bfm
büro für mobilität

Einwohnergemeinde Wengi
Wengi – natürlich ländlich

Schlussbericht

–

Verkehrskonzept

Massnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität für alle



Version vom 17. Juni 2025

Impressum

Auftraggeber

Einwohnergemeinde Wengi
Wengi – natürlich ländlich

Verfasser

Valérie Sauter (Projektleiterin), Tea Maffioli, Martin Wälti (Experte), Büro für Mobilität AG

Projektbegleitung

Matthias Stettler, Gemeinderat, Bau + Planung
Walter Liechti, Gemeinderat, Vizegemeindepräsident

Titelbild

Kantonsstrasse zwischen Waltwil und Wengi, obligatorische Passage für Schulkinder auf ihrem Veloweg zur Schule
Foto: Büro für Mobilität AG, 8. August 2024

Hinweis

Die Büro für Mobilität AG verwendet eine inklusive Sprache, bei der die weiblichen Formen explizit genannt werden, um alle Geschlechter sichtbar zu machen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 6

1.1 Ausgangslage 6

1.2 Zielsetzungen 7

1.3 Projektorganisation 8

1.4 Vorgehen und Termine 9

2 Verkehrsanalyse 10

2.1 Erhebung IST-Zustand: Grundlagen 10

2.1.1 Verkehrsaufkommen, Temporegimes und Geschwindigkeiten 10

2.1.2 Pendlerstatistik 12

2.1.3 Unfälle mit Personenschaden und Zwischenfälle 14

2.1.4 Situation öffentlicher Verkehr (ÖV) 14

2.1.5 Fussverkehr 15

2.1.6 Veloverkehr 16

2.1.7 Parkierung 18

2.1.8 Entwicklung Gemeinde Wengi 18

2.1.9 Diverses 19

2.1.10 Zusammenfassung IST-Zustand 19

2.2 Schwachstellen in Wengi 20

3 Massnahmen und Handlungsfelder 21

3.1 Massnahmenblätter 22

3.2 Zusammenfassung der möglichen und vom Gemeinderat gewünschten Massnahmen 58

3.3 Handlungsfelder 60

3.4 Zeithorizont der Handlungsfelder 67

4 Anhang 68

4.1 Antrag Scheunenberg und Antwort Gemeinderat 68

4.2 Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde Wengi (2024) 71

4.3 Pendlerstatistik Wengi 2020 79

4.4 Festgestellte Schwachstellen in Wengi 81

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betrachtungsperimeter (gelb) und kantonale Strassen (blau): Gemeinde Wengi (Karte: © Kanton Bern / © swisstopo) Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern 7

Abbildung 2: Die wichtigsten Daten für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts Gemeinde Wengi. 9

Abbildung 3: Temporegimes in Wengi (Quelle: Gemeinde Wengi, Januar 2025) 10

Abbildung 4: Messstellen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) und hochgerechnete Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte. Quelle: Geoportal Kanton Bern (abgerufen am 30.09.2024). 11

Abbildung 5: Verkehrsmessungen der Gemeinde Wengi (2024): V85; Vmax und V Überschreitung des Tempolimits. 11

Abbildung 6: Arbeitsort der Erwerbstätigen mit Wohngemeinde Wengi 2020 (n = 366). (Quelle: Bundesamt für Statistik) 12

Abbildung 7: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Wengi 2020 (n= 115). (Quelle: Bundesamt für Statistik) 13

Abbildung 8: Entfernung zur Arbeit (in km) für die in Wengi wohnenden Erwerbstätigen (2020, n= 366). (Quelle: Bundesamt für Statistik) 13

Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden auf dem Gebiet der Gemeinde Wengi in den Jahren 2011–2023 (Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen 21.10.2024) und Schulweges nach Schulkinderanzahl (Quelle: Gemeinde Wengi, 2021). 14

Abbildung 10: ÖV-Abdeckung (ÖV-Erschliessungsklassen) für Wengi. Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern (abgerufen am 16.12.2024). 15

Abbildung 11: Wanderwegnetz auf dem Gebiet der Gemeinde Wengi und Schulwege. 16

Abbildung 12: Sachplan Veloverkehr in Wengi und die Route 24 von SchweizMobil. 17

Abbildung 13: Schulwege mit dem Velo nach Schüleranzahl auf dem Gebiet Wengi (Quelle: Gemeinde Wengi 2021). 17

Abbildung 14: Schüler:innen sind mit dem Velo auf der Hauptstrasse unterwegs zur Schule, gegen 14 Uhr nachmittags (Quelle : bfm, August 2024). 18

Abbildung 15: Die einzige Veloinfrastruktur in Wengi auf der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) bergauf dorfauswärts. (Quelle: bfm, 2024). 18

Abbildung 16: Übersicht festgestellte Schwachstellen in Wengi. 20

Abbildung 17: Erhobene Schwachstellen. 20

Abbildung 18: Derzeitige und vorgeschlagene Temporegime (Karte: Geoinformation Bern-Mittelland , abgerufen am 23.03.2024 und 16.12.2024) 60

Abbildung 19: Handlungsfelder und Umsetzungshorizont. 67

Abbildung 20: Verkehrsmessungen der Gemeinde Wengi (2024). 71

Abbildung 21: Geschwindigkeitsüberschreitungen an Punkt a (südlich der Strasse Scheunenberg) mit Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 24.06 und 02.07.2024. 72

Abbildung 22: Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Punkt j. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 13.05 und 20.05.2024. 72

Abbildung 23: Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Punkt h, Hauptstrasse. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 21.04 und 24.04.2024. 73

Abbildung 24: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 80, Hauptstrasse (Neuhaus), Punkt b. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 26.10. und 01.11.2024 (von Grossaffoltern nach Wengi). 74

Abbildung 25: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60, Bernstrasse, Punkt c. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 11.10 und 13.10.2024 (von Bern nach Büren) und zwischen14.10.-16.10.2024 (von Büren nach Bern). 75

Abbildung 26: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60, Hauptstrasse-Reuentalstrasse, Punkt d. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 02.10 und 04.10.2024 (von Messen nach Wengi)..... 76

Abbildung 27: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 40, Frauchwilstrasse, Punkt e. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 15.11 und 21.11.2024 (von Frauchwil nach Wengi). 77

Abbildung 28: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Moosgasse, Punkt f. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 02.11. und 05.11.2024 (von Ost nach West). 78

Abbildung 29: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, am Obereingang von Waltwil, Punkt k. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 11.07 und 19.07.2024. 78

Abbildung 30: Detaillierte Pendlerstatistik Wengi für die Jahre 2014, 2018 und 2020. Quelle: Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2014, 2018 und 2020 l Tabelle (abgerufen am 02.12.2024) 80

Abkürzungsverzeichnis

bfm	Büro für Mobilität AG
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Motorfahrzeuge pro 24h im Jahresdurchschnitt)
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
LKW	Lastkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NPVM	Nationales Personenverkehrsmodell
P+R	Park + Rail
RAK	Regionales Angebotskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura
ÖV	öffentlicher Verkehr
PW	Personenwagen
V85	Kennwert der Verkehrssicherheit. Er gibt die Geschwindigkeit an, die von 85 % der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15 % überschritten wird. Dieser Kennwert sollte unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen.
Vmax	Die höchste gemessene Geschwindigkeit.
VÜ	V Überschreitungen ist der Prozentsatz der Fahrzeuge, die bei den Messungen über der Geschwindigkeitsbegrenzung gefahren sind.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Wengi ist eine Gemeinde mit ländlichem Charakter, welche die Ortsteile «Scheunenberg», «Wengi bei Büren» und «Waltwil» umfasst. Sie gehört zum Verwaltungskreis Seeland und hat etwas mehr als 600 Einwohnerinnen und Einwohner.
Die Kinder aus «Scheunenberg» gehen in Ruppoldsried in den Kindergarten und in Wengi zur Schule. Um zum Schulbus zu gelangen, gehen sie entlang der Scheunenbergstrasse. Diese hat keine Trottoirs. Viele Eltern erachten dies als gefährlich. Deshalb hat die Gemeinde Wengi bereits in Absprache mit dem Kanton verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern getroffen. Einigen Einwohner:innen reichen diese Massnahmen nicht aus und sie haben sich zu einer Interessensgemeinschaft (IG) zusammengeschlossen. Diese hat beim Gemeinderat einen «Antrag auf einen sicheren Schulweg in Scheunenberg» eingereicht.
Ebenfalls ist der Gemeinde bekannt, dass es zu den Hauptverkehrszeiten zu Stau beim Kreisel kommt, zumeist wenn der Bus beim Friedhof anhält. Um diesen zu umfahren, nehmen gewisse Autofahrerende die «Bernstrasse» anstatt auf der «Ziegelei-Strasse» zu bleiben. Dies führt ebenfalls zu einer Gefährdung der Schulkinder, welche auf der Bernstrasse unterwegs sind.
Um diesen Umständen Rechnung zu tragen, hat der Gemeinderat entschieden, die Verkehrssituation in Wengi durch ein Fachbüro analysieren zu lassen. Basierend auf den Abklärungen sollen Massnahmen vorgeschlagen werden, welche die Sicherheit von Fussgänger:innen in Wengi, inklusive seiner Ortsteile «Scheunenberg» und «Waltwil» verbessern werden.

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 8. April 2024 der Entwicklung eines Verkehrskonzepts anstelle eines klassischen Verkehrsrichtplans zugestimmt. Zu dessen Erarbeitung wurde die Büro für Mobilität AG (ab hier bfm) beauftragt. Ein Verkehrskonzept kann schneller erstellt sowie laufend ergänzt werden und bietet dadurch mehr Flexibilität. Ein Richtplan hingegen muss vom Kanton genehmigt werden, weshalb es länger dauert, bis die Massnahmen zur Umsetzung gelangen. Dies gilt umso mehr, da die Forderungen der IG mit dem Weiler Scheunenberg primär Gemeindestrassen betreffen. Die Gemeinde hat hier die Entscheidungshoheit und kann Sofortmassnahmen direkt umsetzen.

Das Verkehrskonzept soll durch den Gemeinderat verabschiedet und umgesetzt werden. Es zeigt der Gemeinde anhand von Handlungsfeldern und Massnahmen auf, wie der Verkehr und die Mobilität in der Gemeinde für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in den einzelnen Ortsteilen verbessert werden können. Mit diesem Verkehrskonzept erhält die Gemeinde eine fundierte Grundlage, um die Mobilität in Wengi langfristig zu planen und Massnahmen zum jeweils optimalen Zeitpunkt im Detail zu konkretisieren und umzusetzen. Das Verkehrskonzept trägt bestehenden Zielkonflikten Rechnung.

1.2 Zielsetzungen

Ziele dieses Verkehrskonzeptes sind folgende:

- Erhöhung der Sicherheit der Fussgänger:innen und Velofahrenden, insbesondere die Sicherheit der Schulkinder
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem gesamten Strassennetz
- Förderung der nachhaltigen Mobilität
- Kanalisierung und Beruhigung des motorisierten Verkehrs
- Zeitnahe Umsetzung der Massnahmen

Das vorliegende Verkehrskonzept beinhaltet eine Analyse der aktuellen Situation (IST-Zustand) und nennt verschiedene Massnahmen, um die oben genannten Ziele zu erreichen (SOLL-Zustand). Die Massnahmen sind beschrieben, mit Beispielen bebildert und, wo zweckmässig, mit einfachen ortsbezogenen Skizzen ergänzt. Das Verkehrskonzept untersucht die Massnahmen aus multimodaler Sicht (motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr), wobei ein besonderer Schwerpunkt auf der Sicherheit der Schulwege liegt. Um sichere und attraktive Massnahmen für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, wurden die folgenden Elemente berücksichtigt: Erschliessung, Sicherheit, Komfort und Orientierung.

Mit dem Verkehrskonzept werden verschiedene Massnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen, die folgendermassen gegliedert werden können:

- bauliche Massnahmen
- Markierungs- und Signalisierungsmassnahmen
- organisatorische Massnahmen
- kommunikative Massnahmen

Als Ergebnis liegen 14 Massnahmen vor, welche die nächsten Schritte aufzeigen. Eine Priorisierung der Massnahmen soll aufgrund ihrer Effektivität für die Sicherheit der vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden vorgenommen werden.

