

Oberingenieurkreis III

1er arrondissement  
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt  
des Kantons Bern

Office des ponts et  
chaussées  
du canton de Berne

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr.	6	Revidiert	
Strassenzug	Biel-Lyss-Bern	Projekt-Nr.	230.10367
Gemeinde	Lyss	Plan-Nr.	
Projekt vom	31.05.2016	Format	A4

## Bericht zur 2. Mitwirkung

# Sanierung Bielstrasse Lyss



Projektverfassende

B+S AG  
Weltpoststrasse 5  
3000 Bern 15  
Tel. 031 356 80 80

SKK Landschaftsarchitekten AG  
Lindenplatz 5  
5430 Wettingen 1  
Tel. 056 437 30 20

Plangenehmigung

## Änderungsverzeichnis

---

<b>VERSION</b>	<b>DATUM</b>	<b>VERFASSEN</b>	<b>BEMERKUNGEN</b>
0.1	10.05.2016	JM/Dub	Entwurf OIK III
1.0	30.05.2016	JM/Dub	Abgabe an OIK III

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Tiefbauamt des Kantons Bern  
Oberingenieurkreis III  
Kontrollstrasse 20, Postfach 701  
2501 Biel

### **Verfasser**

B+S AG  
Markus Jäggi, Projektleiter (B+S AG)  
Urs Dubach, Korreferat Verkehr (B+S AG)  
Stephan Karlen, Projektleiter Gestaltung (SKK Landschaftsarchitekten AG)

### **Bezugsquelle**

B+S AG  
Weltpoststrasse 5  
3000 Bern 15  
Tel. 031 031 356 80 80  
Fax 031 031 356 80 81

## Inhalt

---

<b>1. Ausgangslage</b>	<b>6</b>
1.1. Grundlage erste Mitwirkung	6
1.2. Auftrag Planerteam	6
1.3. Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts	6
<b>2. Projekt</b>	<b>7</b>
2.1. Projektperimeter	7
2.2. Projektziele	7
2.2.1. Hauptziele	7
2.2.2. Teilziele	8
<b>3. Mitwirkungsverfahren</b>	<b>9</b>
3.1. 1. Mitwirkungsverfahren	9
3.2. 2. Mitwirkungsverfahren Bielstrasse	9
3.2.1. Öffentliche Auflage zur 2. Mitwirkung	9
3.2.2. Eingaben	9
3.2.3. Publikation Mitwirkungsbericht	9
3.3. Eingegangene Stellungnahmen	9
3.4. Auswertung der Stellungnahmen	9
3.5. Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit	10
<b>4. Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben</b>	<b>11</b>
4.1. Auswertung Gesamtübersicht	11
4.2. Empfehlungen zu den einzelnen Sachverhalten	12

## **Abbildungen**

Abb. 1: Übersicht Projektperimeter	7
Abb. 2: Auswertung 2. Mitwirkung, Gesamtübersicht	11

## **Anhang**

Anhang 1: Fragebogen	25
----------------------	----

## **1. Ausgangslage**

---

### **1.1. Grundlage erste Mitwirkung**

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (OIK III) und die Gemeinde Lyss (Abteilung Bau + Planung), liessen durch das Planerteam Roduner BSB + Partner / extra Landschaftsarchitekten im Zeitraum vom Juli 2013 bis Mai 2014 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) entwickeln. Dies umfasste den gesamten Perimeter der Ortsdurchfahrt Lyss (Bielstrasse, Hauptsstrasse, Marktplatz, Aarbergstrasse).

Die Erarbeitung des BGK erfolgte in einem partizipativen Prozess, unter Beizug einer Begleitgruppe, bestehend aus Mitgliedern der Verwaltung (Kanton und Gemeinde), der Politik (Gemeinde), des Gewerbes und der Planer.

### **1.2. Auftrag Planerteam**

Auf Grund der damals eingegangenen Rückmeldungen entschied sich der OIK III, vor Erarbeitung des Strassenplans, in einer Zwischenphase das Betriebs- und Gestaltungskonzept abschnittsweise zu vertiefen und die in der Mitwirkung aufgeworfenen Punkte nochmals zu prüfen. Als Abschluss dieser Zwischenphase wurde abermals eine Mitwirkung durchgeführt.

Als ersten Teilabschnitt der Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss, soll der Abschnitt Bielstrasse (Sonnen- bis Hirschenkreisel) saniert werden. Die B+S AG mit ihrem Subplaner SKK Landschaftsarchitekten erhielt vom OIK III den Auftrag, dass BGK in der Bielstrasse nochmals zu prüfen, die in der Mitwirkung aufgeworfenen Fragen zu beantworten und eine neue Mitwirkung durchzuführen.

Die Überarbeitung erfolgte von Juli bis Dezember 2015, ebenfalls in einem partizipativen Prozess zusammen mit derselben Begleitgruppe wie beim ursprünglichen BGK.

Die von der Bevölkerung und Interessengruppen im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Rückmeldungen sollen ausgewertet und in einem Bericht zusammenzufassen werden. Anschliessend werden diese zusammen mit der Begleitgruppe beurteilt.

Den Abschluss der Projektphase zum BGK bildet der vorliegende Mitwirkungsbericht.

### **1.3. Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts**

In einem nächsten Projektschritt wurden die Anliegen aus der Mitwirkung entsprechend beurteilt und teilweise ins Projekt übernommen.

