

KURZBERICHT

Halter AG – Bern / August 2017

Oberdiessbach – Vogt-Areal

Planung Mobilität und Verkehr



Datei	Version	Datum	Änderungsgrund	Koreferat	Projektleitung	Projektbearbeitung
1707_170a-rap-ugl-ENTWURF.docx	1	27.7.17		C. Hänggi	U. Gloor	U. Gloor
1707_170a-rap-2-ugl.docx	2	28.8.17		A Renard	U. Gloor	U. Gloor

Transitec Beratende Ingenieure AG
 Jubiläumsstrasse 95 · CH-3005 Bern
 T +41 (0)31 381 69 12
 bern@transitec.net · www.transitec.net



Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Aufgabe.....	4
2. Grundlagen	4
3. Situationsanalyse	4
3.1 Strassennetz	4
3.2 ÖV-Erschliessung	6
3.3 Fussverkehr.....	7
3.4 Veloverkehr	10
3.5 Verkehrssicherheit.....	12
3.6 Historische Verkehrswege.....	13
3.7 Verkehrsrichtplan 2008, Parkierungskonzept Entwurf 2017	14
3.8 Parkierung Vogt-Areal.....	14
4. Zukünftige Rahmenbedingungen und Anforderungen ans Vogt-Areal.....	17
4.1 Fussverkehr.....	17
4.2 Strassen	17
4.3 Parkierung.....	17
4.4 Anschluss des Vogt-Areals ans Strassennetz	18
5. Flankierende Massnahmen	18

1. Aufgabe

Die Halter AG, die Vogt AG und die Gemeinde Oberdiessbach planen eine Arealentwicklung auf dem Firmengelände der Vogt AG in Oberdiessbach, von der heutigen Industrie- und Gewerbenutzung hauptsächlich zu einer Wohnnutzung, allenfalls ergänzt um einen Anteil Verkaufsfläche. Dazu soll eine Testplanung mit 3 Teams durchgeführt werden. Im Vorfeld der Testplanung sollen die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Anforderungen geklärt und die entsprechenden Bestimmungen für das Verfahrensprogramm formuliert werden.

2. Grundlagen

- Programm Testplanung Vogtareal, Entwurf, 3. Juli 2017
- Gemeinde Oberdiessbach, Verkehrsrichtplan, 2008
- Gemeinde Oberdiessbach, Parkierungskonzept, Juni 2017
- Map.geo.admin.ch (21.7.2017)
- Erhebungen der Gemeinde zur Anzahl betroffener Schüler, sowie bezüglich der Firmen Vogt, Hoffmann Neopac und Neuenschwander zum Modal-Split, zur An- und Auslieferung sowie zur Parkierung; 31.7.2017
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern (nachgeführt am 15. Januar 2016)
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (28.1.2016)
- Rückmeldungen Florian Künti vom 27.7.2017 und 24.8.2017

3. Situationsanalyse

3.1 Strassennetz

Das Areal liegt im nördlichen Spickel zwischen Schulhausstrasse und Freimettigenstrasse. Die Schulhausstrasse und die Freimettigenstrassen haben die Funktion einer Sammelstrasse.

Die Fahrbahnen sind relativ schmal. Auf einer Fahrbahn von 5.00 m können beispielsweise zwei Lastwagen nicht kreuzen.

Strasse	Abschnitt	Fahrbahnbreite
Freimettigenstrasse	Vogt-Areal südlich Industriestrasse	ca. 5.80 m (inkl. Fussgängerlängsstreifen)
	Vogt-Areal zwischen Industrie- und Schulhausstrasse	ca. 5.00 m
Industriestrasse	Osten	ca. 5.50 m
Schulhausstrasse	Vogt-Areal	ca. 5.00 m

Tabelle 1: Fahrbahnbreiten im Umfeld des Vogt-Areals

Zu den Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Strassen liegen keine Zählungen vor. Heute können jedoch keine Kapazitätsprobleme festgestellt werden.

Geschwindigkeitsregime: Auf allen Strassen gilt grundsätzlich Tempo „50 generell“. Durch Bodenmarkierung und zwei Berliner Kissen wird der Verkehr auf der Schulhausstrasse im Bereich des Primarschulhauses beruhigt.

Erlaubte Fahrbeziehungen: Auf der Freimettigenstrasse ist ab Industriestrasse in Fahrtrichtung Süden ein Fahrverbot für Lastwagen (2.07) und für Gesellschaftswagen (2.08) signalisiert.

Das Vogt-Areal wird heute hauptsächlich über die Freimettigenstrasse erschlossen. Ein grosser Teil des Verkehrs verkehrt über die Industriestrasse zur Burgdorfstrasse.