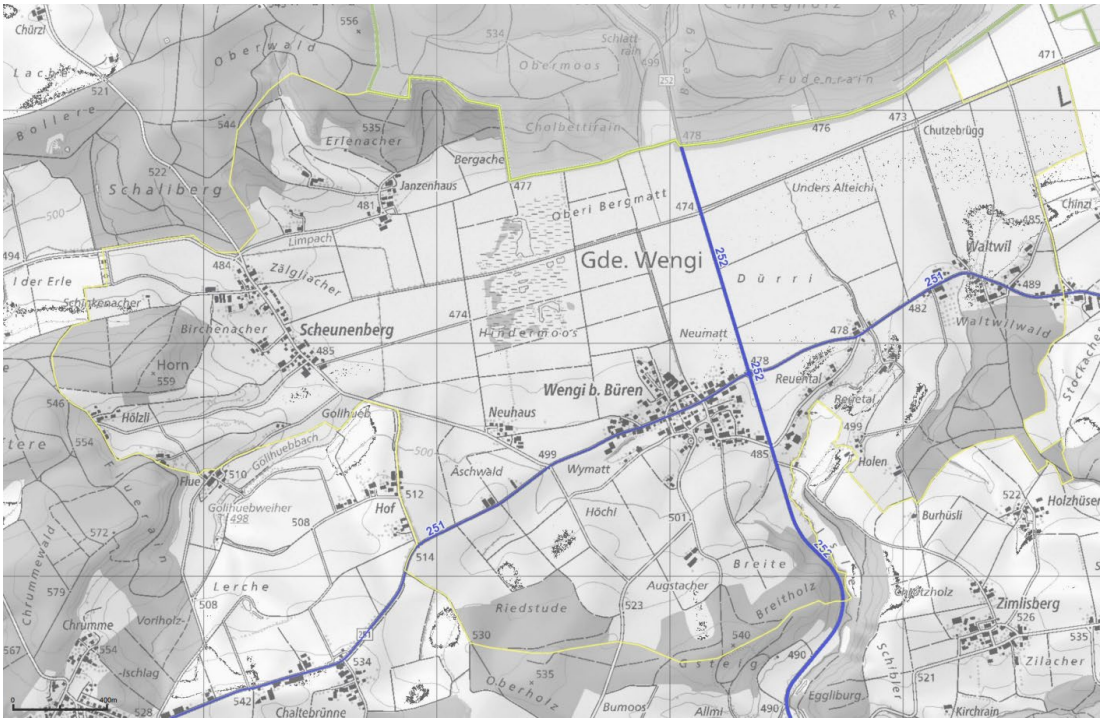


Abbildung 1: Betrachtungsperimeter (gelb) und kantonale Strassen (blau): Gemeinde Wengi (Karte: © Kanton Bern / © swisstopo) Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern

1.3 Projektorganisation

Die Fachpersonen des bfm erstellten das Verkehrskonzept mit ihrem Fachwissen und ihren Erfahrungen und mit der Begleitung des Gemeinderates und der Verwaltung:

– Peter Hänni und ab 01.01.2025 Walter Schweizer, Gemeindepräsident
– Walter Liechti, Vizegemeindepräsident
– Christine Aeberhard und ab 01.01.2025 Eveline Schöni,Gemeinderätin Ressort Soziales, Asylwesen, Fürsorge, Vormundschaft
– Alfred Aeschlimann und ab 01.01.2025 Markus Hauert, Gemeinderat Ressort Strassen, öffentlicher Verkehr
– Markus Junker,Gemeinderat Ressort Schutz, Sicherheit, Abfall, Liegenschaften
– Walter Schweizer und ab 01.01.2025 Petra Kocher,Gemeinderäte Ressort Bildung
– Matthias Stettler,Gemeinderat Ressort Bau, Planung, Energie
– Stefanie Sollberger, Gemeindeschreiberin

Im Anschluss an dieses Verkehrskonzept kann die Gemeinde entscheiden, ob, wann und wie sie die vorgeschlagenen Massnahmen umsetzen will. Die Büro für Mobilität AG unterstützt die Gemeinde gerne bei der weiteren Umsetzung, beispielsweise für folgende Teilschritte (Bedingungen zu besprechen):

- Prozessbegleitung für die Projektierung von baulichen Massnahmen
- Kostenberechnungen, Begleitung von Offertverfahren
- Festlegung von Signalen und Markierungen
- Allfällige Absprachen mit Anstösser & Grundeigentümer:innen
- Baubegleitung

1.4 Vorgehen und Termine

Die Erarbeitung des Verkehrskonzepts erfolgte hauptsächlich basierend auf Rückmeldungen der verschiedenen Gemeinderäte im Rahmen einer Gemeinderatssitzung mit dem bfm, sowie einer Befahrung vor Ort, die von zwei Gemeinderäten begleitet wurde. Diese Analyse wurde durch verschiedene bestehende Dokumente (Verkehrsbelastung, Unfallstatistik, Rückmeldungen von Einwohner:innen per E-Mail und den Einwohnerantrag für einen besseren Schulweg,...) sowie die Verkehrsmessung (Anzahl der Fahrzeuge und Geschwindigkeiten) ergänzt.
So entstand ein Bild des IST-Zustands und der Elemente, die für die Mobilität von Schulkindern, Senior:innen, Landwirt:innen/Lohnunternehmern und dem weiteren Gewerbe angepasst werden sollten.

Die wichtigsten Meilensteine des Projekts waren:

Datum	Was
8. April 2024	Sitzung mit dem Gemeinderat und Projektvergabe
12. August 2024	Befahrung in Wengi mit Martin Wälti, Valérie Sauter (bfm) und Matthias Stettler und Walter Liechti (Gemeinderat Wengi)
13. Januar 2025	Sitzung mit Claudia Christiani (Oberingenieurin, Kreis III), Daniel Rossel (Bereichsleiter Verkehrstechnik und -sicherheit, Oberingenieurkreis III), Martin Wälti (bfm), Valérie Sauter (bfm), Matthias Stettler (Gemeinderat Wengi) und Walter Liechti (Gemeinderat Wengi).
21.Februar 2025	Übergabe Verkehrskonzept (Version 90%) an Gemeinderat
17. April 2025	Rückmeldungen Oberingenieurkreis OIK III zu Entwurf Verkehrskonzept (Version 90%)
5. Mai 2025	Vorstellung und Diskussion des Verkehrskonzepts und der Massnahmen im Gemeinderat.
18. August 2025, 20:00 Uhr	Öffentliche Informationsveranstaltung im Schulhaus Reuental, Präsentation der Ergebnisse in der Bevölkerung. Die Präsentation erfolgt durch Matthias Stettler. Die Büro für Mobilität AG ist mit Experten vertreten.

Abbildung 2: Die wichtigsten Daten für die Erarbeitung des Verkehrskonzepts Gemeinde Wengi.

2 Verkehrsanalyse

2.1 Erhebung IST-Zustand: Grundlagen

Im Folgenden werden die wichtigsten Grundlagen rund um den Verkehr und die Mobilität in Wengi aufgeführt und somit der IST-Zustand dokumentiert.

2.1.1 Verkehrsaufkommen, Temporegimes und Geschwindigkeiten

In Wengi gilt als grundsätzliches Temporegime innerorts Tempo 50 und ausserorts Tempo 80. Es gibt aber mehrere Ausnahmen mit Tempo 30, 40 und 60. Durch die vielen Temporegimewechsel ist die Lesbarkeit nicht optimal.

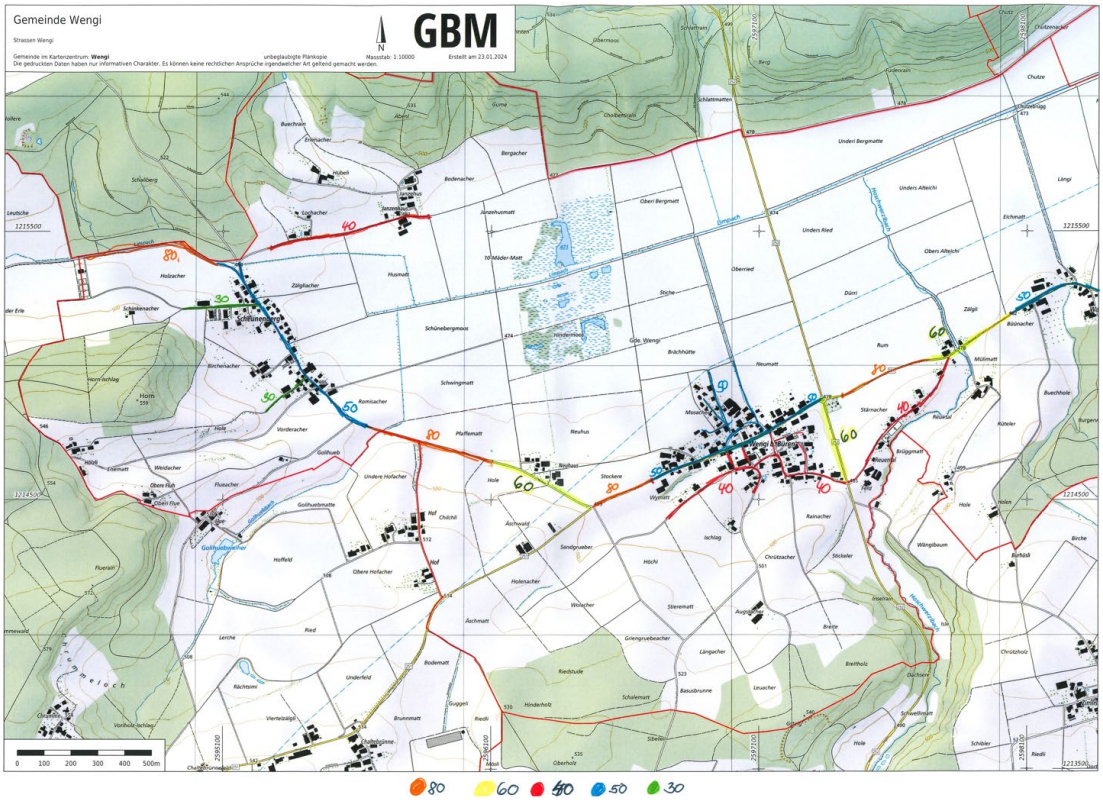


Abbildung 3: Temporegimes in Wengi (Quelle: Gemeinde Wengi, Januar 2025)

Durch die Gemeinde Wengi führen nebst Privat- und den Gemeindestrassen auch die Kantonsstrassen 251 und 252. Die Kantonstrasse 252 ist eine Ausnahmetransportroute (Typ 1, Durchfahrtsbreite 6.5m, lichte Höhe 5.2m).
Der Kanton Bern betreibt Verkehrszählstellen an der Wengistrasse 31 in Grossaffoltern, am Reuental 37 in Wengi, sowie Ziegelei 9c in Rapperswil. An den Standorten wurde der durchschnittliche Tägliche Verkehr (DTV) gemessen, wobei die aktuellsten Daten aus dem Jahr 2017 stammen (Abbildung 4).
Die Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte der Kantonsstrasse 251 in West-Ost-Richtung wird mittels des nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM) hochgerechnet und mit Werten bis maximal 3'000 Fahrzeuge pro Tag ausgewiesen. Die Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte der Kantonsstrasse 252 in Nord-Süd-Richtung wird mit Werten bis maximal 8'000 Fahrzeuge pro Tag ausgewiesen. Durch den Mehrverkehr auf der Route 252 bilden sich zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig Staus, meist wenn der Bus beim Friedhof anhält. Diese werden vielfach über

die Gemeindestrassen innerhalb des Dorfes umfahren. Mehrere Bewohner:innen haben sich über unangemessene Geschwindigkeiten innerhalb des Dorfes und über Durchgangsverkehr beschwert.

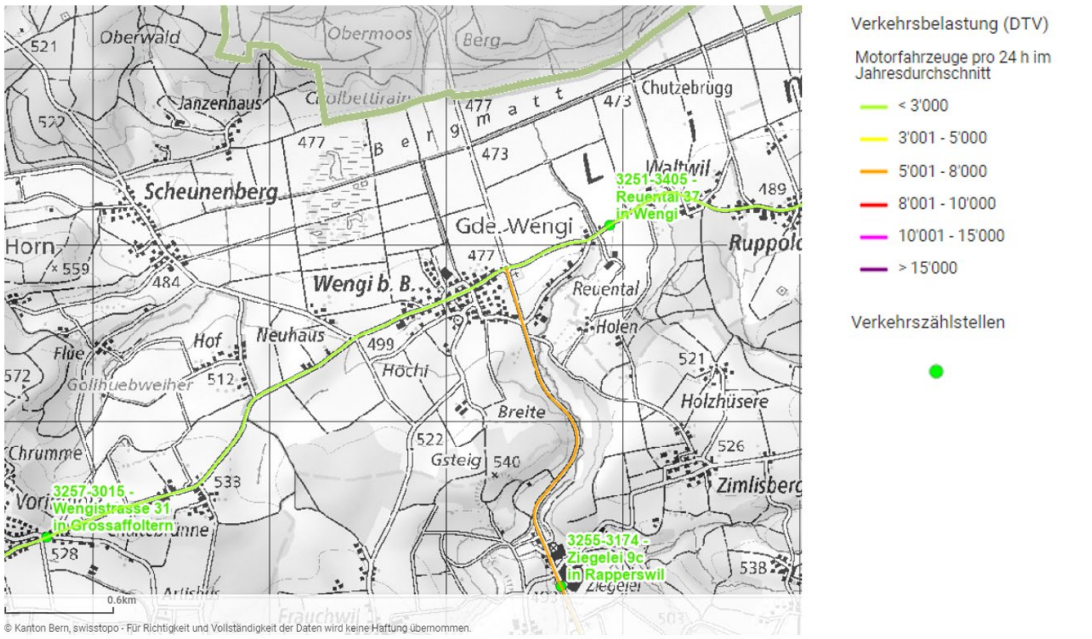


Abbildung 4: Messstellen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) und hochgerechnete Verkehrsbelastung für die Strassenabschnitte. Quelle: Geoportal Kanton Bern (abgerufen am 30.09.2024).