Anschliessend wurde für den Abschnitt Bielstrasse ein Strassenplanverfahren ausgelöst.

## 2. Projekt

### 2.1. Projektperimeter

Der Perimeter umfasst die Kantonsstrasse ab Hirschenkreisel im Zentrum von Lyss bis zum Sonnenkreisel.

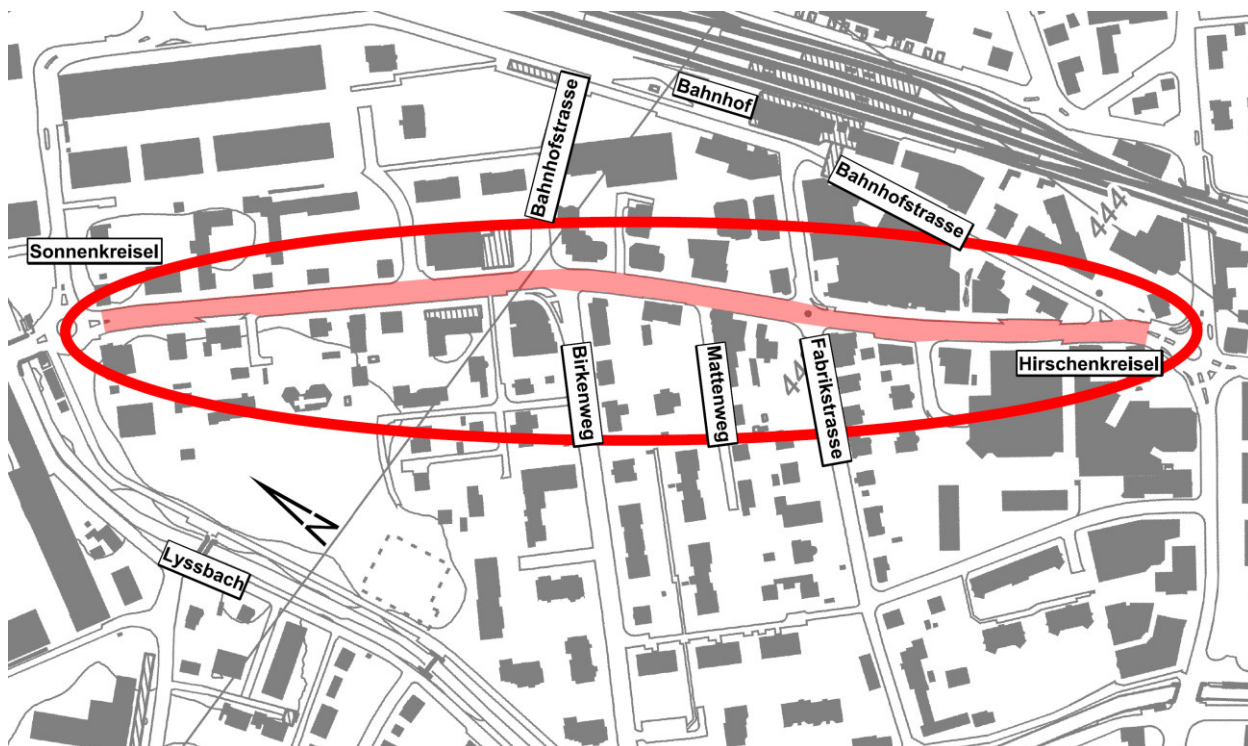


Abb. 1: Übersicht Projektperimeter

### 2.2. Projektziele

Die Anforderungen an das Projekt sind sehr vielfältig. Sämtliche Rahmenbedingungen, Strategien, Richtlinien und Interessen der Politik, des Gewerbes und der Bevölkerung sind möglichst umfassend zu berücksichtigen. Dabei stehen mit der soeben abgeschlossenen Ortsplanung Lyss aktuelle Planungsinstrumente zur Verfügung.

Ebenfalls sind die aus der 1. Mitwirkung erfolgten Rückmeldungen zu prüfen und soweit möglich/nötig ins Projekt zu übernehmen.

#### 2.2.1. Hauptziele

Die Hauptziele sind:

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Reduktion der Trennwirkung der Strasse
- Aufwertung des öffentlichen Raums

### **2.2.2. Teilziele**

Die drei Hauptziele umfassen die folgenden Teilziele, welche es aufeinander abzustimmen gilt:

- Verstetigen des motorisierten Individualverkehrs auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau
- Einhalten der Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und auf Fussgängerstreifen
- Sichere Querungsmöglichkeiten für zu Fuss Gehende und Radfahrende
- Attraktive, zentrumsbildende Strassenraumgestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhalt einer sicheren Längsparkierung entlang der Bielstrasse
- Gute Erreichbarkeit der Läden im Zentrum
- Betriebssicherheit des öffentlichen Verkehrs
- Umsetzung der Vorschriften für hindernisfreies Bauen
- Beseitigen von Unfallstellen



## **3. Mitwirkungsverfahren**

---

### **3.1. 1. Mitwirkungsverfahren**

Das dem Teilabschnitt zu Grunde liegende Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde bereits einmal zwischen dem 26. Mai und dem 22. Juni 2014 zur Mitwirkung aufgelegt. Die Mitwirkung des BGK betraf den Gesamtperimeter, also auch die Teile südlich des Hirschenkreisels und die Gemeindestrasse östlich davon. Es gingen damals insgesamt 36 schriftliche Stellungnahmen ein.