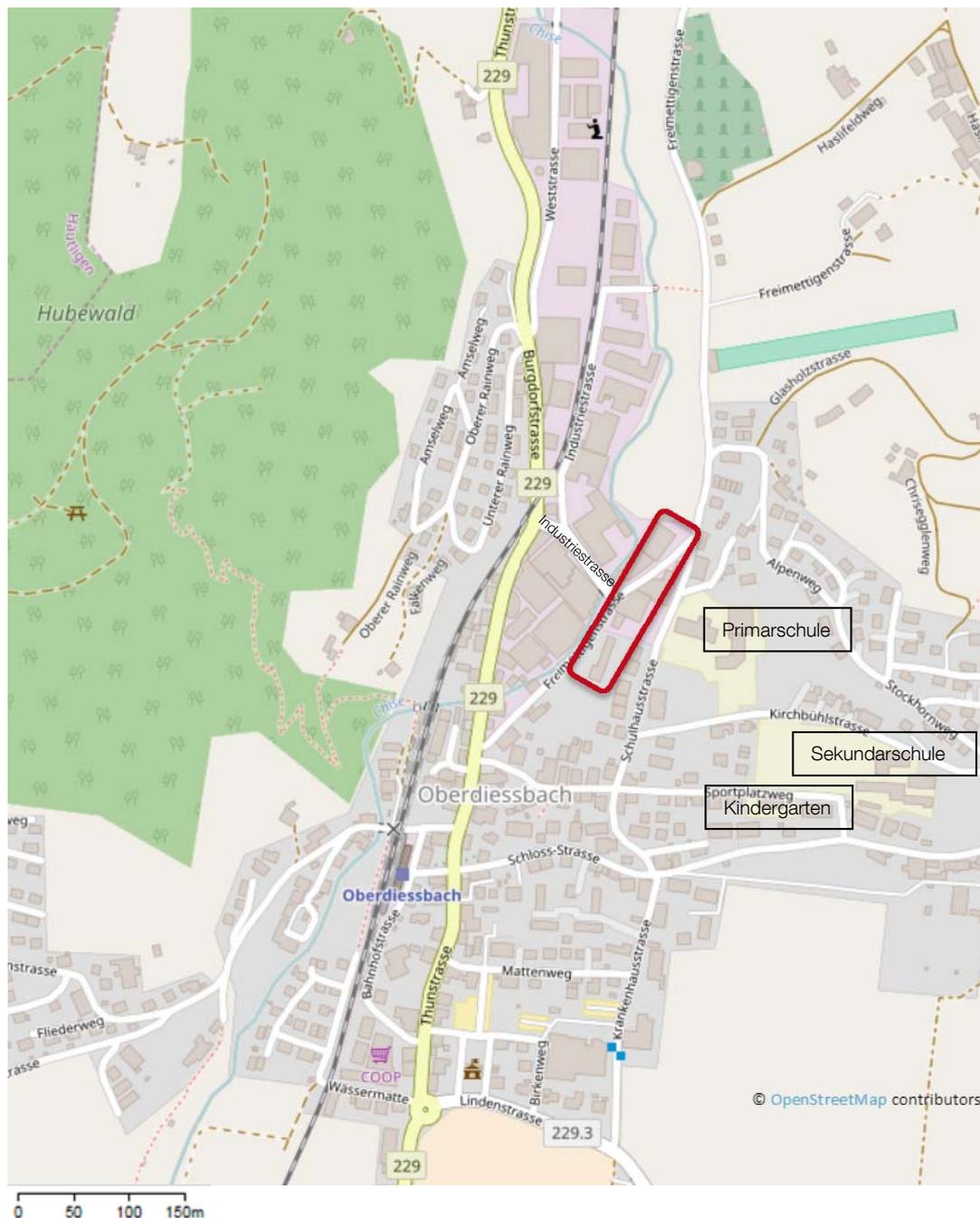
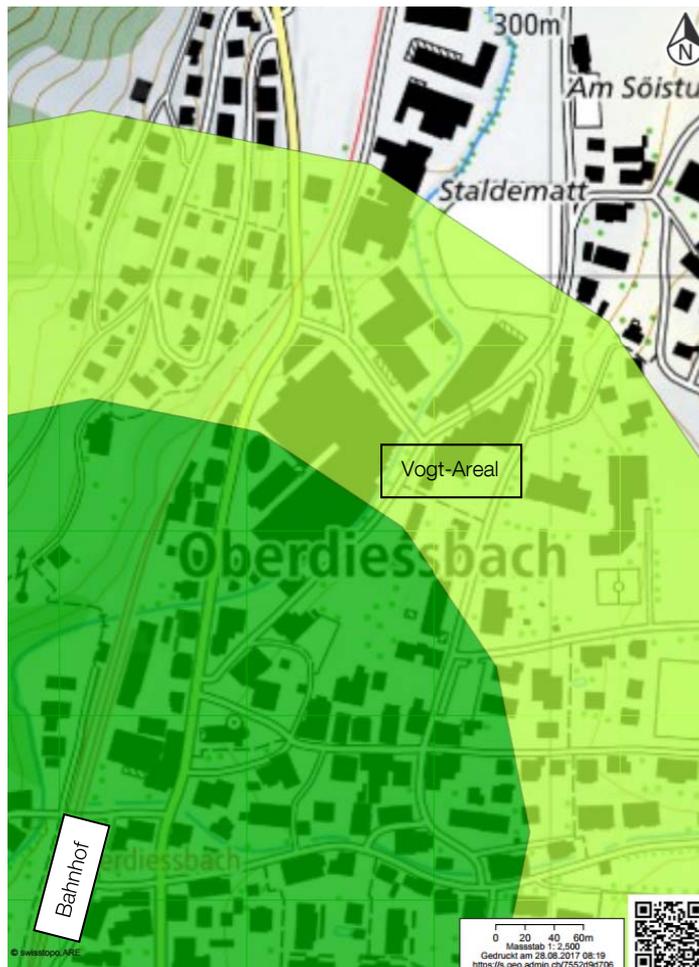


Abbildung 1: Vogt-Areal in Oberdiessbach

3.2 ÖV-Erschliessung

Das Areal ist nur ca. 300 – 400 m vom Bahnhof Oberdiessbach entfernt. Dort bestehen werktags je 2 Verbindungen pro Stunde Richtung Thun und Richtung Konolfingen, mit Umsteigemöglichkeit Richtung Bern. Die Reisezeit nach Thun beträgt ca. 15 Minuten, nach Bern ca. 30 Minuten (inkl. Umsteigen).

Das Areal liegt in der ÖV-Güteklasse D, am südlichsten Rand in der ÖV-Güteklasse C. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Oberdiessbach ist relativ direkt (Freimettigenstrasse, Burgdorfstrasse, Haubenstrasse) und sicher.