Die Gemeinde Wengi verfügt über weitere Messwerte zum täglichen Verkehr, die jenen des Kantons nicht widersprechen, wobei alle Strassen in der Gemeinde bei den Messungen unter 3'000 DTV liegen. Zudem hat die Gemeinde im Jahr 2024 auch die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge gemessen. Es zeigte sich, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen oft nicht eingehalten werden. Teilweise überschreitet mehr als die Hälfte der Fahrzeuge die Begrenzung, und es kommt regelmässig und zu jeder Tageszeit zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, vor allem auf bestimmten Strassen. Nachfolgend sind die verschiedenen Orte dargestellt, an denen die Gemeinde Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt hat (Abbildung 5).

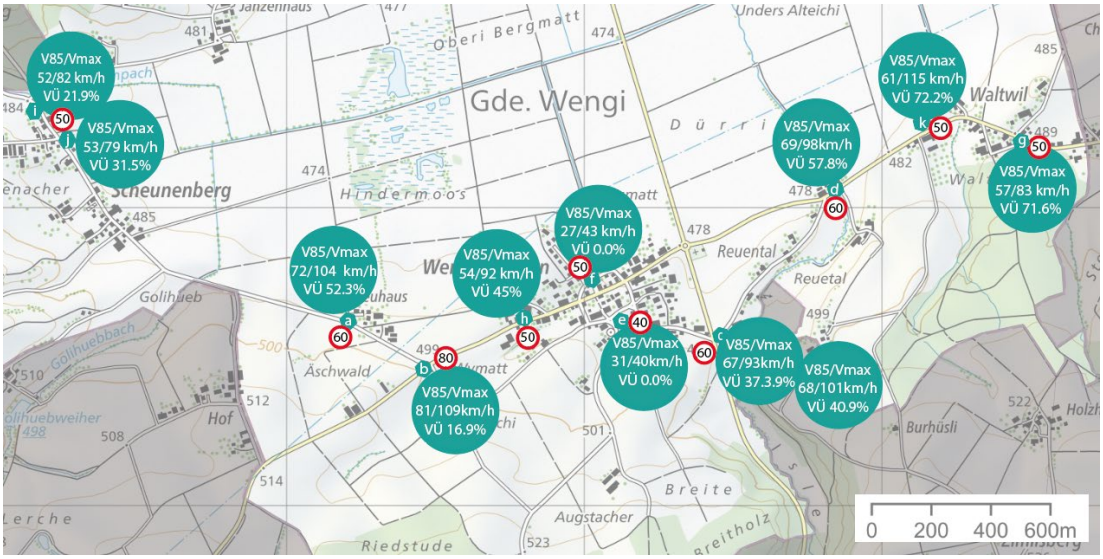


Abbildung 5: Verkehrsmessungen der Gemeinde Wengi (2024): V85; Vmax und V Überschreitung des Tempolimits.

Orte, an denen die gemessenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als problematisch angesehen werden, sind mit einem Buchstaben markiert und werden im Anhang näher beschrieben (Anhang 4.2, S.71).

Auf Gemeindestrassen ist die Verkehrsbelastung im Allgemeinen gering (< 1500 DTV). Die gemessenen Geschwindigkeiten sind jedoch hoch für innerörtliche Strassen, insbesondere wenn keine Trottoirs und Velowege bestehen (z.B. in Scheunenberg) und die teilweise schlecht einsehbar sind (Punkt f und e). Die Geschwindigkeitsbegrenzungen werden kaum eingehalten, wobei die Spitzengeschwindigkeiten zu jeder Tageszeit weit über dem Limit liegen (z. B. über 60 km/h in Scheunenberg, Punkt j, und über 80 km/h am unteren Ende der Strasse von Scheunenberg nach Neuhaus, Punkt a). Dies macht das Gehen und Velofahren für Fussgänger:innen und Velofahrende, insbesondere für Kinder, gefährlich und vermittelt der Bevölkerung ein Gefühl der Unsicherheit. Mehrere Einwohner der Gemeinde haben einen Antrag bei der Gemeinde eingereicht, um Massnahmen zu ergreifen (siehe Anhang 4.1, S.68).
An unübersichtlichen Stellen, an denen die Geschwindigkeit angepasst werden müsste, fahren viele Fahrzeuge ohne ihre Geschwindigkeit anzupassen.

Auf den beiden Kantonsstrassen sind die Geschwindigkeitsüberschreitungen ebenfalls zahlreich, mit Spitzenwerten von über 100 km/h zu jeder Tageszeit (Punkt b, c und d). Dies macht die Querungen kritisch, insbesondere für Schulkinder, sowie für Personen auf dem Velo (SchweizMobil Route), die diese Achsen überqueren müssen. Ein Teil der Kantonsstrasse (vor Waltwil, Punkt d) mit keinem oder nur sehr schmalem Trottoir ist für Schülerinnen und Schüler, die mit dem Velo an diesem Strassenabschnitt entlangfahren müssen, eine gefährliche Passage.

2.1.2 Pendlerstatistik

Die nachfolgende Abbildung (Abbildung 6) zeigt, dass knapp ein Fünftel der Personen, die in Wengi wohnen, auch in Wengi arbeiten (66 Personen). Etwa ein Zehntel pendelt nach Bern, knapp ein Zehntel nach Lyss und noch weniger (6%) nach Zollikofen. Der Rest der Erwerbstätigen, die in Wengi wohnen, arbeitet in anderen Gemeinden der Kantone Bern (47%) und Solothurn (8%).

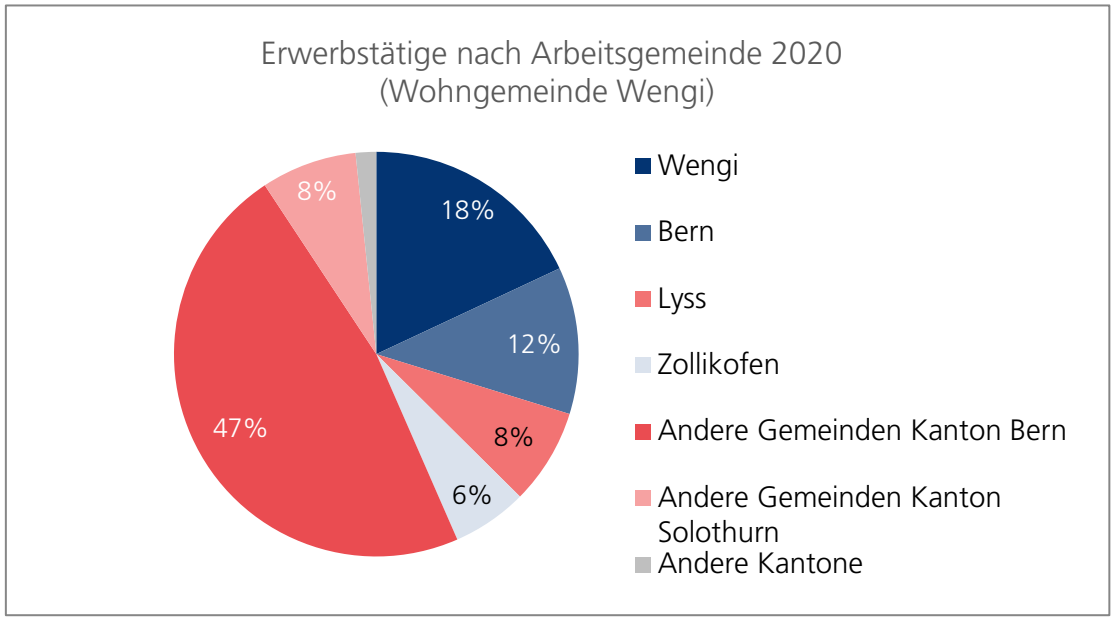


Abbildung 6: Arbeitsort der Erwerbstätigen mit Wohngemeinde Wengi 2020 (n = 366). (Quelle: Bundesamt für Statistik)

Von den 115 erwerbstätigen Personen, die in Wengi arbeiten, wohnen mehr als die Hälfte in Wengi, knapp ein Fünftel im Kanton Bern, 16% in Messen und 8% im Kanton Solothurn (siehe Abbildung 7).

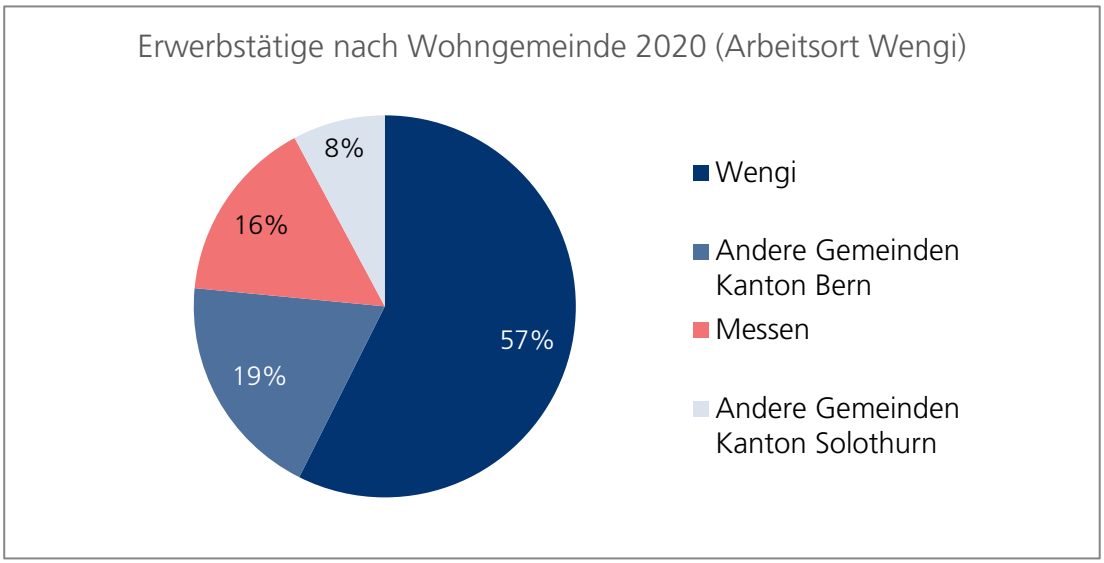


Abbildung 7: Herkunftsrichtung der Erwerbstätigen mit Arbeitsort Wengi 2020 (n= 115). (Quelle: Bundesamt für Statistik)

Fast 60% der Personen, die in Wengi leben, arbeiten weniger als 15 km von ihrem Wohnort entfernt, knapp 40% sogar weniger als 10 km (Abbildung 8). Die Mehrheit der Arbeitswege der Erwerbstätigen, die in Wengi arbeiten oder wohnen, wären also potenziell leicht zu Fuss, mit dem Velo oder dem E-Bike zu bewältigen, wenn die Bedingungen günstig wären (sichere und attraktive Infrastruktur u.a.). Die vollständige Pendlerstatistik ist im Anhang dargestellt (Anhang 4.3, S.79).

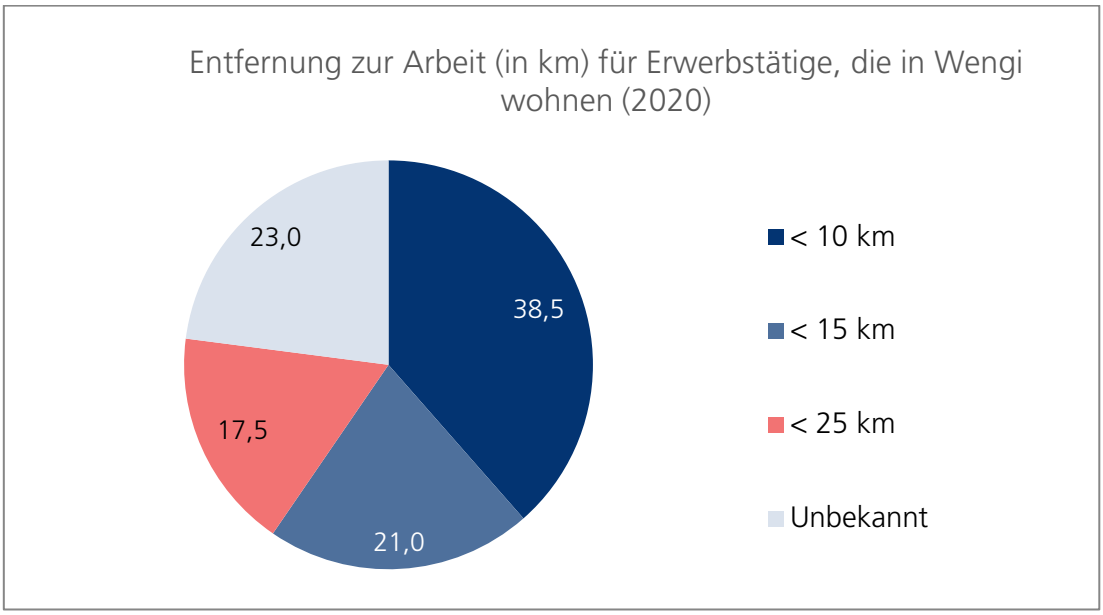


Abbildung 8: Entfernung zur Arbeit (in km) für die in Wengi wohnenden Erwerbstätigen (2020, n= 366). (Quelle: Bundesamt für Statistik)

2.1.3 Unfälle mit Personenschaden und Zwischenfälle

Eine Übersicht der Unfälle mit Personenschäden für die Jahre 2011-2023 auf dem Gemeindegebiet von Wengi zeigt, dass die Unfälle, die sich in Wengi in den letzten Jahren ereigneten, über das gesamte Gemeindegebiet verteilt sind. Ein Teil davon befindet sich auf der Scheunenbergstrasse (6 von insgesamt 27 Unfällen, davon 3 mit Beteiligung von Fahrrädern).
Auf den beiden Achsen der Kantonsstrassen konzentrieren sich die Unfälle des MIV mit 18 von 27 Unfällen, davon zwei mit Fahrrädern.
Die Kreuzung der Kantonsstrasse und der Scheunenbergstrasse ist mit 6 Unfällen in den letzten Jahren unfallträchtig, ebenso wie der Kreisverkehr zwischen den beiden Kantonsstrassen mit 4 Unfällen, davon 1 mit Fahrradbeteiligung.
Die Einfahrten auf die Kantonsstrasse im Norden und Süden der Gemeinde sind ebenfalls Unfallschwerpunkte (5 im Süden, von Rapperswil BE kommend, und 7 im Norden, aber ausserhalb des Gemeindegebiets).
Bei sechs Unfällen mit Fahrrädern in 13 Jahren kommt es durchschnittlich zu etwas weniger als einem Velounfall alle zwei Jahre und etwas mehr als drei Unfällen alle zwei Jahre mit dem MIV (21 Unfälle in 13 Jahren). Angesichts der Unfälle, die sich in den letzten Jahren ereignet haben, und wenn man sich die Hauptwege der Schulkinder mit dem Fahrrad und zu Fuss ansieht, geht es also vorrangig darum, die Scheunenbergstrasse sowie die Kreuzung Scheunenberg-Hauptstrasse sicher zu machen.