Davon:           14 Private (P)  
                  7 Firmen / Geschäfte (G)  
                  15 Organisationen (O)

Die Ergebnisse der Mitwirkung zum gesamten Betriebs- und Gestaltungskonzept können dem entsprechenden Bericht entnommen werden (siehe Anhang II des technischen Berichts vom 06.06.2016).

### **3.2. 2. Mitwirkungsverfahren Bielstrasse**

#### **3.2.1. Öffentliche Auflage zur 2. Mitwirkung**

Die Pläne mit dem Erläuterungsbericht konnten zwischen dem 4. März und dem 4. April 2016 bei der Abteilung Bau + Planung der Gemeinde Lyss eingesehen werden. Das Mitwirkungsverfahren endete am 8. April 2016 (Eingabefrist).

Das Mitwirkungsverfahren wurde im Amtsblatt des Kantons Bern und im Anzeiger Aarberg publiziert.

#### **3.2.2. Eingaben**

Bei der Gemeinde Lyss oder dem Obergeringenieurkreis III gingen insgesamt 42 Mitwirkungseingaben (Nummerierung: 1 bis 21; einschliesslich Nummerierung 10.1-10.22 für 22 inhaltlich identische Eingaben) ein.

#### **3.2.3. Publikation Mitwirkungsbericht**

Der Mitwirkungsbericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept ist nach der Verabschiedung durch den Obergeringenieurkreis III des Tiefbauamts Kantons Bern auf der Internetseite der Gemeinde ([www.lyss.ch](http://www.lyss.ch)) publiziert worden. Der Bericht kann zudem bei der Abteilung Bau + Planung der Gemeinde Lyss eingesehen werden.

### **3.3. Eingegangene Stellungnahmen**

Bei der Gemeinde Lyss oder dem Obergeringenieurkreis III gingen insgesamt 42 schriftliche Stellungnahmen ein.

Davon:           16 Private (priv.)  
                  7 Firmen / Geschäfte (G)  
                  5 Politische Parteien (part.)  
                  4 Organisationen (org.)

### **3.4. Auswertung der Stellungnahmen**

Die Mitwirkungseingaben wurden eingehend analysiert und in einzelne Sachverhalte zusammengefasst. Ähnliche und gleiche Stellungnahmen aus den verschiedenen Eingaben wurden jeweils dem gleichen Sachverhalt zugeordnet.

Die Sachverhalte wurden nach der Zugehörigkeit zur Frage des Fragebogens, einer Laufnummer und einem Aussagetyp nummeriert.

Aussagetypen sind:

- = Anregung, Kritik
- + = Bestätigung, Akzeptanz
- ? = Frage, in Fragestellung
- n = nicht im Projektperimeter
- g = die Gemeinde betreffend
- () = andere Frage betreffend

Zentrales Anliegen der Mitwirkungsauswertung ist es, alle Kritiken und Anregungen zu erfassen, die damit verbundenen Sachverhalte nochmals zu prüfen, begründet zu entscheiden und zurückzumelden.

Dieser Prozess ist in der **Tabelle 2 Antworten/Entscheide** dokumentiert. Die Tabelle ist anonymisiert, über die id-Nummer können die entsprechenden Fragebogen zugeordnet werden. Bestätigungen und Akzeptanzbekundungen werden hier nicht aufgeführt.

### 3.5. Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit

Die Mitwirkung zeigt bezüglich der Einführung von **Tempo 30** ein uneinheitliches Bild. Es gibt viel Zustimmung und einzelne grundsätzliche Bedenkengegenüber dessen Einführung auf der Kantonsstrasse. Vereinzelt wird die Ausdehnung von Tempo 30 bis an den Ortseingang gefordert. Aufgabe auf Grund der ersten Mitwirkung war es das Geschwindigkeitsregime und seine Abgrenzungen zu überprüfen. Die Überprüfungen haben das Konzept bestätigt und die uneinheitlichen Stellungnahmen der 2. Mitwirkung geben ebenfalls keinen Anlass, es zu ändern.

Auch die **Parkierung** wird unterschiedlich beurteilt. Die einen sehen die gegenüber dem ersten Konzept leicht erhöhte Anzahl als Konzeptbruch und Gefährdung, andere sehen diese Parkplätze als Notwendigkeit für ein belebtes und funktionierendes Dorfzentrum. Der hätt Bauherr hat nach Abklärung der Verträglichkeit mit den übergeordneten Planungen der Gemeinde an der erhöhten Parkplatzanzahl fest.

Die Aufhebung von **Fussgängerstreifen** wird an einzelnen Stellen oder allgemein kritisiert. Dies betrifft teilweise auch Eingebener welche Tempo 30 oder das Betriebs-/Gestaltungskonzept allgemein befürworten. Der Bauherr stellt fest, dass Fussgängerstreifen zu dem flächigen Querungskonzept des Kernbereichs und damit zum gesamten T-30 Konzept im Widerspruch stünden, und führt daher keine zusätzlichen Fussgängerstreifen ein.

Die Akzeptanz für die Aufhebung der **LSA-Walkeweg** ist gross.