(Quelle: map.geo.admin.ch 21.7.2017)

Legende

- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Abbildung 2 : ÖV-Erschliessung

3.3 Fussverkehr

Die Situation für den Fussverkehr ist unterschiedlich:

- Auf der **Freimettigenstrasse** besteht Richtung Ortszentrum ein markierter Fussgängerlängsstreifen, es hat relativ wenig Verkehr und die Geschwindigkeiten des Fahrverkehrs erscheinen in der Regel den Umständen angepasst. Im Abschnitt zwischen Industriestrasse und Schulhausstrasse hat es beidseitig ein schmales Trottoir.
- Auf der **Schulhausstrasse** besteht auf der Ostseite ein durchgehendes Trottoir sowie ein schmales Trottoir auf dem Abschnitt entlang des Vogt-Areals. Dank der Verkehrsberuhigung ist das Queren einfach möglich.
- Auf der **Industriestrasse** besteht ein schmales Trottoir auf der Südseite, das jedoch auch von Lastwagen befahren wird, zum Ausweichen oder rückwärts zur Anlieferung Hoffmann Neopac AG (ca. 150 Anlieferungen mit Lastwagen pro Woche). Mit Markierungen wird versucht, das Trottoir von Fahrzeugen frei zu halten. Das nordseitige Trottoir ist nicht durchgehend.



Freimettigenstrasse (Blickrichtung Dorfzentrum)



Schulhausstrasse (links Primarschule)



Industriestrasse (Blickrichtung Westen)

Abbildung 3: Strassen im Umfeld des Vogt-Areals

Auch im Bereich des **Knotens Industriestrasse / Burgdorfstrasse** ist die Situation nicht ideal:

- Beim Fussgängerstreifen über die Industriestrasse sind die erforderlichen Sichtweiten nicht eingehalten.
- Im Knotenbereich bei der Gerberei sind diverse Sichtbeziehungen sehr schlecht und für die Fussgänger fehlen gesicherte Bereiche und Übergänge (v.a. Richtung Industriestrasse Nord).



Unzureichende Sichtweite beim Fussgängerstreifen über die Industriestrasse an der Burgdorfstrasse



Unzureichende Sichtweiten beim Knoten vor der Gerberei (Blickrichtung Osten)



Industriestrasse beim Knoten vor der Gerberei (Blickrichtung Norden)

Abbildung 4: Knotenbereich Industriestrasse / Burgdorfstrasse

Die Industriestrasse, die Freimettigenstrasse und die Schulhausstrasse sowie der Fussweg durchs Vogt-Areal sind wichtige **Schulwege**. Zwischen dem Quartier Amselweg/Rainweg westlich der Bahnlinie und der Primarschule an der Schulhausstrasse sowie dem Kindergarten am Sportplatzweg und der Sekundarschule an der Kirchbühlstrasse sind täglich 31 Schüler/innen unterwegs (vgl. Seite 5), zwischen dem Quartier Nord (Alpenweg, Freimettigenstrasse, Haldenweg, Hasli, Kirchstrasse, Schulhausstrasse) und den Schulen 23 Schüler/innen pro Tag. Entsprechend wichtig ist es, im Rahmen der Neuüberbauung des Vogt-Areals die Situation so gut wie möglich zu verbessern.

Entlang der Parzellengrenzen des Vogt-Areals Süd ist ein **Trottoir** durch Dienstbarkeiten gesichert, allerdings nur 1.00 – 1.80 m breit. In West-Ost-Richtung führt ein **Fussweg durchs Vogt-Areal Süd**. Er ist mit einer Breite von 2.00 m mit einer Dienstbarkeit gesichert (vgl. Programm Testplanung Seite 26).



