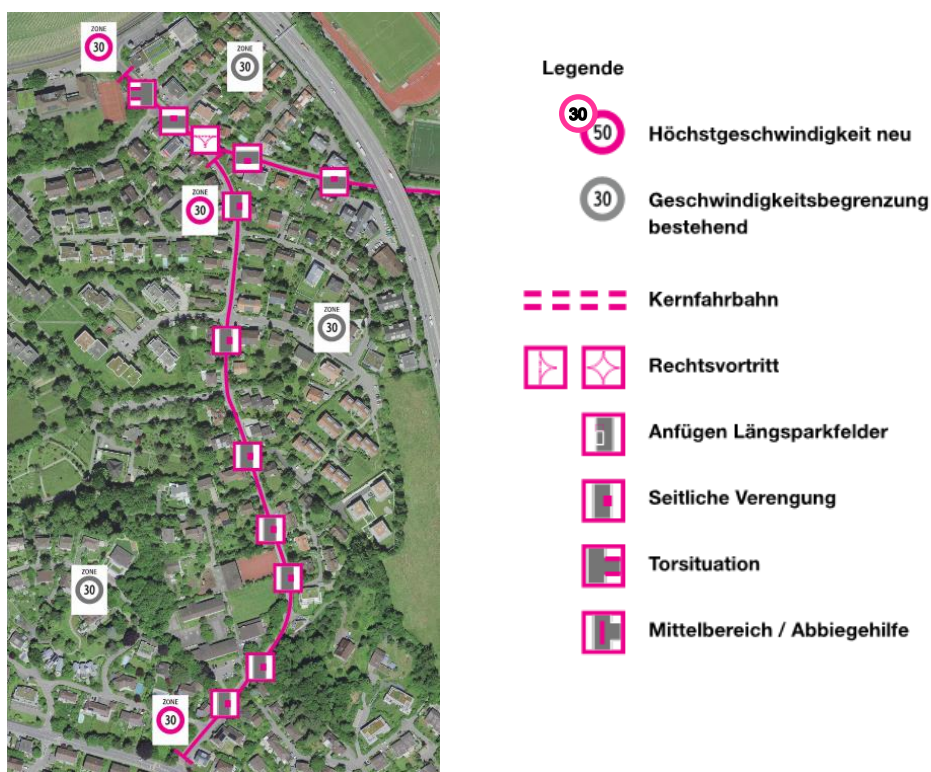


Abbildung 4 Massnahmen Aebnit- und angrenzende Füllerichstrasse

Östliche Füllerichstrasse

Im Einklang mit den Massnahmen auf der Aebnit- und der angrenzenden Füllerichstrasse werden auch auf der östlichen Füllerichstrasse Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Eine Verlagerung von Ausweich- und Durchgangsverkehr auf die Füllerichstrasse soll so vermieden werden:

- Die Höchstgeschwindigkeit wird auf der ganzen östlichen Füllerichstrasse von 40 km/h auf 30 km/h reduziert und die Füllerichstrasse in die benachbarten Tempo-30-Zonen integriert.
- Beim Ladenzentrum reduziert eine weiss markierte Verengung die Durchfahrtsbreite auf 3,8 m. Bei der Einmündung der Morgenstrasse wird eine Verengung mit 4,8 m Durchfahrtsbreite realisiert. Die beiden Fussgängerstreifen bleiben bestehen.
- Zwischen der Moosstrasse und der Einmündung der Morgenstrasse werden die Radstreifen demarkiert. Im anschliessenden Abschnitt der Autobahnunterführung wird eine Kernfahrbahn mit rund 6,5 m Breite signalisiert. Im anschliessenden Abschnitt bis zur Einmündung der Aebnitstrasse werden die Radstreifen ebenfalls demarkiert.



Abbildung 5 Massnahmen östliche Füllerichstrasse

Legende

-  Höchstgeschwindigkeit neu
-  Geschwindigkeitsbegrenzung bestehend

-  Kernfahrbahn
-  Rechtsvortritt
-  Anfügen Längsparkfelder
-  Seitliche Verengung
-  Torsituation
-  Mittelbereich / Abbiegehilfe

Feld- und Tannackerstrasse

Auf der Feld- und der Tannackerstrasse werden Massnahmen umgesetzt, welche eine langsamere, umsichtigere Fahrweise erzwingen, die Verkehrssicherheit verbessern und die Fahrt über die Feld- und Tannackerstrasse auf Grund der längeren Fahrzeiten für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv machen.