Die Kritiker des **Mehrzweckstreifens** bemängeln das aus ihrer Sicht zu knappe Platzangebot, hätten lieber Radstreifen oder sind im Zusammenhang mit der ablehnenden Haltung zu Tempo 30 gegen dieses Element. Andere halten dieses Element für das sichere Queren als absolut notwendig. Letzteren schliesst sich der Bauherr an. Die Querschnitte sind für T 30 normgerecht.

Zu den einzelnen **Sicherheitsaspekten Fuss-/Radfahrer** gingen verschiedene und teilweise kontroverse Stellungnahmen ein. Drei Aspekte treten aber hervor: Der als zu häufiger Querschnittswechsel und Konzeptverunklärung kritisierte verlängerte Abbiegestreifen zur Bahnhofstrasse (T50-Bereich), die Ausfahrtsituation beim Bahnhofplatz und die dichte Parkierung entlang dem östlichen Kernbereich. Bereits aus Konzeptgründen wurde an der erhöhten Parkplatzanzahl festgehalten. Auch im konkreten Fall können alle Querungswunschlinien angeboten und Sichtweiten eingehalten werden.

Im **T50 Bereich der Bahnhofstrassenzufahrt** wurde das Projekt aber auf Grund der Eingaben angepasst und eine **Kernfahrbahn** umgewandelt. Und beim Bahnhofplatz wurden die bestehenden Einfahrts-/Ausfahrtsgeometrien beibehalten und das Projekt entsprechend angepasst.

## 4. Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

### 4.1. Auswertung Gesamtübersicht

Diese Kopftabelle zeigt als Einstieg eine kurze Übersicht über die Auswertung.

42	Eingaben total	Code					Behandlung (Antworten/Empfehlungen)		
	davon	Vt	Frage im Fragebogen						
26	Private	-	Anregung, Kritik				ja		
7	Firmen/Geschäfte	+	Unterstützung				nein		
5	Parteien	?	Frage, in Frage Stellung				ja		
4	Organisationen	n	nicht im Projektperimeter				ja	(Hinweis zu Vorgehen)	
22	gleiche (kopierte)	g	die Gemeinde betreffend				ja	(Weiterleitung)	
sym	Art	V Verkehr				G Gestaltung	S Sicherheit	W Weiteres	
		Vt Tempo 50/30	Vp Parkierung	Vf Fussgängerführung	VI LSA Walkeweg	Mittelstreifen	Fuss/Rad		
-	Anregung, Kritik	10	30	34	3	29	34	13	
+	Unterstützung	26	5	4	29	5	3	8	
?	Frage, in Frage Stellung		2		3	1			
n	nicht im Projektperim.							4	
g	die Gemeinde betreffend	2						4	
()	andere Frage betreffend	2	1	5			8	2	

Abb. 2: Auswertung 2. Mitwirkung, Gesamtübersicht

## 4.2. Empfehlungen zu den einzelnen Sachverhalten

Diese Tabelle listet die einzelnen angesprochenen Sachverhalte auf soweit sie Kritiken, Anregungen oder Fragen betreffen. Die Tabelle ist analog den Fragen des Fragebogens in Abschnitte gegliedert.

Die erste Spalte enthält den Kode, insbesondere mit den Aussagetypen:

-	= Anregung, Kritik
?	= Frage, in Fragestellung
n	= nicht im Projektperimeter
g	= die Gemeinde betreffend
()	= andere Frage betreffend

Die zweite Spalte enthält die Nummern aller Eingaben, aus der diese Aussage entnommen wurde.

Die dritte Spalte enthält die Kommentare/Stellungnahmen zu den Aussagen.

Die vier Spalte enthält den Entscheid.

**Code**

Vt Frage im Fragebogen  
 1 Eingabenummerierung  
 - Anregung, Kritik  
 ? Frage, in Frage Stellung  
 n nicht im Projektperimeter  
 g die Gemeinde betreffend  
 id Identifikationsnummer Mitwirkungseingabe

	kein Handlungsbedarf
	Projektanpassung
	Gemeindeangelegenheit

code	id	Eingabe(Sachverhalt)	Stellungnahme	Entscheid Kanton/Gemeinde (Begleitgruppe) R.S.A (Verkehrssicherheit)
		V Verkehr		
		Vt Tempo 50/30		
Vt 1-	1,3,7,11,17,21	kein Tempo 30	Die durch den betrachteten Querschnitt fahrende Verkehrsmenge ("Verkehrsdurchsatz") kann in den Spitzenzeiten durch die bessere Gestaltung und den stetigeren Verkehrsfluss leicht verbessert werden. Die Leistungsfähigkeit der Strassen im Zentrum von Lyss wird grundsätzlich nicht erhöht.	Bemerkung: Markierung und Signalisation sind zwar nicht Inhalt des Strassenplanverfahrens, wohl aber des zugehörigen Konzeptes.  Die Aufteilung zwischen Tempo 50 mit Radstreifen und Tempo 30 mit Mittelstreifen wird beibehalten.
Vt 2-	4,6,19	Verlängerung T30	Die Signalisation T30 wird auf Kantonsstrassen dort eingesetzt, wo ein hohes Bedürfnis nach Koexistenz festgestellt wird. Im ortszentrum von Lyss, sowohl auf der Bielstrasse wie auch auf der Hauptstrasse, ist dies der Fall. Die Länge dieser Signalisation muss im Gesamtzusammenhang betrachtet werden und sollte ca. 500 m nicht überschreiten. Die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit nimmt mit zunehmender Abschnittslänge ab.	Bemerkung: Markierung und Signalisation sind zwar nicht Inhalt des Strassenplanverfahrens, wohl aber des zugehörigen Konzeptes.  Die Aufteilung zwischen Tempo 50 mit Radstreifen und Tempo 30 mit Mittelstreifen wird beibehalten.
Vt 3g	4	T 30 auf Quartierstrassen anpassen	Überschreitet den Planungserimeter der Kantonsstrasse; ist Sache der Gemeinde.	Anliegen wird an die Gemeinde weitergeleitet.