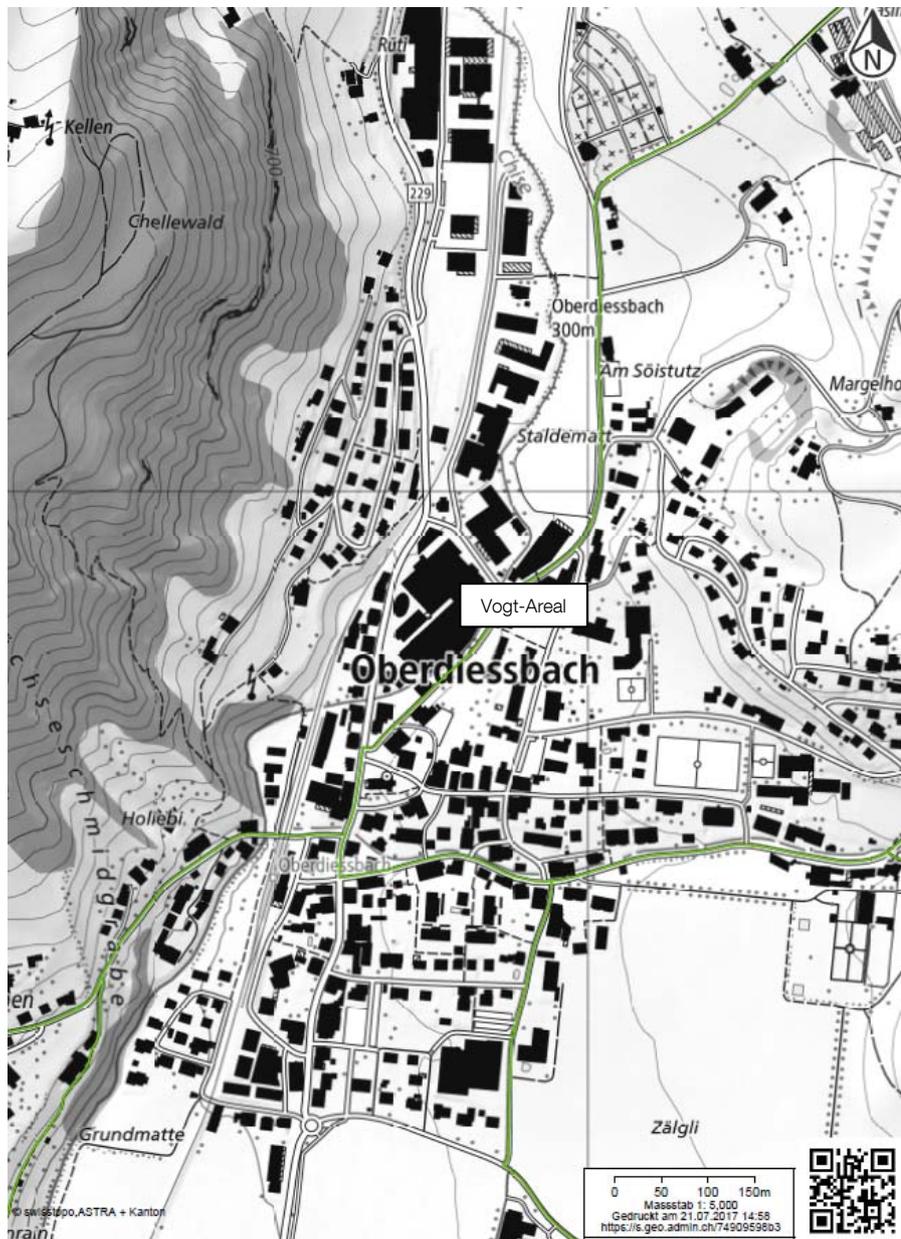
Fussweg aus Richtung Schulhausstrasse



Fussweg aus Richtung Freimettigenstrasse

Abbildung 5: Fussweg durchs Vogt-Areal Süd

Über die Freimettigenstrasse führt ein Wanderweg (grün dargestellt), der auch im kantonalen Sachplan Wanderroutennetz (2016) enthalten ist:

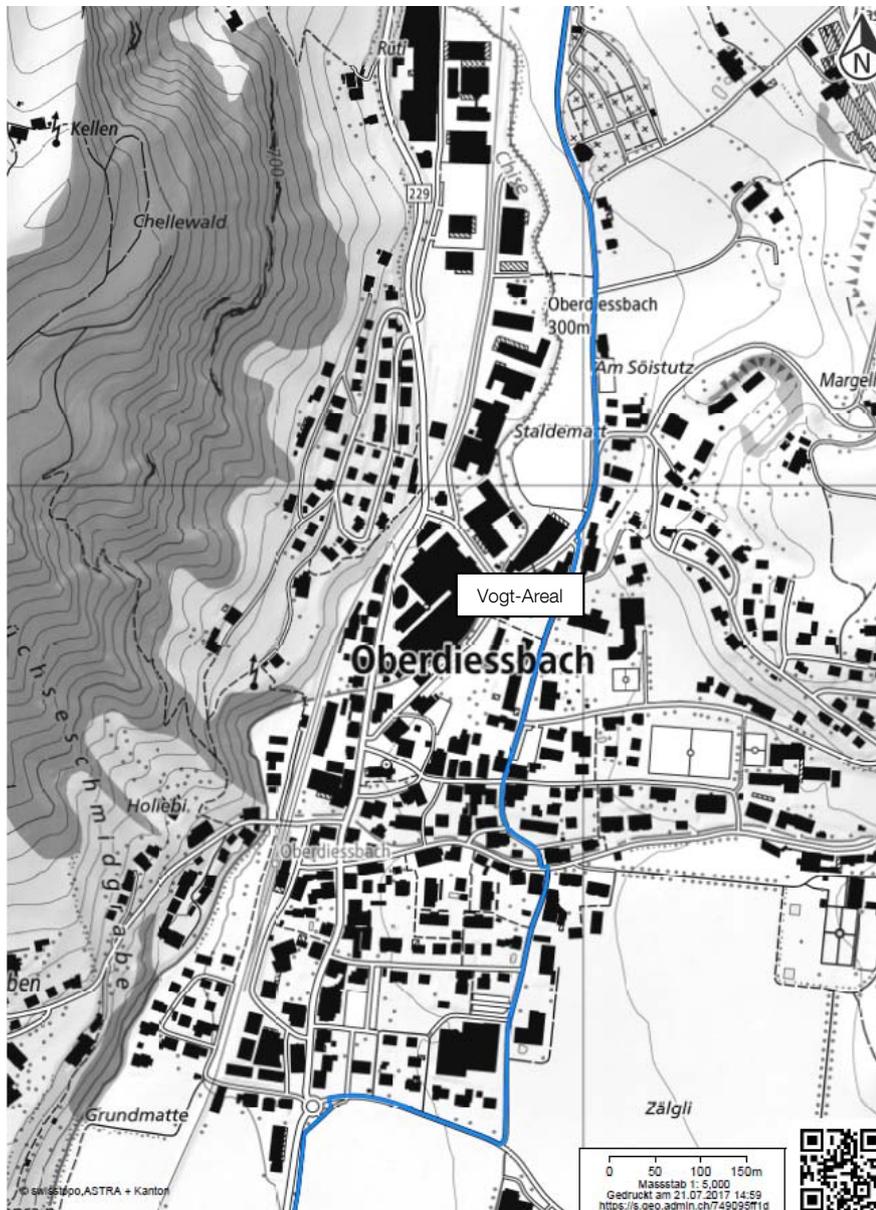


(Quelle: map.geo.admin.ch 21.7.2017)

Abbildung 6: Wanderwege

3.4 Veloverkehr

Über die Schulhausstrasse führt die Mittelländer Hügelroute (Route 84 Thun – Langenthal) (blau dargestellt):



(Quelle: map.geo.admin.ch 21.7.2017)

Abbildung 7: Veloroute 84 Thun - Langenthal

Im Umfeld des Vogt-Areals hat es keine Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs.

Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern sind im Umfeld des Vogt-Areals zusätzliche Routen vorgesehen (vgl. folgende Abbildung):

- Hauptverbindung über die Burgdorfstrasse
- Basisnetzroute über die Freimettigenstrasse
- Geplante Veloroute der RKBM via Kirchstrasse – Kirchbühlstrasse (Erschliessung Linden)



Abbildung 8: Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (Stand 28.1.2016)

3.5 Verkehrssicherheit

Wie in den Kapiteln 3.1 – 3.4 bereits beschrieben, gibt es verschiedene Sicherheitsdefizite. Trotzdem musste im direkten Umfeld des Vogt-Areals glücklicherweise seit 2011 nur 1 Unfall mit einer leicht verletzten Person polizeilich registriert werden.

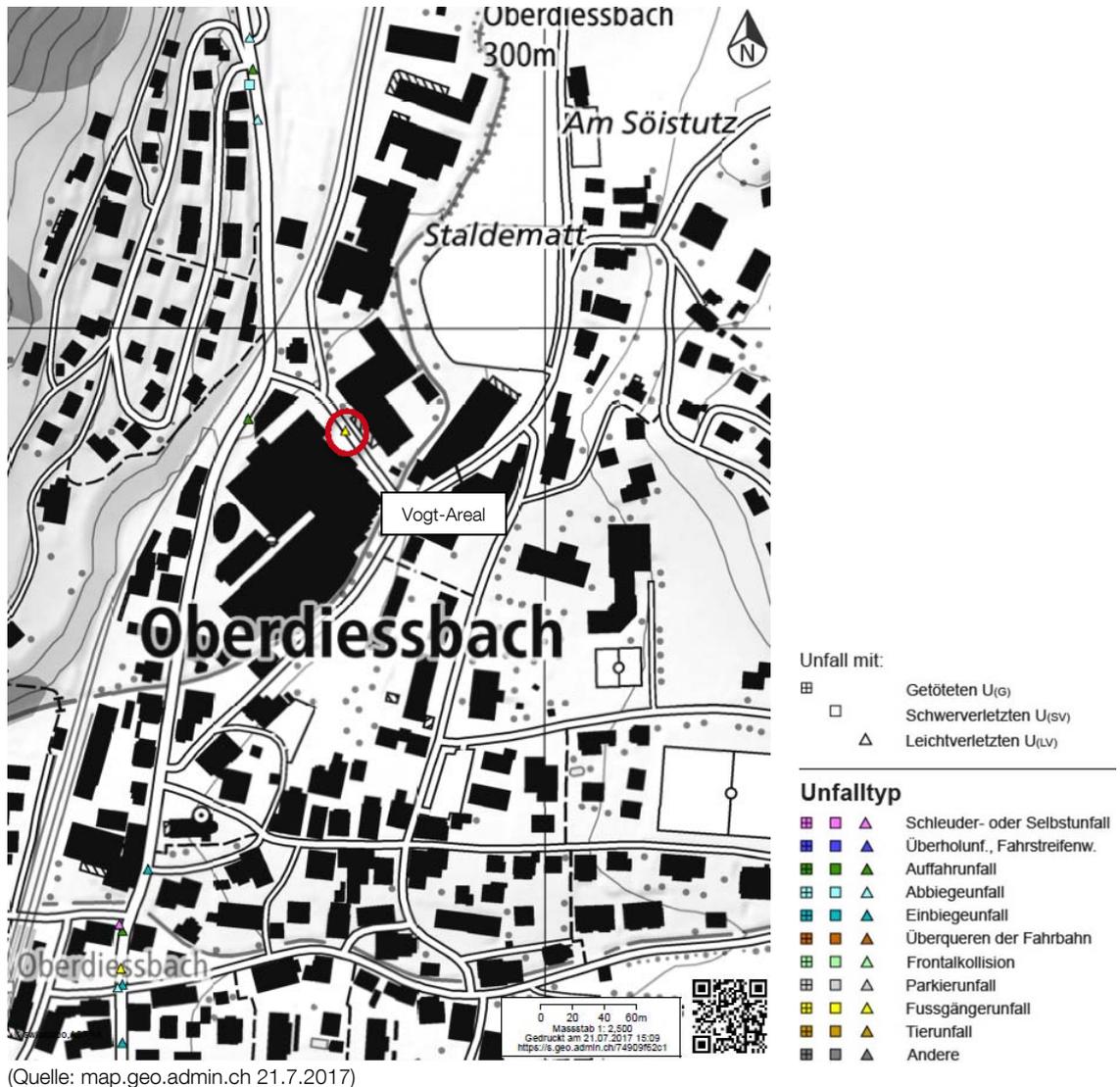
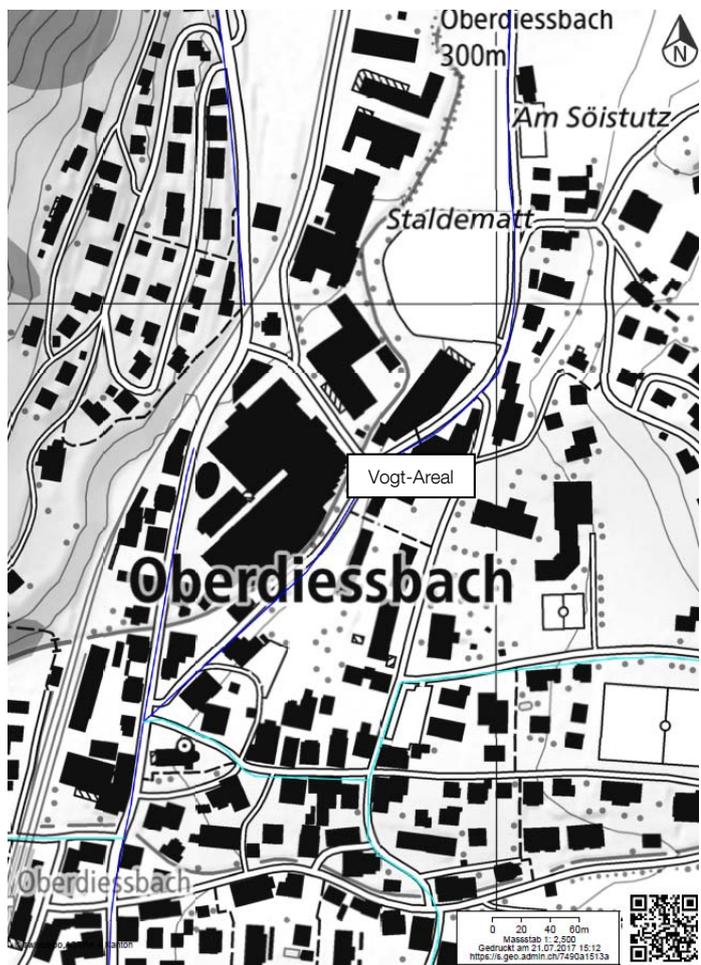