- Das temporäre Fahrverbot wird aufgehoben.
- Auf der Feldstrasse zwischen den Kreiseln Mediamarkt und Sonnenweg wird die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h reduziert.
- Das Lastwagenfahrverbot mit «Zubringer gestattet» bleibt bestehen
- Vom Kreisel Sonnenweg bis nach der Einmündung des Niesenwegs gilt neue Tempo 30 (Integration in die benachbarten T30-Zonen).
- An den beiden Knoten der Feldstrasse mit dem Lerchenweg/Sonnenweg und dem Niesenweg gilt neu Rechtsvortritt. Dies trägt zur Verkehrsberuhigung bei und verbessert die Knotensichtweiten.
- Beim Knoten Rosenweg wird zudem eine Verengung mit einer Durchfahrtsbreite von 4,8 m mittels einer weissen Linie markiert.
- Auf der Tannackerstrasse zwischen dem Hacokreisel und dem Beginn der Tempo-30-Zone werden eine Kernfahrbahn mit einer Breite von rund 7m und beidseits davon 1,5 m breite Radstreifen markiert.
- Die heutigen Fussgängerstreifen bleiben bestehen und werden teilweise leicht versetzt.

Falls die Wirkungskontrolle unbefriedigend ausfällt, werden stärkere bauliche Eingriffe zum Thema, wie eine Kap-Haltestelle in der Tannackerstrasse, welche die Hälfte der Fahrbahnbreite besetzt.

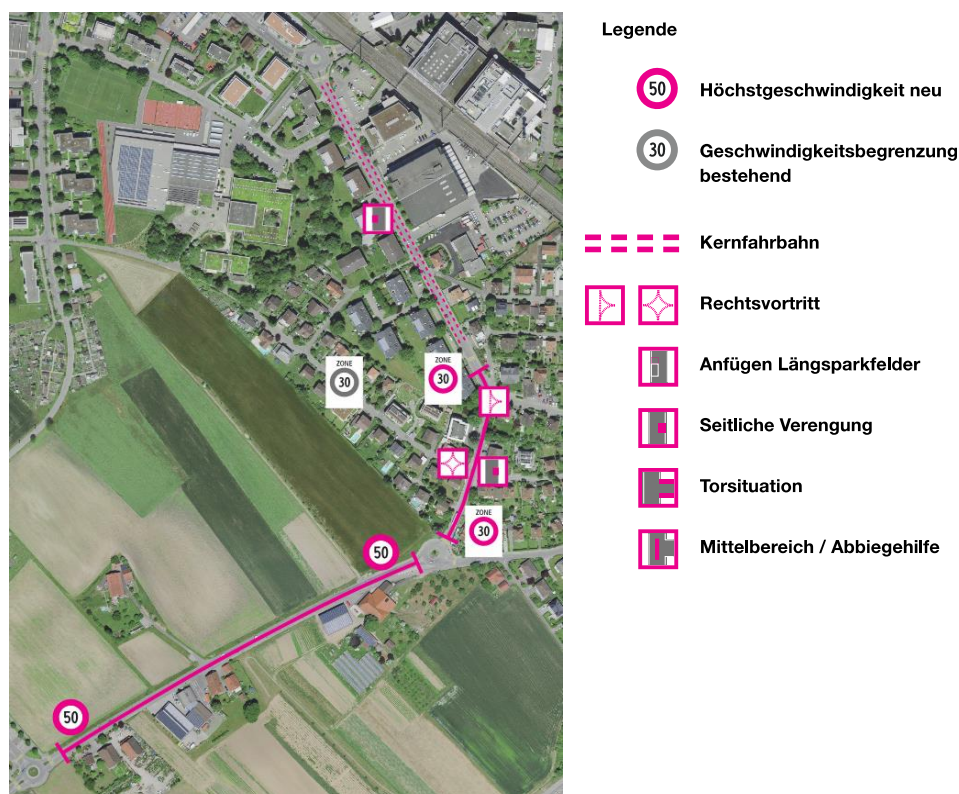
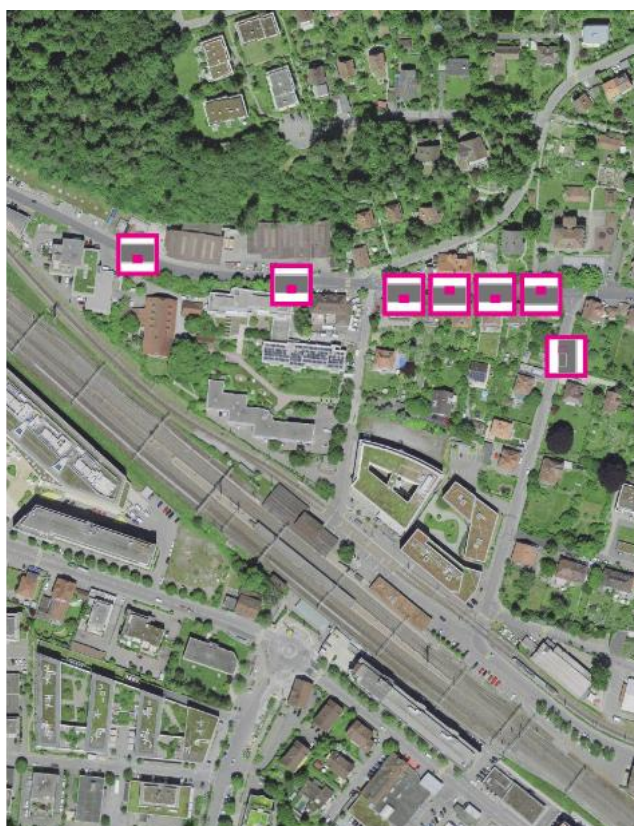