<i>code</i>	<i>id</i>	<i>Eingabe(Sachverhalt)</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Entscheid</i>
Vt 4g	6	Fortführung T20 bis ESAG sinnvoll.	Überschreitet den Planungsperimeter der Kantonsstrasse; ist Sache der Gemeinde.	Anliegen wird an die Gemeinde weitergeleitet.
Vt 5-	15	T50 auf Hauptachsen; vor allem Nachts	<p>Bemerkung: Markierung und Signalisation sind zwar nicht Inhalt des Strassenplanverfahrens, wohl aber des zugehörigen Konzeptes.</p> <p>Die Argumentation erfolgt sehr stark aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die vorgeschlagene Lösung soll jedoch die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Zentrum von Lyss erhöhen.</p> <p>Eine Unterscheidung Tag- Nacht wird aus Sicherheitsgründen (Sicht) nicht umgesetzt.</p>	Bemerkung: Markierung und Signalisation sind zwar nicht Inhalt des Strassenplanverfahrens, wohl aber des zugehörigen Konzeptes.

<i>code</i>	<i>id</i>	<i>Eingabe(Sachvehalt)</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Entscheid</i>
		<i>Vp Parkierung</i>		
Vp 1-	2, 3, 4,7	Parkplätze (+8) Ziel-konflikt REK 2025		Im REK 2025 ist festgehalten, dass Lyss über ein gut ausgebautes unter- und oberirdisches Parkplatzangebot im Ortskern verfügt und dass künftig oberirdische Parkfelder im Ortskern nur noch als Kurzzeitparkfeld zugelassen werden sollen. Dies wird so an der Bielstrasse umgesetzt und ist daher im Einklang mit dem REK 2025.
Vp 2-	2	Trenngürtel	Die Parkierung besteht aus unterbrochenen Zweiergruppen, welche die gewünschten Querungen ermöglichen. Die Parkfelder sind 50 cm von der Strasse zurückversetzt, um die für die Querungen notwendigen Sichtweiten zu gewährleisten.	Die Parkierung ist für das Gewerbe und für die Dienstleistungsbetriebe entlang der Bielstrasse wichtig und wird beibehalten.
Vp 3-	10.1-10.22, 11	mehr PP anstreben	Die Parkplätze stellen eine Ergänzung und keine Konkurrenz der Einstellhallenplätze im Zentrum dar.	Im Projekt wurde das Parkplatzpotenzial ausgeschöpft.
Vp3?	15,17	Parkierung wichtig		Im REK 2025 ist festgehalten, dass Lyss über ein gut ausgebautes unter- und oberirdisches Parkplatzangebot im Ortskern verfügt und dass künftig oberirdische Parkfelder im Ortskern nur noch als Kurzzeitparkfeld zugelassen werden sollen. Dies wird so an der Bielstrasse umgesetzt und ist daher im Einklang mit dem REK 2025.
Vp 4-	16,	bei Brocki und Portofino 4 statt 2 P	Die kontinuierliche Fussgänger-Längsbeziehung lässt hier nur 2 Parkplätze zu.	Es bleiben 2 Parkplätze.

code	id	Eingabe(Sachverhalt)	Stellungnahme	Entscheid
		Vf Fussgängerführung		
Vf1-	1,3,10.1-10.22,11,17	Fussgängerstreifen beibehalten	Im Bereich der Tempo 30 Signalisation können die zu Fuss Gehenden frei queren, wobei sie keinen Vortritt haben. Nur in Ausnahmefällen, die hier nicht vorliegen sind Fussgängerstreifen möglich.	Im Tempo 30 werden keine Fussgängerstreifen angeordnet.
Vf 2-	2	Querung Nr. 11 breiter	Auf Grund der benachbarten Ein-/Ausfahrten kann diese Querungssicherung nicht breiter ausgelegt werden.	Querung bleibt wie vorgesehen.
Vf 4-	5	verschiedene Querungsarten Markt- platz, Bahnhofstr., Bielstr. problematisch	Es handelt sich um verschiedene Strassenräume, welche unterschiedlich genutzt werden. Die Gestaltungen (insbesondere Strassenrand) und Strassenraumbilder machen die jeweiligen Nutzungen und Vortrittsregime klar erkennbar.	Am grundlegenden Konzept wird festgehalten
Vf 3-	4	Fussgängerstreifen bei Fabrikstrasse schwierig	Im Gegensatz zum Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde zur Verbesserung der Sicherheit der Zu Fuss Gehenden der Beginn der Tempo 30 Signalisation nicht direkt vor die Querung sondern bereits vor die Einmündung verlegt.	Der Mittelstreifen erlaubt das Queren in zwei Schritten und dient der Sicherheit der zu Fuss gehenden.
Vf 5-	9	Fussgängerstreifen Seelandcenter-Mobiliar beibehalten	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht so den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind ausser in Ausnahmefällen, die hier nicht gegeben sind, keine Fussgängerstreifen anzulegen.	Am grundlegenden Konzept wird festgehalten.
Vf 6-	15, 18	Fussgängerstreifen Hirschenplatz, McDonald schlecht (Rückstau)	Die Querung entspricht einer wichtigen Fussgängerwunschlínie. Der Fussgängerstreifen befindet sich knapp ausserhalb des Projektperimeters der aktuellen Bauetappe.	Nicht im Projektperimeter