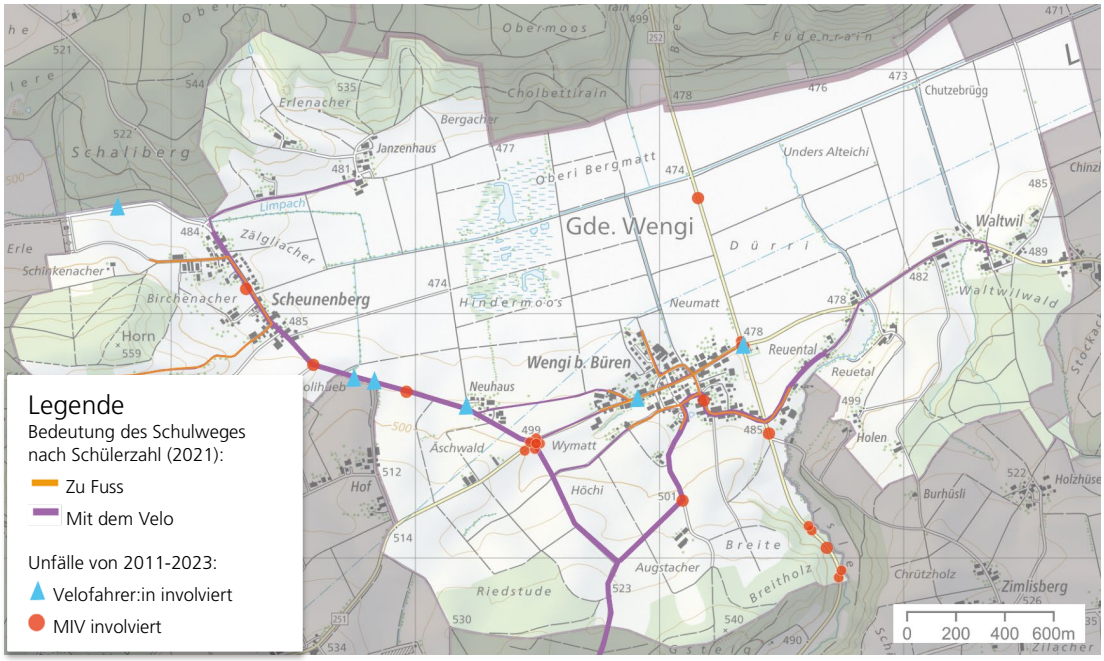


Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden auf dem Gebiet der Gemeinde Wengi in den Jahren 2011–2023 (Quelle: map.geo.admin.ch, abgerufen 21.10.2024) und Schulweges nach Schulkinderanzahl (Quelle: Gemeinde Wengi, 2021).

2.1.4 Situation öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Gemeinde Wengi ist über zwei Buslinien, betrieben durch die RBS, erschlossen: die Buslinie 898 von Büren an der Aare nach Münchenbuchsee/Zollikofen und die Buslinie 363 von Lyss nach Bätterkinden, welche stündlich via Wengi verkehren. Die Buslinie 363 ist auf die Zugverbindungen in Lyss abgestimmt.

Das Geoportal des Kantons Bern zeigt, dass ein Grossteil des Gemeindegebiets «nicht» erschlossen ist oder nur schlecht (Güteklasse des Kantons E und F, siehe nachfolgende Abbildung). Gemäss ÖV-Güteklassen des Bundes hat Wengi eine «geringe Erschliessung» oder gar keine. «Sehr gute» und «gute» Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gibt es in Wengi nicht.
Scheunenberg ist besonders schlecht erschlossen. Solange keine Verbesserungen im ÖPNV verfügbar sind, ist es umso wichtiger, dass man sicher zu Fuss und/oder mit dem Fahrrad unterwegs sein kann. Die Strasse durch Scheunenberg hat derzeit weder Trottoirs noch Radstreifen, obwohl sie vom MIV mit hohen Geschwindigkeiten befahren wird (oft über 60 km/h, siehe Anhang 4.2.1.1, S.71).

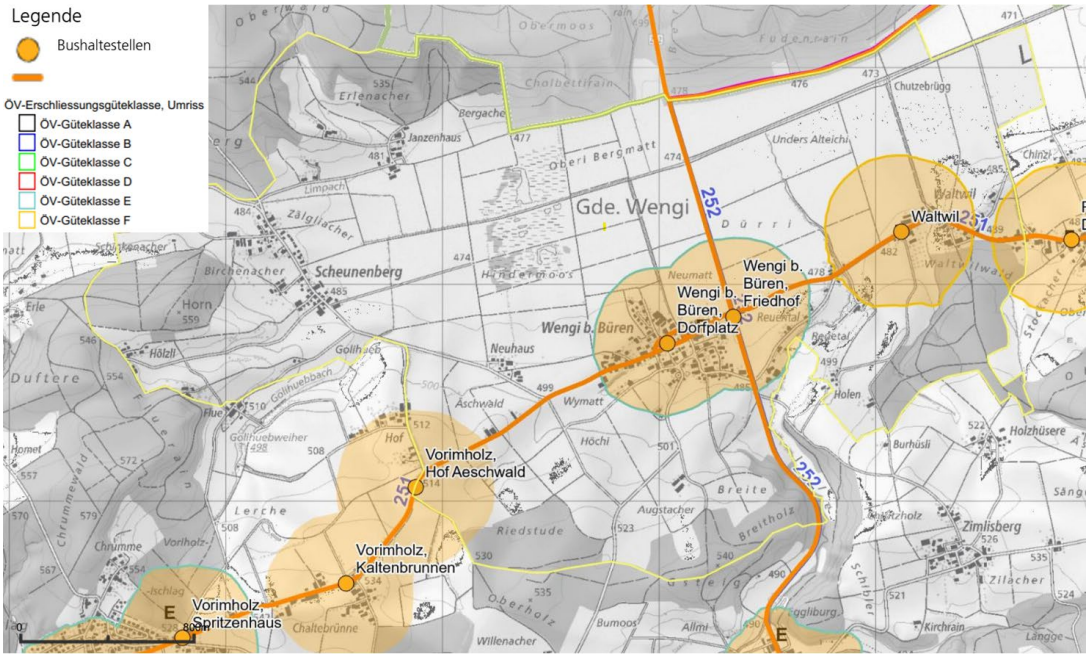


Abbildung 10: ÖV-Abdeckung (ÖV-Erschliessungsklassen) für Wengi. Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern (abgerufen am 16.12.2024).

Die regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) erarbeitet im Auftrag des Kantons alle vier Jahre das Regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr in Biel, dem Seeland und dem Berner Jura (RAK ÖV 2027–2030). Dabei überprüft sie das Bahn- und Busangebot und stellt Anträge für Verbesserungen. Ihr Ziel ist es, die Attraktivität des Angebots weiter zu steigern und die Verlagerung vom MIV auf den ÖV zu fördern. Die Gesamtsicht des ÖV-Angebots in der Region Biel-Seeland-Berner Jura soll in ein Zielbild 2040 eingearbeitet werden. Dabei soll u.a. der Freizeit- und Tourismusverkehr stärker berücksichtigt werden. Die Arbeiten wurden im Mai 2023 gestartet. Die Regionalkonferenzen veröffentlichten kürzlich die Resultate zur On-Demand Umsetzung im Kanton Bern (z.B. Regionalkonferenz Emmental, Bern-Mittelland oder seeland.biel/bienne). Wengi hätte die Möglichkeit, sich in der Periode 2027-2030 mit anderen Gemeinden zusammenzuschliessen und On-Demand-Projekte zu beantragen und mitzufinanzieren.

2.1.5 Fussverkehr

Derzeit verlaufen zwei Wanderwege des Wanderwegnetzes durch die Gemeinde Wengi (siehe Abbildung 11). Es handelt sich dabei nicht um Wege von regionaler Bedeutung und im Sachplan Wanderroutennetz sind für Wengi keine Massnahmen vorgesehen.

Um in Scheunenberg zu Fuss die öffentlichen Verkehrsmittel und insbesondere die Schulbushaltestellen und die Schule zu erreichen, muss ein Weg entlang einer Tempo 50 Strasse ohne Trottoir zurückgelegt werden, wobei die Fahrzeuge auch tagsüber regelmässig mit über 60 km/h fahren. Diese gefährliche Situation veranlasste mehrere Einwohner:innen, einen Antrag bei der Gemeinde einzureichen, damit die Scheunenbergstrasse für Kinder und Schüler:innen sicherer wird, da mehrere Unfälle bisher nur knapp vermieden werden konnten.

Viele Schüler:innen müssen auch zu Fuss die Kantonsstrasse 252 überqueren, deren Tempo zwar auf 60 km begrenzt ist, auf der aber zu jeder Tageszeit regelmässig mit mehr als 80 km/h gefahren wird.



Abbildung 11: Wanderwegnetz auf dem Gebiet der Gemeinde Wengi und Schulwege.

Für die Bewohnenden der Weiler Scheunenberg, Neuhaus und Waltwil gibt es keine beleuchteten Fusswege oder Strassen mit Trottoirs, die es ihnen ermöglichen, das Zentrum von Wengi und/oder die Bushaltestellen „Vorimholz, Hof Aeschwald“ und „Wengi b. Büren, Dorfplatz“ zu Fuss zu erreichen. Auch hier sind die gefahrenen Geschwindigkeiten des MIV-Verkehrs gross und die Überschreitungen der Tempolimiten zu jeder Tageszeit zahlreich (auf allen Strassen im Gemeindegebiet).

Was die Infrastruktur zum Verweilen (Bänke) betrifft, wurde im vorliegenden Konzept keine Diagnose und Empfehlung gemacht. Es könnte interessant sein, im Rahmen einer weiteren kleinen Studie zu sehen, ob in diesem Bereich Bedarf und Massnahmen bestehen (siehe S. 49 «Handlungsfeld 3: Infrastruktur für Fussgänger:innen»).

2.1.6 Veloverkehr

Einzelne Abschnitte der Kantonsstrassen, die durch die Gemeinde Wengi führen, gehören zum Basisnetz des Sachplans Veloverkehr (siehe Abbildung 11).
Die SchweizMobil-Route 24 (Emmental-Entlebuch) führt durch die Gemeinde. Velofahrende auf

der Velolandroute müssen die beiden Kantonsstrassen (Temporegime 80 und 60) ohne jegliche Veloinfrastruktur kreuzen, was die Überquerung erschwert.

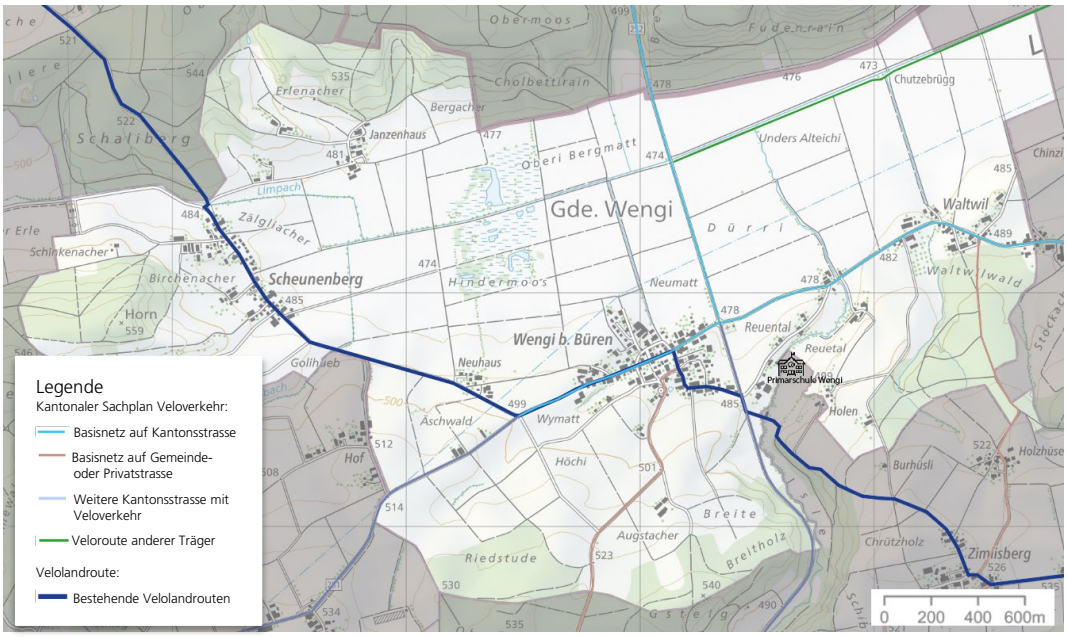


Abbildung 12: Sachplan Veloverkehr in Wengi und die Route 24 von SchweizMobil.