Abbildung 9 : Verkehrsunfälle mit Personenschaden seit 2011

3.6 Historische Verkehrswege

Die Freimettigenstrasse ist ein Historischer Verkehrsweg von regionaler Bedeutung mit einem historischen Verlauf. Der Schutz der Objekte von regionaler Bedeutung richtet sich nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz und nach Artikel 10 des kantonalen Baugesetzes.



(Quelle: map.geo.admin.ch 21.7.2017)

Legende

Historische Verkehrswege von regionaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf

Historische Verkehrswege von lokaler Bedeutung

-  Historischer Verlauf mit viel Substanz
-  Historischer Verlauf mit Substanz
-  Historischer Verlauf

Abbildung 10: Historische Verkehrswege

3.7 Verkehrsrichtplan 2008, Parkierungskonzept Entwurf 2017

Im direkten Umfeld des Vogt-Areals sieht der Verkehrsrichtplan keine Massnahmen vor. Der Handlungsbedarf an der Burgdorfstrasse besteht nach wie vor. Die übrigen Massnahmen wurden zu einem grossen Teil realisiert.

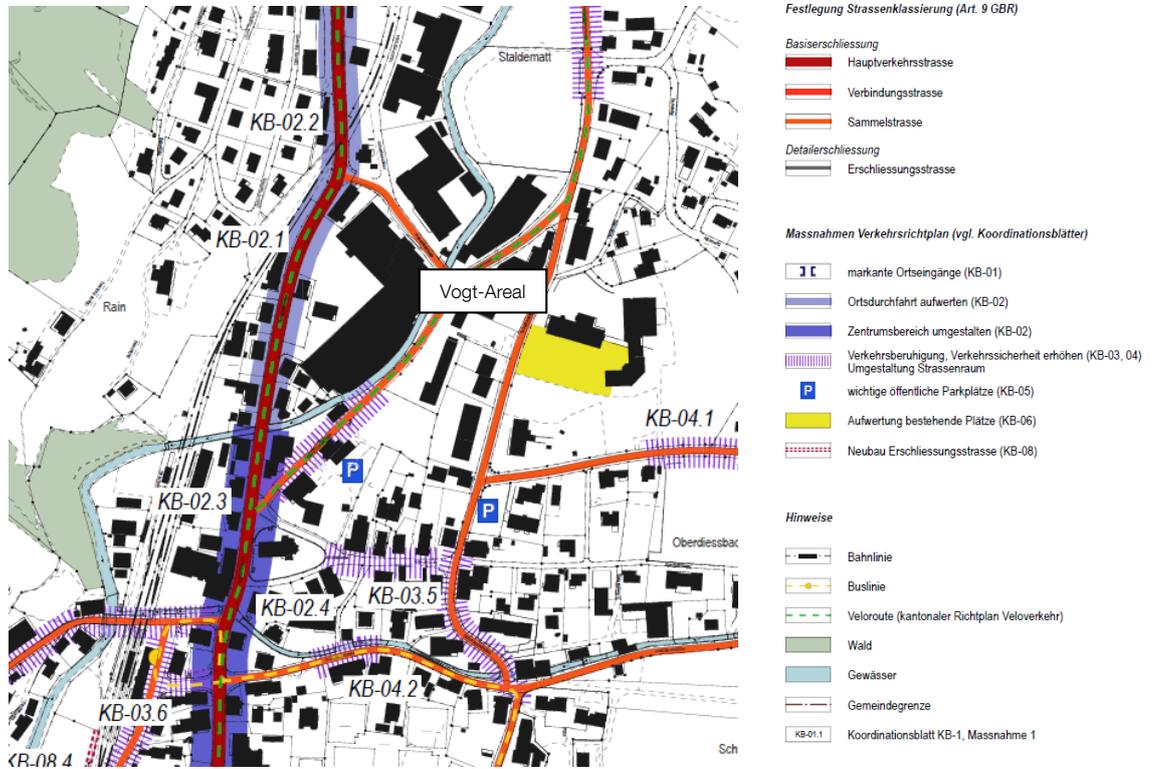


Abbildung 11: Verkehrsrichtplan Gemeinde Oberdiessbach (2008)

Mit der im Entwurf des Parkierungskonzepts vorgesehene Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder wird der Druck erhöht, dass vermehrt auf privaten Flächen parkiert wird.