code	id	Eingabe/Sachverhalt)	Stellungnahme	Entscheid
Vf 7-	16	Trottoir 2.5 m erscheint sehr breit,	Mit wenigen Ausnahmen weisen die Trottoirs eine Breite von 2m auf. Dies entspricht dem kantonalen Standard.	Linienführung/Trottoir wird beibehalten.
Vf 8-	18	Fussgängerstreifen Petit Palace behalten		Fussgängerstreifen Palace auf Gemeindestrasse.
Vf 9-	21	Erhöhungen im Bereich des Mehrzweckstreifens gefährlich	Die Erhöhungen auf dem Mehrzweckstreifen dienen den querenden zu Fuss Gehenden und insbesondere den Sehbehinderten als Schutz und Orientierungshilfe. Sie sind wegen dem Behindertengleichstellungsgesetz auch notwendig. Als Teil des Merzweckstreifens gefährden sie die Velofahrenden nicht.	Das Konzept des Mittelstreifens mit örtlichen baulichen Massnahmen wird festgehalten.

code	id	Eingabe/Sachverhalt)	Stellungnahme	Entscheid
		<i>VI LSA Walkeweg</i>		
VI 1-	2, 7, 8, 15, 17	Nur Rechtseinbiegen erlauben, Kreisel prüfen, LSA beibehalten	Die Lichtsignalanlage beim Walkeweg ist aufgrund der erwarteten Verkehrsmengen beim Zentrum Seeland nicht erforderlich. Durch die Geschwindigkeitsreduktion (30 km/h) auf der Bielstrasse wird das Ausfahren aus dem Walkeweg vereinfacht. In den Spitzenzeiten, bei stehenden Kolonnen, ergeben sich durch die reduzierte Geschwindigkeit und das steigende Verständnis der Verkehrsteilnehmenden, immer wieder Lücken um auf die Bielstrasse einzufahren.  Eine Regulierung nur einzelner Beziehungen ist nicht möglich.	Die Fahrbeziehungen aus dem Walkeweg werden nicht eingeschränkt. Die Lichtsignalanlage wird entfernt.
VI 5?	21	Verkehrsfluss vermindert, ev. mehr Unfälle	Auf Grund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus ergibt sich keine erhöhte Unfallgefährdung	Keine Anpassung des Projektes.

<i>code</i>	<i>id</i>	<i>Eingabe(Sachverhalt)</i>	<i>Kommentar/Stellungnahme</i>	<i>Entscheid</i>
		<i>G Gestaltung Mittelstreifen</i>		
G 1-	1, 10.1-10.22,11, 17,18	Zu wenig Fahrstreifenbreite/gefährlich	Die projektierten Fahrstreifenbreiten erlauben bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h das Überholen eines Radfahrenden durch den motorisierten Individualverkehr. Die Fahrstreifen entsprechen den kantonalen Standards. Durch die Gestaltung des Strassenrands, mit einem abgeschrägten nur 4 cm hohen Randstein, können die Radfahrenden zudem sehr nahe an den Rand heran fahren und, wenn nötig, sogar auf das Trottoir ausweichen.	Keine Projektänderungen, da normgerechte Ausführung.
G 2-	3	kein Mehrzweckstreifen	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Ein Mehrzweckstreifen ist bei der vorliegenden Verkehrsmenge aber Voraussetzung für dieses Konzept. Das Element dient nicht nur als Querungshilfe bzw. Schutz für Fussgänger/ Fussgängerinnen, sondern auch abbiegenden Fahrzeugen, insbesondere auch den Velos für ihre Manöver.	Wesentlicher Bestandteil des Konzeptes, wird beibehalten.
G 3-	5	Schneeräumung aufwändig	Der Unterhalt der Mittelbereiche gestaltet sich nicht wesentlich anders als die Schneeräumung auf den übrigen Strassen mit Inseln. Beim richtigen Befahren des Strassenabschnitts mit dem Schneepflug entstehen keine Schäden.	Konzept wird beibehalten.
G 4-	8	Fahrbahn nicht reduzieren	Die Fahrstreifen entsprechen den kantonalen Standards. Durch die Gestaltung des Strassenrands, mit einem abgeschrägten nur 4 cm hohen Randstein, können die Radfahrenden zudem sehr nahe an den Rand heran fahren und, wenn nötig, sogar auf das Trottoir ausweichen.	Keine Projektänderungen, da normgerechte Ausführung.
G 5-	21	Gestalterisch ansprechend aber für Verkehrsmenge ungeeignet	Durch die projektierten Fahrstreifenbreiten können den heutigen sowie die prognostizierten Verkehr ohne Weiteres bewältigen. Sie erlauben bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h das Überholen eines Radfahrenden durch den motorisierten Individualverkehr.	Konzept wird beibehalten.