Gemäss SchweizMobil «sind in der Gemeinde keine spezifischen Gefahrenstellen bekannt. Gemäss Karte gibt es jedoch zwei Linksabbieger ab der Kantonsstrasse zwischen Wengi und Zimlisberg die idealerweise überprüft werden können.»

Mehrere Schüler:innen müssen mit dem Fahrrad auf den stark befahrenen Strassen fahren, da es keine Alternativroute gibt, um zur Primarschule, aber auch zum Oberstufenzentrum Rapperswil südlich von Wengi zu gelangen.

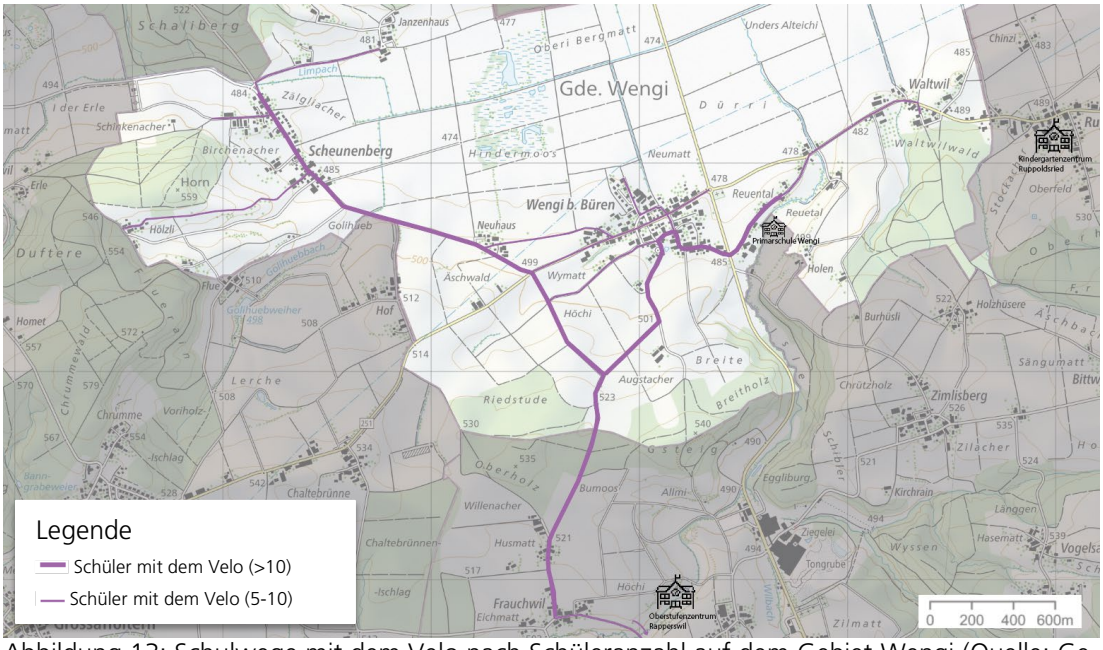


Abbildung 13: Schulwege mit dem Velo nach Schüleranzahl auf dem Gebiet Wengi (Quelle: Gemeinde Wengi 2021).



Abbildung 14: Schüler:innen sind mit dem Velo auf der Hauptstrasse unterwegs zur Schule, gegen 14 Uhr nachmittags (Quelle : bfm, August 2024).

In der Gemeinde Wengi gibt es auf den Strassen nur eine spezifische öffentliche Fahrradinfrastruktur, den Fahrradstreifen beim Aufstieg auf der Hauptstrasse in Richtung des Dorfausgangs von Wengi. Dies, obwohl Schul- und Freizeitrouten über diese Strassen führen und die Geschwindigkeiten des MIV hoch sind (zahlreiche Überschreitungen der zulässigen Höchstwerte zu jeder Tageszeit).



Abbildung 15: Die einzige Veloinfrastruktur in Wengi auf der Hauptstrasse (Kantonsstrasse) bergauf dorfauswärts. (Quelle: bfm, 2024).

2.1.7 Parkierung

In der Gemeinde Wengi stehen nur wenige öffentliche und private Parkplätze mit öffentlicher Nutzung zur Verfügung: Es gibt einige Parkplätze hinter der Gemeindeverwaltung und auf dem Friedhof. Nach Angaben der Gemeinde gibt es manchmal im Wengimoos Parkierungsprobleme (wildes Parken an Feldrändern trotz Fahrverbot). Diese könnten im Rahmen einer spezifischen kleinen Studie aufgegriffen werden (Definition der Ursache(n) des Problems, ob und welche Massnahmen erforderlich sind).
Dasselbe gilt für Fahrradabstellplätze, die in diesem Dokument nicht behandelt werden, aber bei Bedarf in einem anderen Rahmen behandelt werden könnten (siehe Handlungsfeld 4 und 6: Veloinfrastruktur und MIV-Parkplätze, S. 50 und 52).

2.1.8 Entwicklung Gemeinde Wengi

Zurzeit sind in Wengi keine grossen Projekte geplant, die die Mobilitätspraxis wesentlich verändern könnten.
Lediglich ein geplantes neues Mehrfamilienhaus an der Hauptstrasse, welches neu via Moosgasse erschlossen wird, wird den Verkehr in diesem Teil des Dorfes leicht erhöhen.

2.1.9 Diverses

2.1.9.1 Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

In der Gemeinde Wengi bestehen keine historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung (map.geo.admin, Abfrage 16.12.2024). Jedoch weisen einige Wege einen Schutzstatus lokaler oder regionaler Bedeutung auf mit und ohne Substanz. Bei einer Änderung der Strassenführung wäre in einer Vorstudie zu klären, ob diese für einen Abschnitt «mit Substanz» möglich wäre.

2.1.9.2 Landwirtschaftsverkehr

Erntemaschinen und Lastkraftwagen (LKWs) müssen sich auf dem Strassennetz der Gemeinde bewegen können. Derzeit wurden der Gemeinde keine Probleme für den Landwirtschaftsverkehr gemeldet. Bei den vorgeschlagenen Massnahmen muss der Landwirtschaftsverkehr stets berücksichtigt werden.

2.1.10 Zusammenfassung IST-Zustand

Die wichtigsten Punkte aus der Verkehrsanalyse lauten:

- Die Lesbarkeit der Temporegimes in Wengi ist nicht optimal, mit vielen Temporegimewechseln zwischen 30, 40, 50, 60 und 80 km/h.
- Die Geschwindigkeitsbegrenzungen werden auf dem Gemeindegebiet häufig nicht eingehalten. Grosse Geschwindigkeitsüberschreitungen zu jeder Tageszeit werden beobachtet, insbesondere auf Strassen, die von Kindern zu Fuss oder mit dem Velo genutzt werden (Schulwege). Vielfach gibt es dort auch kein Trottoir oder Veloinfrastruktur, wie in Scheunenberg oder in Richtung Waltwil. Teilweise bestehen schlechte Sichtweiten (Kreuzungen im Dorfzentrum, Punkte e und f).
- Ausserhalb des Dorfkerns und des Zentrums des Weilers Waltwil gibt es keine Infrastruktur für Fussgänger:innen und/oder Velos. Es gibt weder beleuchtete Fusswege oder Trottoirs noch Velowege, die es den Bewohnenden der Weiler Scheunenberg, Neuhaus und Waltwil ermöglichen, das Zentrum von Wengi und/oder die Bushaltestellen von „Vorimholz, Hof Aeschwald", „Wengi b. Büren, Dorfplatz" und „Friedhof" sicher zu erreichen. Dies obwohl der MIV-Verkehr mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs ist (zahlreiche Überschreitungen der Geschwindigkeitslimiten zu jeder Tageszeit auf allen Strassen im Gemeindegebiet) und Schul- und Freizeitwege über diese Strassen führen.
- Die meisten Arbeitswege der in Wengi arbeitenden oder wohnenden Erwerbstätigen sind kurz und potenziell gut zu Fuss, mit dem Velo oder E-Bike erreichbar, wenn die Bedingungen verbessert werden (sichere und attraktive Infrastruktur).
- Auf den Kantonsstrassen, meist wenn der Bus beim Friedhof hält, bilden sich zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig Staus, was Fahrzeuge dazu veranlasst, innerhalb des Dorfes über die Gemeindestrassen „abzukürzen" (Durchgangsverkehr), oft mit nicht angepasster Geschwindigkeit.
- Obwohl es keine geografische Häufung von Unfällen gibt: mit Blick auf die Schulwege und die Unfälle der letzten Jahre geht es vorrangig darum, die Scheunenbergstrasse sowie die Kreuzung Scheunenberg-Hauptstrasse sicherer zu machen.
- Ein Grossteil des Gemeindegebiets von Wengi ist gemäss ÖV-Güteklassen nicht bzw. schwach erschlossen, insbesondere Scheunenberg. Die Strasse durch Scheunenberg hat jedoch weder einen Bürgersteig noch einen Radstreifen, der einen sicheren Anschluss zu den Bushaltestellen ermöglichen würde.
- Der Landwirtschaftsverkehr bewegt sich auf dem gesamten Gemeindegebiet. Dies sollte bei den vorgeschlagenen Massnahmen berücksichtigt werden.
- In Wengimoos ist das wilde Parkieren manchmal problematisch (Dieser Aspekt ist jedoch nicht Teil dieses Konzepts).

2.2 Schwachstellen in Wengi

Schwachstellen betreffen Mängel der Verkehrsinfrastruktur, also Strasse oder Trottoir, hinsichtlich Attraktivität, Sicherheit, Direktheit und Hindernisfreiheit. Eine Schwachstelle kann zum Beispiel Mängel nur für Fussgänger:innen aufweisen, nur für Velofahrende, für alle Verkehrsteilnehmenden oder nur für den MIV. Insgesamt wurden 14 Schwachstellen erhoben. Diese Schwachstellen sind in der Abbildung 17 aufgeführt und auf der folgenden Karte verortet (auch im Anhang 4.4 grösser zu finden). Massnahmen für die einzelnen Ortsteile/Schwachstellen sind im nächsten Kapitel in Massnahmenblättern dargestellt.

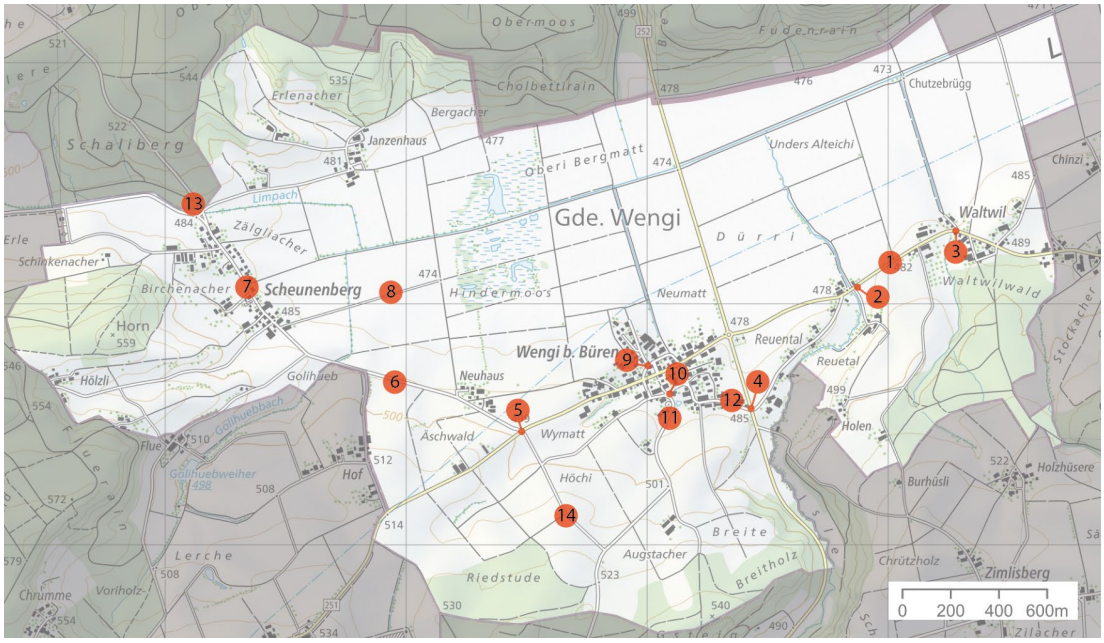


Abbildung 16: Übersicht festgestellte Schwachstellen in Wengi.