3.8 Nutzungen im engen Umfeld

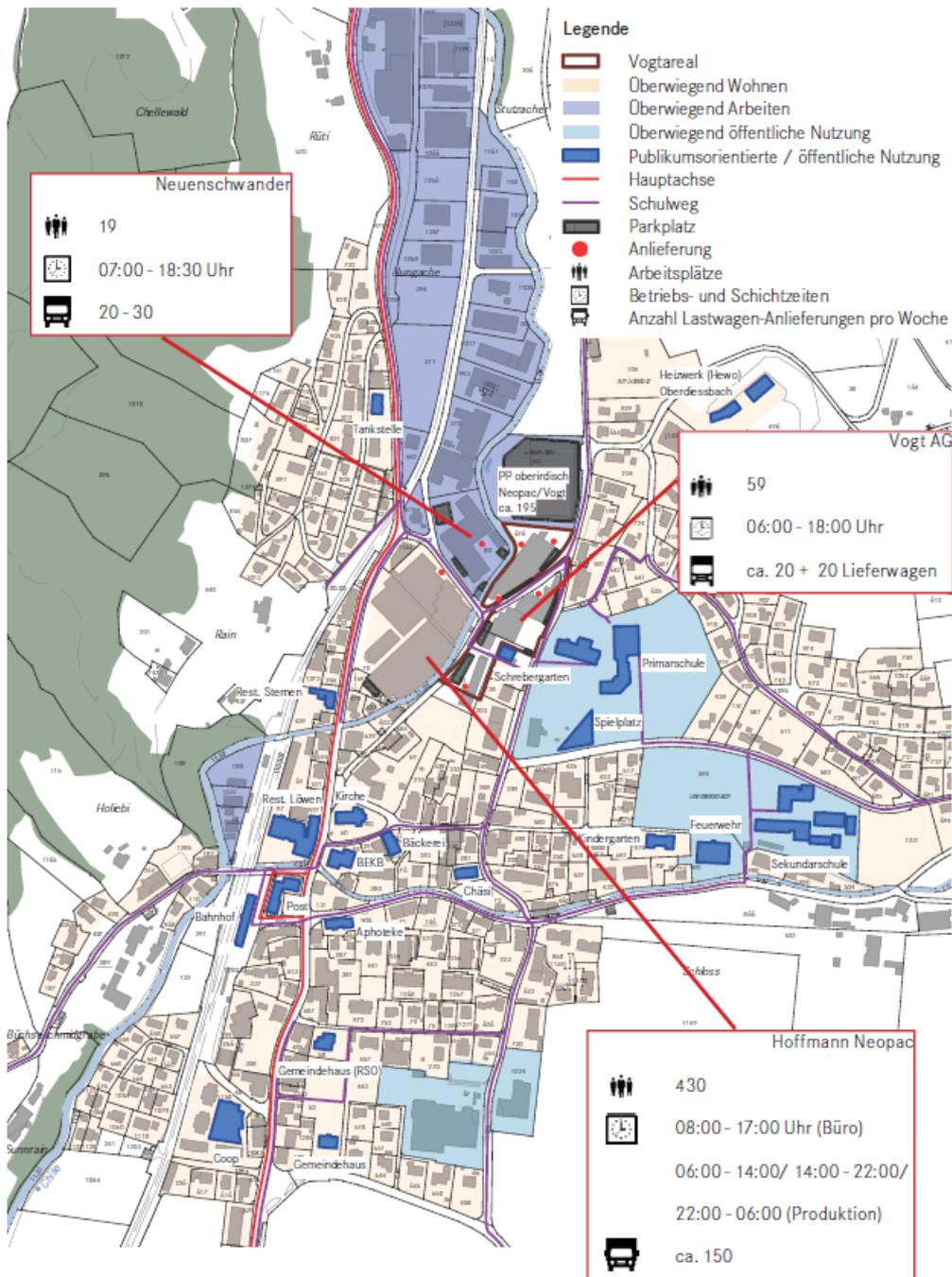
Strasse	Vogt AG	Hoffmann Neopac	Neuenschwander
Arbeitsplätze	53	430 Headcount	19
Betriebs- und Schichtzeiten	6.00 - 18.00 Uhr	Produktion: 6.00 – 14.00, 14.00 – 22.00, 22.00 – 6.00 Büro: 8.00 – 17.00	7.00 – 18.30
Anzahl Anlieferungen pro Woche	Ca. 20 Lastwagen	Ca. 150 Lastwagen	Ca. 20 – 30 Lastwagen
Anlieferungspunkte	Vgl. folgende Abbildung	v.a. Anlieferung Industriestrasse (vgl. folgende Abbildung)	Vgl. folgende Abbildung
Modal Split Beschäftigte	PW: 40, ÖV: 4, Fuss/Velo: 9	Zum grössten Teil PW. Büro: ca. 15 % ÖV.	Mehrheitlich PW
Parkierung	Vgl. folgende Abbildung. Heute hat es auf dem Vogt-Areal insgesamt ca. 40 Parkplätze für Beschäftigte und Besucher sowie verschiedene Abstellplätze für Feuerwehrfahrzeuge: Teilbereich Süd: <ul style="list-style-type: none"> ● Freimettigenstrasse: ca. 15 Parkfelder für Beschäftigte + verschiedene Abstellplätze für Feuerwehrfahrzeuge ● Schulhausstrasse: ca. 5 Parkfelder für Beschäftigte + 5 vermietete Parkfelder Teilbereich Nord (exkl. Parkplatz nördlich des Vogt-Areal)s: ca. 20 Parkfelder für Beschäftigte und Besucher (grobe Schätzung)	Vgl. folgende Abbildung	Vgl. folgende Abbildung

(Quelle: Gemeinde Oberdiessbach, 31.7.2017)

Tabelle 2: Nutzungen und Verkehrsaufkommen

Besonders ins Gewicht fallen die zahlreichen Anlieferungen der Firma Hoffmann Neopac, die rückwärts an die Rampe an der Industriestrasse erfolgen.