code	id	Eingabe(Sachverhalt)	Kommentar/Stellungnahme	Entscheid
		<i>S Sicherheit Fuss/Rad</i>		
S 1-	1,11	Querschnittswechsel schlecht	1. Querschnittwechsel T50/T30: Dieser Querschnittwechsel von Kernfahrbahn zu Mehrzweckstreifenregime ist durch die unterschiedlichen Temporegimes und Querungsbedürfnisse bedingt und daher zweckmässig .2. Querschnittswechsel Bielstrasse 28-36 (T50). Dieser Wechsel ist bedingt durch die Linksabbiegebeziehung in die Bahnhofstrasse und die Lage der Querung Bielstrasse 36. Eine Mittelinsel bei den Fussgängerstreifen ist unabdingbar.	Im Tempo 50 km/h werden Radstreifen markiert. Die Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen werden beibehalten und bedingen eine örtliche Unterbrechung der Kernfahrbahn.
S 2-	1	keine Kernfahrbahn	Die Kernfahrbahn in Kombination mit dem schrägen Randstein stellt im T50-Bereich eine wesentliche Sicherheits- und Komfortverbesserung für die Velofahrenden dar.	Strassenquerschnittsaufteilung wird beibehalten.
S 3-	2,4	Sichtkonflikt Parkierung/Querende	Die Parkierung besteht aus unterbrochenen Zweiergruppen, welche alle gewünschten Querungen ermöglichen. Die Parkfelder sind 50 cm von der Strasse zurückversetzt um die für die Querungen notwendigen Sichtweiten zu gewährleisten.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen. Keine Änderung.
S 4-	2	Veloeinfahrt Platz Bahnhofstrasse	Die Veloeinfahrt erfolgt aus einer Begegnungszone (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) in die mit Tempo 30 signalisierte Kantonsstrasse Dank dem Mehrzweckstreifen kann das Linkseinbiegen zweistufig erfolgen.	Die Ist- Situation wird belassen.
S 5-	3,4,7,16,17,18	kein Handlungsbedarf	Der Handlungsbedarf nach Standards Kantonsstrassen ist ausgewiesen.	Das Konzept wird beibehalten.
S6-	4	Kernfahrbahn durchgehend	Querschnittwechsel T50/T30: Dieser Querschnittwechsel von Kernfahrbahn zu Mehrzweckstreifenregime ist durch die unterschiedlichen Temporegimes und Querungsbedürfnisse bedingt und daher zweckmässig.  Das Konzept im Tempo 30 Regime sieht die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden vor und teilt die Fahrbahn nicht weiter auf.	Konzept mit Mittelstreifen wird beibehalten.
S7-	5	Beleuchtung beachtung schenken	Es wird eine moderne LED-Beleuchtung umgesetzt.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.

<i>code</i>	<i>id</i>	<i>(Eingabe)Sachverhalt</i>	<i>Kommentar/Stellungnahme</i>	<i>Entscheidung</i>
S 8-	10.1-10.22	Elektrovelo in T30 gefährlich	Wie alle Verkehrsteilnehmer müssen auch Elektrovelos die Geschwindigkeitslimiten einhalten.	Verwerfen / Nicht berücksichtigen
S 9-	13	Busse bei Ecke Valiantbank zu schnell (wegen Ampel)	Dieser Sachverhalt kann auf Grund fehlender Geschwindigkeitsmessungen nicht überprüft werden. Der Sachverhalt ist nicht vom Projekt abhängig (Situation mit Bedarfs-LSA bleibt bestehen).	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.
S 10-	21	Niedere Randsteine: Verbesserung für Velo, gefährlicher für Fussgänger/Fussgängerinnen	Der schräggestellte 4-cm-Rand hat sich vielerorts bewährt. Die Verkehrsteilnehmenden nehmen die Innerortsituation und die möglichen Konflikte sogar besser wahr, die gegenseitige Aufmerksamkeit wird gesteigert. Der Randstein dient auch als Gestaltungselement und erfüllt die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes.	An schräggestellten 4-cm-Randsteinen festhalten.

code	id	Eingabe(Sachverhalt)	Kommentar/Stellungnahme	Entscheid
		W Weiteres		
W 1	1,11,17	Trottoirs auf Strassenniveau	Trottoirs effektiv auf Strassenniveau (d.h. ohne Niveaudifferenz des Randsteins) sind von Gesetzes wegen nur in Begegnungszonen wie beispielsweise der Bahnhofstrasse möglich.	An schräggestellten 4-cm-Randsteinen festhalten
W 2-	1	keine Markierung für sehbehinderte Personen	Das Projekt erfüllt die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes.	Markierungen sind nicht Teil des Strassenplanverfahrens. Markierungen für Sehbehinderte Personen werden ausgeführt.
W 3-	1,11,16	keine Bäume in Kurven	Gemeint sind Bäume bei Einfahrten. Die notwendigen Sichtweiten werden an diesen Stellen überall eingehalten. Bemerkung: Die Bäume im Bereich der Bielstrasse 9 (See-landcenter) werden aus technischen Gründen aus dem Projekt entfernt werden.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.
W 4g	1	T30 auch auf Bahnhofstrasse		Das Anliegen ist an die Gemeinde zu richten.
W 5-	2,5	Zufahrt Tankstelle, P Nr. 29 koordinieren Zufahrten bündeln		Bestehende private Zufahrten sind Bestandteil des Projektes.
W 6-	3	Zentrumsumfahrung bevor T 30	Lyss besitzt eine Autobahnumfahrung.	Wird nicht berücksichtigt
W 7-	5	Markierung soll nicht Rollgeräusche verursachen.	Signalisation und Markierung sind nicht Teil des Strassenplanverfahrens.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.
W8 n	6	Ovaler Hirschenkreisel gut		Nicht Bestandteil dieses Projekts.
W9 n	6	Marktplatz einbeziehen	Im 2012 haben der Kanton (Tiefbauamt) und die Gemeinde ein koordiniertes generelles Betriebs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Ortskern erarbeitet. Mit der Bielstrasse wird jetzt ein erster Abschnitt aufgelegt.	Übergeordnet ist der Paltz berücksichtigt worden.