Nr.	Schwachstelle bzw. gewünschter SOLL-Zustand
1	Schulwegsicherung Kantonsstrasse Waltwil West
2	Schulwegsicherung Kantonsstrasse Brücke
3	Fussgängerquerung Kantonsstrasse Waltwil
4	Verkehrsberuhigung Kreuzung Bernstrasse (Kantonsstrasse) - Reuental
5	Kreuzungssicherung Bernstrasse (Kantonsstrasse) - Scheunenberg
6	Temporeduktion Neuhaus
7	Temporeduktion Scheunenberg
8	Alternativrouten Scheunenberg-Wengi für LV
9	Tempo-30-Zone Moosgasse
10	Tempo-30-Zone Gemeindeverwaltung
11	Tempo-30-Zone Frauchwilstrasse
12	Tempo-30-Zone Bernstrasse
13	Verkehrsflächenreduktion Scheunenberg Nord
14	Ausweichstellen Feldweg Höchi

Abbildung 17: Erhobene Schwachstellen.

3 Massnahmen und Handlungsfelder

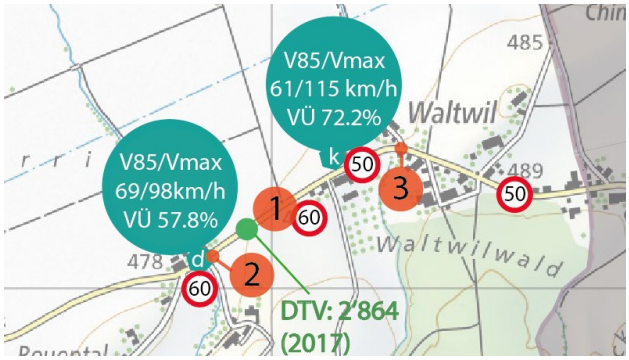
Im Anschluss an die Erhebung wurde für jede Schwachstelle ein Blatt mit potenziellen Massnahmen erstellt. Jedes Blatt beschreibt das festgestellte Problem und die Massnahmen, die zu dessen Behebung ergriffen werden können.
Im Anschluss an die Definition dieser Massnahmen wurden weiter gefasste Handlungsfelder identifiziert. Die Behandlung dieser Handlungsfelder parallel zu den spezifischen Massnahmen wird es ermöglichen, die verschiedenen Schwachstellen auf kohärente Weise und mit einer gesamthaften Perspektive anzugehen.

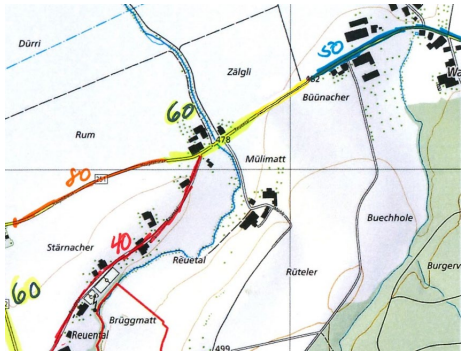
In diesem Kapitel finden Sie die Massnahmenblätter, gefolgt von den Handlungsfeldblättern.

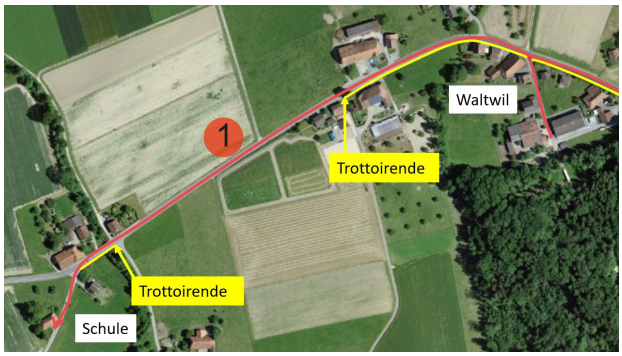
3.1 Massnahmenblätter

Massnahme 1: Schulwegsicherung Kantonsstrasse Waltwil West

Beschreibung









- Kein Fussweg oder Veloinfrastruktur, insbesondere für die 5-9 Schüler:innen, die zu Fuss oder mit dem Fahrrad zur Schule gehen.
- DTV (2017): 2'864 (Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern, https://files.be.ch/bve/tba//Internet_Verkehrsdaten/3251-3405-2017.pdf)
- Tempo : 80-**60**-50
- Zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen am Ortseingang von Waltwil, auch tagsüber, mit über 110 km/h (siehe Anhang 4.2.1.8, S.76). Für den OIK III (Kanton Bern) ist die Überschreitung der Geschwindigkeitsbegrenzung jedoch nicht relevant, selbst wenn sie die Grenze weit überschreiten und zu jeder Tageszeit. Nur die V85 wird berücksichtigt.
- Breite der Strasse: ca. 5,5 m. Kein Trottoir oder Veloweg möglich (Norm erfordert bei 60 km/h 5,1 m und 5,5 m Breite für die Kreuzung von Auto und Pkw). Ausserorts sind keine Trottoirs entlang von Kantonsstrassen möglich.
- Früher hatten die Bauern einen Weg auf dem Feld südlich der Strasse für die Schulkinder angelegt und zur Verfügung gestellt. Dieser existiert heute nicht mehr.

Ideen für Massnahmen

- Fussweg **von 2m Breite** (min. 1.5m)[1] mit Zusatztafel «Velo gestattet» auf dem Feld südlich

—

[1] 2m breit = „Normalfall für Gehweg oder Trottoir mit geringem Fussgängeraufkommen; wenn kein grösseres Aufkommen von Personen mit erweitertem Lichtraumprofil"
>1.50 m bis < 2.00 m = „punktuell bei Engstellen; nicht über längere Strecken; eingeschränkt nutzbar für Begegnungen; ungenügend für Überholen und Nebeneinander-Gehen"
(VSS Norm SN 640 070, siehe auch Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, ASTRA, Fussverkehrschweiz, 2019, S.30)

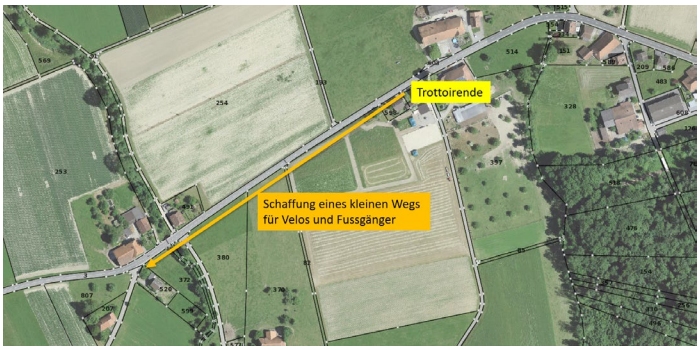
(mit Zustimmung der Eigentümer), idealerweise mit sensitiver Beleuchtung und Schneeräumung. Gemäss dem OIK III könnte die Realisierung vom Tiefbauamt (TBA) aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses schwierig sein. Das müsste aber vertieft geprüft werden.

– **Temporäre Geschwindigkeitsanzeige**[2]
– Idealerweise längerfristig nordseitigen Radstreifen bis zum Kreisverkehr. Für den OIK III sind Radfahrende im Ausserortsbereich abseits der Strasse zu führen, wo dies möglich ist.
– Hinzufügen eines **Gefahrensignals „Kinder"** (1.23) mit Zusatztafel «Streckenlänge» (5.03).

Führungsform	Innerorts	Ausserorts	Bemerkungen/Breiten
Schmaler Radstreifen			Auf Radstreifen < 2,2 m ist ein konfliktfreies Überholen innerhalb der Veloinfrastruktur nicht mehr möglich.
Mischverkehr			Mischverkehr bei DTV > 3 000 Mfz/Tag Mischverkehr bei Vsign > 30 km/h

grün = i. d. R. sehr gut bis gut geeignet orange = möglicherweise geeignet rot = i. d. R. nicht geeignet

Quelle: Anlage für Veloverkehr, Kanton Bern (2021). Die neuen Standards sind beim kantonalen Tiefbauamt in Vorbereitung.



Nächste Schritte	– Abklärung beim Oberingenieurkreis III, Gemeinsame Lösungsfindung. – Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümern – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2027-2030 [Die Ressourcenplanung des OIK III ist für die nächsten Jahre ziemlich ausgebucht.]
Verbundene Handlungsfelder	H1
Kostenschätzung[3]	Antrag an den Kanton und weitere Bearbeitung: ca. CHF 2'000. Umsetzung: Für einen Fuss-/Radweg muss mit Kosten zwischen CHF 80'000 (2m Wegbreite, unbefestigt, ohne Beleuchtung) und CHF 140'000 (2m-Weg, befestigt, mit Beleuchtung) gerechnet werden. Die Kosten sollten vom Kanton übernommen werden.
Stellungnahme des Gemeinderats	Das Kosten- und Nutzenverhältnis für den vorgeschlagenen Fussweg ist ungünstig. Die Massnahme verursacht hohe Kosten für wenige

—

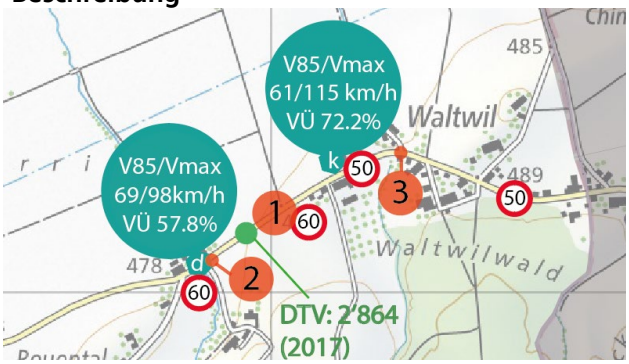
[2] Gemäss des OIK III ist eine Geschwindigkeitsanzeige an einer Kantonsstrasse nur temporär zugelassen. Da die V85 nicht weit über der Geschwindigkeitsbegrenzung liegt (V85 = 69 km/h), wird es in diesem Fall keine Ausnahme mit einem fixen Radar (Gerät der Kantonspolizei) geben.

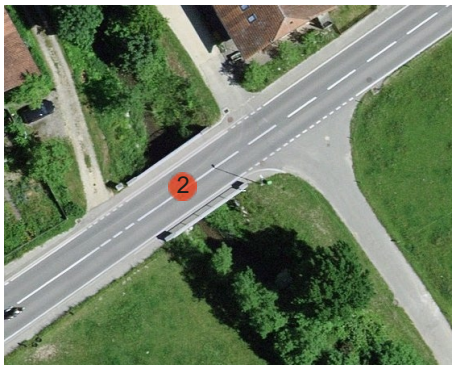
[3] Die Kostenschätzungen sollen die Priorisierung der Massnahmen erleichtern und müssen bei Einleitung der Massnahmen noch näher verifiziert werden. Wenn mehrere Massnahmen gleichzeitig umgesetzt werden, kann mit Kostensynergien gerechnet werden. Die Kostenschätzungen umfassen nicht den Erwerb von Grundstücken.

	Kinder. Zudem hätte es ein Landverlust für den Eigentümer zur Folge. Die Sichtverhältnisse sind recht gut. Die Massnahme ist daher nicht prioritär und wird zunächst nicht beantragt. Hingegen soll beim Kanton die Anbringung eins Gefahrensignals „Kinder" (1.23) mit Zusatztafel „Streckenlänge" (5.03) abgeklärt werden.

Massnahme 2: Schulwegsicherung Kantonsstrasse Brücke

Beschreibung









- Die Bankette entlang der Brücke, die von einem Zaun begrenzt wird, weisen eine Breite von max. 0.7 m auf, (keine Trottoirfunktion) und erlauben es nicht, mit dem Fahrrad darauf zu fahren oder das Velo darauf zu schieben. Auch für einen Kinderwagen sind die Bankette zu schmal.
- DTV (2017): 2'864 (Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern, https://files.be.ch/bve/tba//Internet_Verkehrsdaten/3251-3405-2017.pdf)
- Tempo: 80-60. Die maximal zulässige Geschwindigkeit ist an dieser Stelle ortseinwärts von 80 km/h auf 60 km/h reduziert, ohne Verlangsamungsmassnahme.
- Zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Höhe der Brücke, auch tagsüber, mit mehr als 95 km/h (siehe Anhang 4.2.1.5, S.73). V85 liegt bei 69 km/h.
- Die Kinder aus Waltwil benutzen die Brücke zu Fuss oder mit dem Fahrrad, um zur Schule zu gelangen.
- Kantonsstrasse: Basisnetz Alltagsverkehr (Kantonaler Sachplan Velo).
- Die Situation ist unangenehm und gefährlich für das Velofahren auf der Strasse und das Abbiegen in Richtung Schule.
- Die Brückenbreite von ca. 8 m erlaubt es nicht, die Bankette zu vergrössern. Die Brücke wurde vor einigen Jahren saniert, aber nicht verbreitert.

Ideen für Massnahmen

- **Verbreiterung des südseitigen Bankettes zu einem Trottoir,** idealerweise mit einer Minimalbreite von 2.5m, um das Kreuzen von Velo und Fussgänger:innen zu ermöglichen[4]. Der Umsetzungshorizont dürfte jedoch sehr lang sein.
- **Separater Fussgänger-/Velo-Holzsteg** auf Privatparzelle (Fussweg mit Zusatztafel «Velo gestattet»). Die Eigentümer:innen wären a priori bereit, ihre Parzellen zur Verfügung zu stellen (zu prüfen).