Mit der Umnutzung des Vogt-Areals werden die heutigen Fahrten des Areals wegfallen (ca. 20 Lastwagen-Anlieferungen pro Woche und schätzungsweise ca. 120 – 160 PW-Fahrten pro Tag der insgesamt ca. 40 Parkfelder).



(Quelle: Programm Testplanung Vogtareal)

Abbildung 12: Nutzungen im Umfeld des Vogt-Areals

4. Zukünftige Rahmenbedingungen und Anforderungen ans Vogt-Areal

4.1 Fussverkehr

- Trottoirs: Aufgrund der Lage im direkten Umfeld des Schulhauses und des zu erwartenden Zuwachses der Fussgänger-Zahlen empfiehlt es sich, an allen Strassen rund ums Vogt-Areal in Zukunft beidseitig ein Trottoir mit einer Minimalbreite von ca. 2.00 m vorzusehen (d.h. breiter als mit den Dienstbarkeiten gesichert; vgl. Kapitel 3.3).
- Der bestehende Fussweg durchs südliche Areal hat eine wichtige Funktion und soll beibehalten werden. Im Rahmen der Testplanung soll geprüft werden, ob eine behindertengerechte Führung mit einer Rampenneigung von maximal 6 % möglich bzw. zweckmässig ist.

4.2 Strassen

Die heutigen schmalen Fahrbahnbreiten im Umfeld des Vogt-Areals (vgl. Kapitel 3.1) können beibehalten werden, weil

- die Situation für die Fussgänger durch den Bau beidseitiger Trottoirs im Umfeld des Vogt-Areals entschärft wird,
- angenommen werden kann, dass der Mfz-Verkehr auf der Freimettigenstrasse und auf der Schulhausstrasse in Zukunft nicht massgeblich zunehmen wird (sofern die Industriestrasse weiterhin den direkten Anschluss an die Burgdorfstrasse gewährleistet),
- angenommen werden kann, dass mit der Umnutzung des Vogt-Areals der Lastwagenverkehr abnehmen wird (vgl. Kapitel 3.8),
- und weil die beiden Strassen Freimettigen- und Schulhausstrasse auch südlich des Vogt-Areals Richtung Dorfkern aufgrund des baulichen Umfeldes nicht verbreitert werden können.

4.3 Parkierung

Die Berechnung der zukünftig erforderlichen Anzahl Abstellplätze für Personenwagen und Velos erfolgt gemäss Art. 49 ff der Bauverordnung des Kantons Bern. Für Wohnen sieht die Bauverordnung eine Bandbreite von 0.5 bis 2 Abstellplätze für PWs (Art. 51 Abs. 2) sowie 2 Abstellplätze für Velos (Art. 54c Abs. 1) pro Wohnung vor.

Gemäss Mikrozensus Verkehr 2010¹ besitzen im Sektor Südost der Regionalkonferenz Bern-Mittelland 50 % der Haushalte 1 PW, 27 % 2 PW, 17 % keinen PW und 6 % mehr als 2 PW. Aufgrund der zentralen Lage im Dorf und der ÖV-Erschliessung dürfte der Motorisierungsgrad im Vogt-Areal nicht höher sein als im Durchschnitt des Sektors Südost, d.h. mit einem Parkplatzangebot von ca. 0.75 und 1.00 Parkfeld pro Wohnung sowie einem ergänzenden Carsharing-Angebot (und ev. zusätzlich einem Mobilitätsmanagement) dürfte die zukünftige Nachfrage abgedeckt werden können.

¹ Quelle: Mobilität in der Region Bern, Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten (RKBM, August 2012)

4.4 Anschluss des Vogt-Areals ans Strassennetz

Aufgrund der Topographie empfiehlt es sich, eine zukünftige Tiefgarage auf dem südlichen Vogt-Areal von der Freimettigenstrasse her zu erschliessen, im Abschnitt Industriestrasse und südlich davon. Damit kann eine Rampe auf dem Areal verhindert werden.

Damit die schmale Freimettigenstrasse Richtung Dorfzentrum keinen Zusatzverkehr aufnehmen muss, soll geprüft werden, ob bei der Ein-/Ausfahrt eine Signalisation (mit Abbiegeverbot und/oder Abbiegebot) zweckmässig ist, die den Verkehr via Industriestrasse auf kürzestem Weg auf die Burgdorfstrasse zwingt.

Auch beim nördlichen Vogt-Areal kann die Topografie „ausgenützt“ werden, wenn der Anschluss ab der Nordwestecke über den Parkplatz der Neopac nördlich des Vogt-Areals erfolgt.

5. Flankierende Massnahmen

Am kritischsten ist heute die Situation an der Industriestrasse (vgl. Kapitel 3.3). Es soll geprüft werden, ob in Zusammenhang mit der Neuüberbauung des Vogt-Areals auch die Situation an der Industriestrasse verbessert werden kann. Folgende Massnahmen sollen geprüft werden:

- Durchgehendes nordseitiges Trottoir entlang der Industriestrasse bis zur Burgdorfstrasse mit sicherem Übergang über die nördliche Industriestrasse
- Verlegung des Schulweges des Quartiers Amselweg/Rainweg von der Industriestrasse weg auf die Südseite der Firma Hoffmann/Neopac (via Stauwehr der Kiesen) und/oder nördlich der Industriestrasse
- Hoffmann-Neopac: Neuorganisation der Rückwärts-Anlieferung zu einer vorwärts befahrbaren Anlieferung
- Tempo 30 auf den Quartierstrassen Freimettigenstrasse, Schulhausstrasse und Industriestrasse