code	id	Eingabe(Sachverhalt)	Kommentar/Stellungnahme	Entscheid
W 11?	9	Ausfahrt Gbbl. 901 und 3475 ohne Einsch. für Lastwagen	Es sind keine entsprechenden Einschränkungen geplant.	Die Ist-Situation wird belassen.
W 12n	11	T 30 nur auf Bahnhof-/Aarbergerstrasse	Bahnhof- und Aarbergerstrasse sind nicht Teil des Projektperimeters. Die vorgeschlagene Lösung auf der Kantonsstrasse soll die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden fördern und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Zentrum von Lyss erhöhen.	Das Konzept wird beibehalten.
W 13-	12	Zu Beginn Einweisung für Aeltere/Kinder		Anliegen mit Gemeinde/Kantonspolizei besprechen.
W 14g	13	Erschliessung gösstmöglicher Bau Areal Bahnhofstr. 15	Baugesuche und die Prüfung der entsprechenden Erschliessung/Zufahrten sind Sache der entsprechenden Verfahren.	Anliegen kann im Rahmen eines Baugesuchs geprüft werden.
W 15g	13,20	Strasse bei Villa Steinegg öffnen		Anliegen an die Gemeinde stellen
W 16-	14	Verkehrsprovisorium Zeughausstrasse problematisch; gesicherte Übergänge prüfen		Nicht Bestandteil dieses Projekts.
W17 -	16	Busbevorzugung nur kurz	Die Busbevorzugung wird, soweit überhaupt machbar, optimiert.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.
W 18	17	Wenn T30, dann eine Einheit (Zentrum 30 Rest 50)	Im 2012 haben der Kanton (Tiefbauamt) und die Gemeinde ein koordiniertes generelles Betriebs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Ortskern erarbeitet. Mit der Bielstrasse wird jetzt ein erster Abschnitt aufgelegt.	Das Konzept wird beibehalten
W 19-	18	keine rauhen Markierungen (Lärm)	Signalisation und Markierung sind nicht Teil des Strassenplanverfahrens.	Bereits berücksichtigt / vorgesehen.
W 21-	21	Realisierung in Etappen für Verkehrsfluss schlecht	Die Realisierung in Etappen macht für einen so langen Strassenzug durchaus Sinn. Auch bei einer Planaufgabe für den gesamten Strassenzug wären Realisierungsabschnitte und vorgängige Werkleitungsarbeiten notwendig.	Verwerfen / Nicht berücksichtigen

Bern, 30. Mai 2016

**B+S AG**



Markus Jäggi  
Projektleiter



Urs Dubach  
Projektingenieur





Oberingenieurkreis III  
 Tiefbauamt des Kantons Bern

Bern, 04.03.2016

**Lyss, Sanierung Bielstrasse**

**Betriebs- und Gestaltungskonzept**

**Fragebogen zur 2. Mitwirkung**

- Die Projektunterlagen und der Fragebogen liegen in der Zeit vom 04. März bis 04. April 2016 während den Öffnungszeiten bei der Abteilung Bau + Planung an der Bahnhofstrasse 10 in Lyss auf.
- Auf der Gemeinde-Homepage ([www.lyss.ch](http://www.lyss.ch)) können die Unterlagen auch digital eingesehen werden.
- Mitwirkungseingaben sind bis am 8. April 2016 an eine der folgenden Adressen zu senden:

Tiefbauamt des Kantons Bern  
 Oberingenieurkreis III  
 Kontrollstrasse 20, Postfach 701, 2501 Biel  
 ([claudia.christiani@bve.be.ch](mailto:claudia.christiani@bve.be.ch))

Gemeinde Lyss  
 Abteilung Bau + Planung  
 Bahnhofstrasse 10, 3250 Lyss  
 ([bau@lyss.ch](mailto:bau@lyss.ch))

- Angaben zu Ihrer Person (freiwillig):

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

**Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Verkehr?**

- Tempo 50 km/h und Tempo 30 km/h:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Parkierung:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Fussgängerführung:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Aufheben Lichtsignalanlage Walkeweg:

---

---

---

**Wie beurteilen Sie folgenden Punkt zum Thema Gestaltung?**

- Markierter Mittelstreifen bei Tempo 30 km/h als Querungshilfe für Zufussgehende:

---

---

---

**Wie beurteilen Sie folgenden Punkt zum Thema Sicherheit?**

- Sicherheit der Zufussgehenden und Radfahrenden:

---

---

---

**Weitere Punkte, welche Sie anmerken möchten.**

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---