Abbildung 6 Massnahmen Feld- und Tannackerstrasse

Dorf- und Schulhausstrasse

Auf der Dorf- und der Schulhausstrasse werden Massnahmen umgesetzt, welche den Durchfahrtswiderstand auf der schmalen Quartierstrasse weiter erhöhen. Das temporäre Fahrverbot auf der Schulhaus-/Dorfstrasse wird beibehalten:

- Auf der Dorfstrasse zwischen dem Bahnübergang und der Bahnhofstrasse gilt weiterhin Tempo 40. Zwei Verengungen reduzieren neu die Fahrbahnbreite auf 4,8 m und vor der Einmündung der Bahnhofstrasse auf 3,8 m und sorgen so für eine bessere Einhaltung von Tempo 40.
- Auf der restlichen Dorf- und der Schulhausstrasse gilt weiterhin Tempo 30.
- Auf der Dorfstrasse werden drei zusätzliche Verengungen analog der bestehenden Einengung in der Schulhausstrasse umgesetzt.
- In der Schulhausstrasse werden dem obersten Parkfeld drei weitere Parkfelder angefügt.



Legende

-  Anfügen Längsparkfelder
-  Seitliche Verengung
-  Torsituation
-  Mittelbereich / Abbiegehilfe

Abbildung 7 Massnahmen Dorf- und Schulhausstrasse

4 UMSETZUNG

Wenn der Kredit bewilligt wird, werden in einem ersten Schritt die nötigen Publikationen (Änderungen Geschwindigkeitsregimes, Aufhebung temp. Fahrverbot Feldstrasse/Tannackerstrasse) erfolgen und die Baubewilligungsunterlagen für die Thorackerstrasse erstellt sowie die Verhandlungen für den nötige Landerwerb an die Hand genommen. Je nach Ergebnis der Publikationen und Verhandlungen werden die Massnahmen pro Strassenzug umgesetzt.

5 FINANZIERUNG

Für die bisherigen Arbeiten (Planung, Projektierung SIA 1-3) wurden in Gemeinderatskompetenz bereits ein Kredit über insgesamt CHF 185'000.00 gesprochen (Kontonummer 6150.5290.06).

Für die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen fallen folgende Kosten an:

Honorare	CHF	88'000.00
Planer/Ingenieur/Bauleitung	CHF	47'000.00
Wirkungskontrolle	CHF	33'000.00
Kommunikation Einführung	CHF	8'000.00
Markierung/Signalisierung/Bau	CHF	331'000.00
Thorackerstrasse	CHF	146'000.00
Aebnit- / Füllerichstrasse	CHF	67'000.00
Östliche Füllerichstrasse	CHF	53'000.00
Tannacker- / Feldstasse	CHF	40'000.00
Dorf- / Schulhausstrasse	CHF	25'000.00
Reserve 10%, Rundung	CHF	42'000.00
Total (inkl. MWST)	CHF	461'000.00

Im Investitionsplan 2024-2029 wurden für das Projekt CHF 385'000.00 eingestellt. Die Differenz erklärt sich aus der Anpassung des Projektumfangs. Die bauliche Anpassung des Einlenkens Thorackerstrasse/Seidenberggässchen war im Investitionsplan noch nicht enthalten.

6 ANTRAG

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss Art. 37 Abs. 1 Ziff. 2 Bst. b der Gemeindeordnung, folgenden

Beschluss

zu fassen:

1. Das Projekt "Verkehrsmassnahmen Ortsverbindungen Muri-Gümligen" wird genehmigt und dafür ein Verpflichtungskredit von total CHF 461'000.00 unter der Nr. 6150.5010.88 bewilligt.
2. Teuerungsbedingte Mehraufwendungen sowie Mehrkosten in Folge der Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes gelten als genehmigt.
3. Mit dem Vollzug wird der Gemeinderat beauftragt.

Gümligen, 14. Oktober 2024

GEMEINDERAT MURI BEI BERN
Der Präsident Die Sekretärin

Stephan Lack Corina Bühler

Beilagen (nur elektronisch verfügbar - <https://www.muri-guemligen.ch/grossergemeinderat>):

1. Thoracker 1:500
2. Aebnitstrasse/Seidenberggässchen 1:500
3. Füllerichstrasse 1:500
4. Schulhausstrasse/Dorfstrasse 1:500
5. Feldstrasse/Tannackerstrasse 1:500