—

[4] Ansonsten 2m für angenehme Fussgänger-Fussgänger-Kreuzung (VSS Norm SN 640 070).

- **Geschwindigkeitsreduktion auf 50 km/h mit vertikalen oder horizontalen Versätzen**. Gemäss OIK III ist aber eine Reduktion der Vmax aufgrund der Signalisationsverordnung SSV Art.108 kaum möglich[5].
- **Temporäre Geschwindigkeitsanzeige**
- Hinzufügen eines **Gefahrensignals „Kinder"** (1.23) mit Zusatztafel «Streckenlänge» (5.03) und Bodenmarkierung «Achtung Kinder»
- Das Erstellen eines Fussgängerstreifens oder die Markierung eines Radfahrerüberwegs ist nicht möglich (keine Voraussetzungen für einen Fussgängerstreifen und/oder eine Radquerung, keine Verbindung mit Radstreifen/-wegen). Die Markierung einer Radquerung könnte Velofahrenden ein falsches Gefühl der Sicherheit vermitteln, da sie keine Vorfahrt haben.



Beispiel Einengung, 4 Rte de l'Isle - Google Maps

Nächste Schritte	– Abklärung beim Oberingenieurkreis III, Gemeinsame Lösungsfindung. – Abklärung bei der Kantonspolizei (Radar) – Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümer. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2030
Verbundene Handlungsfelder	H1
Kostenschätzung	Antrag an den Kanton und weitere Bearbeitung: ca. CHF 5'000. Die Gemeinde könnte dem Kanton einen konkreten Vorschlag unterbreiten (Kontakt mit den Eigentümer:innen + Skizze eines Stegs). Umsetzung: Für die Schaffung eines separaten Fussgänger-/Velo-

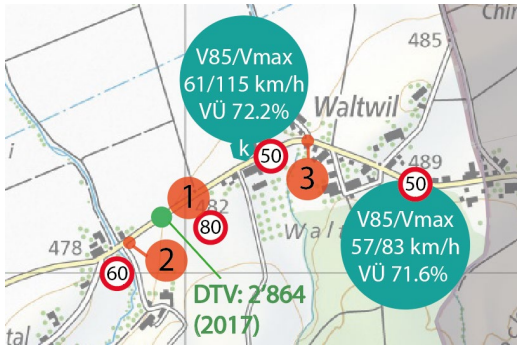
—

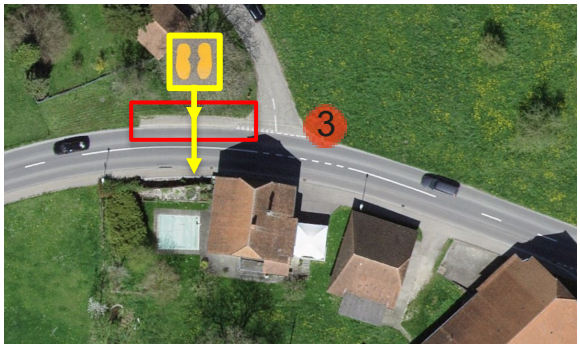
[5] „Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. […] Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind." (Signalisationsverordnung (SSV), Art. 108, https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1979/1961_1961_1961/de#art_108)

	Holzstegs auf Privatparzelle muss mit ca. CHF 100'000-300'000 gerechnet werden (ohne den Erwerb des Grundstücks). Die Kosten sollten vom Kanton übernommen werden
Stellungnahme des Gemeinderats	**Priorisierte Massnahme. Der Antrag muss an den Kanton gestellt werden.** Es handelt sich hierbei um eine wichtige Stelle. Der GR wünscht, dass Massnahmen ergriffen werden. Die Realisierung eines Stegs für den Langsamverkehr ist notwendig. - Es sollte bereits ein Gefahrensignal „Kinder" (1.23) und, falls nicht ausreichend, eine Bodenmarkierung „Achtung Kinder" angebracht werden. - Geschwindigkeitsmessgerät der Gemeinde häufiger platzieren - Die Realisierbarkeit eines Holzstegs, auf Seite Land von Walter Liechti, prüfen. Der Bau des Holzstegs könnte als Projekt für den WK 2025 beim Gemeindeverband Öffentliche Sicherheit Regio Seeland eingegeben werden.

Massnahme 3: Fussgängerquerung Kantonsstrasse Waltwil

Beschreibung







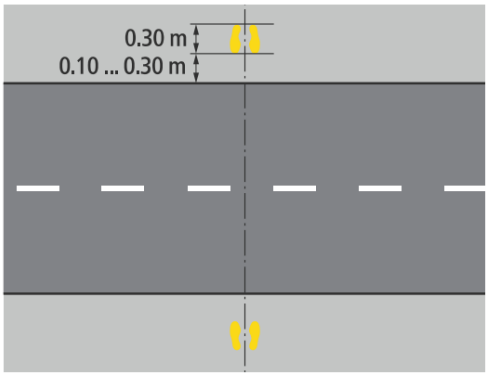
- Kreuzung Waltwil (gegenüber Haus n°16): Unübersichtlichkeit beim Überqueren der Strasse. Es gibt keinen Zebrastreifen.
- Personen (und Schulkinder) aus den nördlichen Häusern müssen die Kantonsstrasse überqueren, um nach Wengi zu gelangen (insbesondere zur Schule, zur Bushaltestelle in Waltwil, ...).
- DTV (2017): 2'864 (Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern, https://files.be.ch/bve/tba//Internet_Verkehrsdaten/3251-3405-2017.pdf).
- Tempo 50, aber V85 = 57 km/h, Vmax = 83 km/h, V Überschreitung bei 50 = 71,6%.
- Das Trottoir wurde auf der gegenüberliegenden Seite verlängert (in Rot), um das Überqueren an einer Stelle mit besserer Sichtweite zu ermöglichen.
- Der Hausbesitzer parkiert auf der gegenüberliegenden Strassenseite auf dem Trottoir (wahrscheinlich, um die Ausfahrt aus seinem eigenen Parkplatz zu vermeiden, wo die Sichtweite ebenfalls sehr eingeschränkt ist) und behindert so den Übergang für Fussgänger:innen.

Ideen für Massnahmen

- Das Erstellen eines **Fussgängerstreifens** ist angesichts der Sichtweite und Frequenz der Querungen (siehe Norm VSS 40 241; mindestens 100 querende Fussgänger während 5 Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages) nicht realistisch.
- Eine **„Füessli-Markierung"** anbringen, um die Idealstelle zum Überqueren zu zeigen. Diese Füessli-Markierung dürfen nur angebracht werden, wenn Sichtweiten ausreichend sind.
- Bei einer V85 von 57 km/h an dieser Stelle ist die Sicht ausreichend für eine „Füessli-Markierung", wobei die Hecke im Nordwesten von Parzelle 554 eventuell beschnitten werden muss. Den Besitzer auf die Folgen des Parkierens auf dem Trottoir aufmerksam machen; Durchsetzung (Das Fahrzeug verhindert, dass Fussgänger:innen den Bürgersteig überqueren, und könnte ev. die Sicht abschneiden, sodass das Überqueren der Strasse für Fussgänger:innen gefährlich wird.). Vorschlagen, dass für seine private Ausfahrt auf seine Kosten ein Spiegel installiert wird.



Quelle: map.geo.admin.ch



Anordnung der „Füessli"-Markierung an einer für Fussgänger:innen geeigneten Stelle zum Queren der Fahrbahn.
Quelle: Weisungen des UVEK vom 11. Juli 2024 über besondere Markierungen auf der Fahrbahn, Bern, 11. Juli 2024



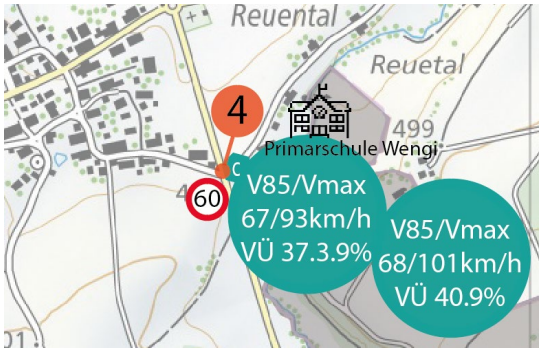
Beispiel „Füessli"-Markierung in Basel.
Quelle: Gelbe Fussspuren auf dem Asphalt? - Basel Unterwegs (abgerufen am 04.01.2025)

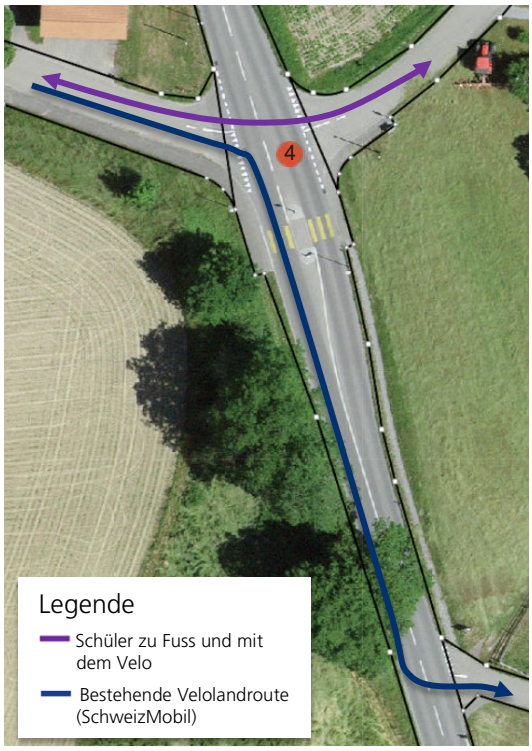
Nächste Schritte	– Abklärung beim Oberingenieurkreis III (Genehmigung der „Füessli-Markierung"). – Gemeinde regelt die Situation mit Grundeigentümer – Umsetzungsplanung.
Umsetzungshorizont	2025-2026
Verbundene Handlungsfelder	H3
Kostenschätzung	Antrag an den Kanton und weitere Bearbeitung: ca. CHF 1'000 (zusammen mit den anderen Anträgen an den Kanton). Die Kosten sollten vom Kanton übernommen werden.
Stellungnahme des Gemeinderats	Leicht umsetzbare und kostengünstige Massnahme. **Antrag an den Kanton stellen.** Die Erstellung eines Fussgängerstreifens ist unmöglich, jedoch sollten «Füessli-Markierungen» möglich sein. Eine rasche Umsetzung durch Kanton ist denkbar. Mit der «Füessli-Markierung» haben die Fussgängerinnen und

	Fussgänger nicht Vortritt, wissen aber, wo sie warten müssen. Die Gemeinde muss sicherstellen, dass keine Fahrzeuge die Sicht oder den Durchgang auf dem Trottoir behindern.

Massnahme 4: Verkehrsberuhigung Kreuzung Bernstrasse (Kantonsstrasse) - Reuental

Beschreibung









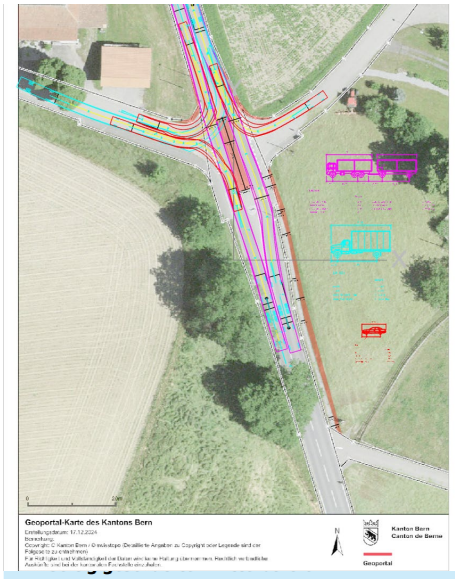
- Schulweg: Die meisten Schüler:innen gehen zu Fuss oder mit dem Velo über diese Kreuzung. Angesichts der Menge an Fahrzeugen und der hohen Geschwindigkeiten ist trotz des Fussgängerüberwegs ein starkes Unsicherheitsgefühl vorhanden.
- DTV: zwischen 5'001 und 8'000 (7'736 in 2017 für Strassenverkehrszählung Ziegelei 9c in Rapperswil, siehe Abbildung 4), Anzahl Motorfahrzeuge pro Stunde (6-22Uhr): 447, maximal Wert um18 Uhr: 849 Motorfahrzeuge) (Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern, https://files.be.ch/bve/tba//Internet_Verkehrsdaten/3255-3174-2021.pdf).
- Ausnahmetransportroute Typ I
- Tempo 60, aber die Fahrzeuge fahren hier schneller mit vielen Geschwindigkeitsüberschreitungen zu jeder Tageszeit (siehe Anhang 4.2.1.4, S.69).
- V85 = 68 km/h, Vmax = 101 km/h, V Überschreitung bei 60 = 40,9%.
- Übergang mit Fussgängerstreifen.
- SchweizMobil Velolandroute
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr: „Weitere Kantonsstrasse mit Veloverkehr".
- Private Parzellen am Rand der Strasse
- Viele Fahrzeuge lassen den Fussgänger:innen beim Fussgängerstreifen nicht den Vortritt (halten nicht an, um die Überquerung zu gewährleisten).

Ideen für Massnahmen

- **Geschützter Mittelbereich**, um Velofahrenden das Überqueren der Strasse in zwei Schritten zu ermöglichen und um den Spurwechsel für Personen auf der SchweizMobil-Route zu erleichtern.
  Anwendung geschützter Mittelbereich: bei Linksabbiege- und/oder Querungsbedarf.
  Die Standardbreite beträgt 2.50 m (Mindestbreite in Ausnahmefällen 2.0 m). Wäre hier möglich, indem man die Strasse ein wenig verbreitert. Die Länge der Verflechtungsstrecke beträgt nach Möglichkeit ≥ 20 m. In diesem Fall eher auf 17m auslegen, um zu vermeiden, dass die Strasse zu sehr verbreitert werden muss und da der geschützte Mittelbereich vor allem der West-Ost-Überquerung dient. Der Mittelbereich soll beidseitig durch ein bauliches

Element abgegrenzt werden. Bei kurzem Mittelbereich und entsprechend kurzer Verflechtungsstrecke kann anstelle einer Insel die Anordnung eines Inselpfostens geprüft werden (Quelle: Veloverkehr in Kreuzungen - Handbuch, S. 42-43).

– **Verbreiterung der Fussgänger-Insel** (als Massnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung) [Für Landerwerb muss die Verhältnismässigkeit gegeben sein.]
– Massnahmen ergreifen, um den **Verkehr** auf diesem Abschnitt vor dem geschützten Mittelbereich zu **verlangsamen**:
  - Schild « Achtung Kinder »
  - Bodenmarkierung « Achtung Kinder»
  - Ev. Geschwindigkeitsanzeige
– Den **bestehenden Fussweg** östlich der Strasse von 1 auf 2 m Breite (oder mind. 1.5 m) **verbreitern** und mit dem Zusatz «Velo gestattet» signalisieren (Signal 2.61), damit der Weg für Velos nicht obligatorisch wird. Die Velolandroute kann über diesen Weg geführt werden. Idealerweise eine Schneeräumung im Winter vorsehen.
– **Geschwindigkeitsanzeige oder ein fixer Radar.** Gemäss dem OIK III sind Geschwindigkeitsanzeigen an Kantonsstrassen nur temporär zugelassen. Da es sich jedoch um den Hauptschulweg handelt, könnte es sich lohnen, die Installation eines festen Radars erneut zu prüfen, wenn die anderen Massnahmen erfolglos durchgeführt wurden.



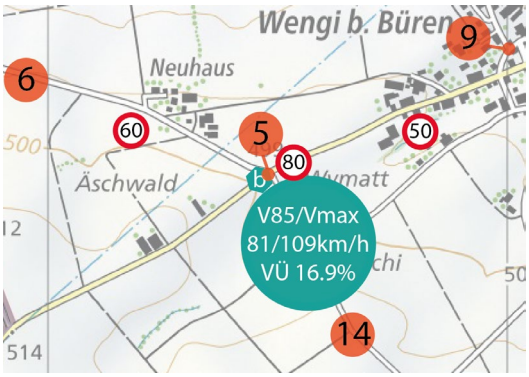
Quelle: Veloverkehr in Kreuzungen, S.43

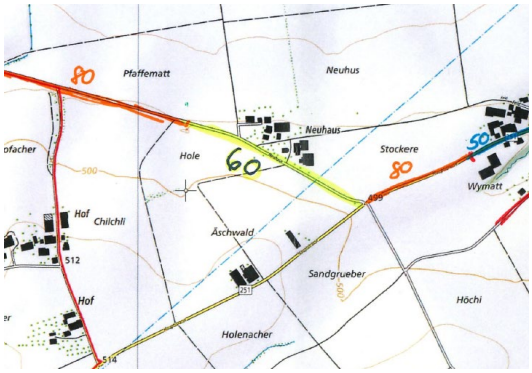
Nächste Schritte	– Abklärung beim Oberingenieurkreis III, Gemeinsame Lösungsfindung. – Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümer. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2028–2032
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4

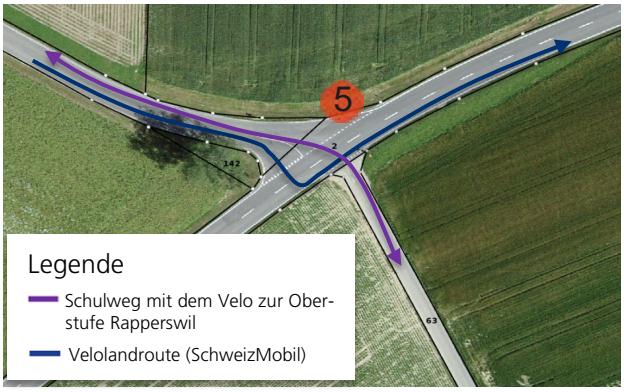
Kostenschätzung	Antrag an den Kanton und Vorstudie: ca. CHF 5'000-10'000, je nach Bearbeitungstiefe. Umsetzung ohne Landerwerb (Geschützter Mittelbereich, Verbreiterung der Fussgänger-Insel, bestehenden Fussweg verbreitern): ca. CHF 50'000. Die Kosten sollten vom Kanton übernommen werden.
Stellungnahme des Gemeinderats	Prioritäre Massnahme für die Gemeinde, die vom Kanton schnell durchgeführt werden soll. **Antrag bei Kanton einreichen.** Diese Kreuzung ist die gefährlichste Stelle. Hier müsste die Umsetzung von Massnahmen zwingend weiterverfolgt werden. Der Kanton hat die vorgeschlagenen Massnahmen nicht abgelehnt. - Die Veloroute ist via des bestehenden Fussweges zu leiten. - Der bestehende Fussweg ist zu verbreitern. - Signal «Achtung Kinder» aufstellen - Geschützter Mittelbereich für Velos prüfen und umsetzen

Massnahme 5: Kreuzungssicherung Bernstrasse (Kantonsstrasse) - Scheunenberg

Beschreibung







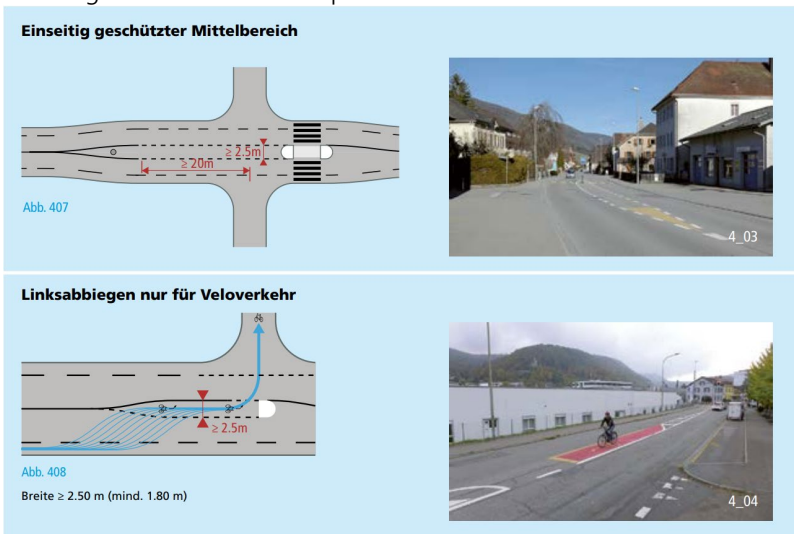
- Schüler:innen müssen auf dem Weg zur Oberstufe in Rapperswil mit dem Velo die Strasse überqueren. Angesichts der sehr hohen Geschwindigkeiten ist die Überquerung mit dem Fahrrad sehr anspruchsvoll.
- DTV < 3000 (Quelle: Kartenanwendung Geoportal des Kantons Bern).
- Tempo 80, V85 = 81 km/h, Vmax = 109 km/h, V Überschreitung bei 80 = 16.9% (siehe Anhang 4.2.1.3, S.69).
- SchweizMobil Velolandroute: Velofahrende müssen diese Strasse überqueren und dann bis zum Ortseingang von Wengi entlangfahren.
- Kantonaler Sachplan Veloverkehr: "Basisnetz auf Kantonsstrasse".
- Privatparzellen angrenzend.
- Auf dieser Kreuzung haben sich mehrere Unfälle mit motorisierten Fahrzeugen ereignet.
- Fahrzeuge, die von Norden kommen, müssen nach Osten ausweichen, um eine gute Sicht zu haben, was das Einbiegen von Fahrzeugen in die Strasse Scheunenberg manchmal kritisch macht. Auch die Einfahrt in den Feldweg Höchi kann schwierig sein, wenn ein Fahrzeug zur gleichen Zeit ausfährt, wodurch das Fahrzeug auf der Kantonsstrasse blockiert wird.

Ideen für Massnahmen

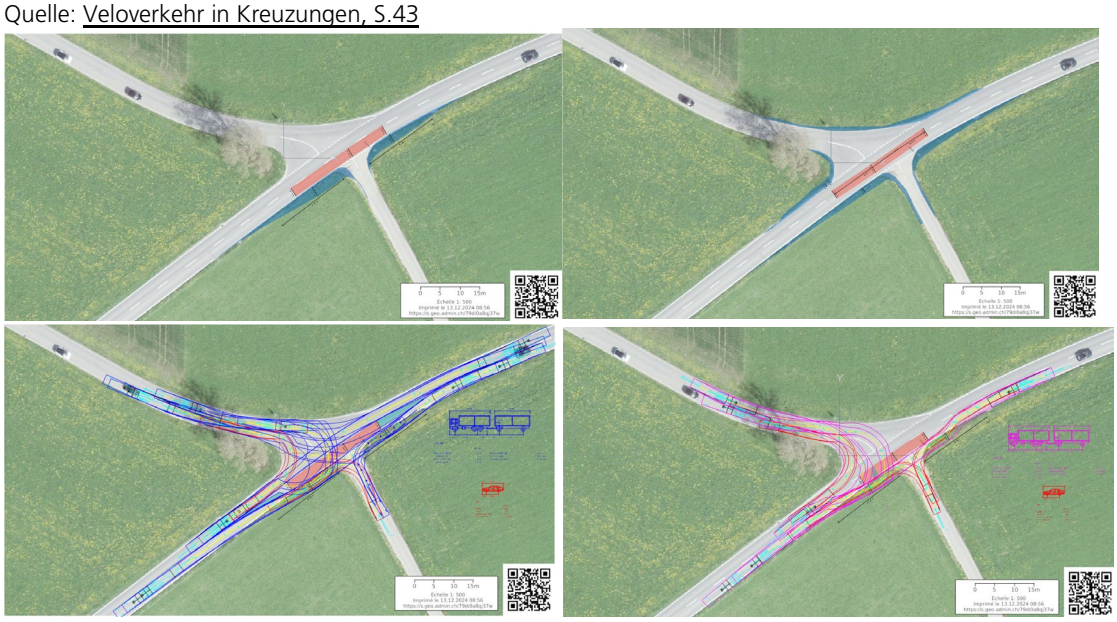
- **Reduktion der zulässigen Maximalgeschwindigkeit** bei Neuhaus auf 60 km/h. Verschafft Kohärenz bei den Beschränkungen und ermöglicht eine sicherere Überquerung für alle, insbesondere für Velo und Schüler. Nur möglich, wenn keine anderen Massnahmen wirken.
- **Geschützter Mittelbereich**, um Velos die Überquerung in zwei Schritten zu ermöglichen und den Fahrbahnwechsel für die SchweizMobil-Route zu erleichtern; erleichtert sowohl die Querung als auch das Linksabbiegemanöver.
  Die Standardbreite beträgt 2.50 m (Mindestbreite in Ausnahmefällen 2.0 m). Wäre hier möglich, indem man die Strasse ein wenig verbreitert. Die Länge der Verflechtungsstrecke beträgt nach Möglichkeit ≥ 20 m. Hier würde sich eher 17m ergeben, um zu vermeiden, dass die Strasse zu sehr verbreitert werden muss und da der geschützte Mittelbereich vor allem der

Nord-Süd-Durchquerung dient. Der Mittelbereich könnte beidseitig durch ein bauliches Element abgegrenzt werden. Bei kurzem Mittelbereich und entsprechend kurzer Verflechtungsstrecke kann anstelle einer Insel die Anordnung eines Inselpfostens geprüft werden. (Quelle: Veloverkehr in Kreuzungen – Handbuch, S. 42-43**)**
Gemäss Kanton: zweistufiges Queren existiert in Worben, wird aber nicht genutzt. Grosse Investition, a priori keine Priorität für den Kanton für eine Strasse < 3'000 DTV.

- **Verbesserung der Sichtweiten und Verkehrsbeziehungen**: Bepflanzung überprüfen und Sichtbarkeit verbessern [Stundensteine sind a priori nicht verschiebbar], die Geometrie der Kreuzung überprüfen und einige Änderungen an den Gemeindestrassen vornehmen (Verbreiterung/Verengung, Markierungen).
- **Temporär Geschwindigkeitsanzeige**
- Die SchweizMobil Velolandroute könnte über die Wymattstrasse geführt werden. Die Überquerung der Kantonsstrasse bliebe kritisch, aber die Velofahrenden müssten nicht mehr entlang der Strasse mit Tempo 80 km/h fahren.



Quelle: Veloverkehr in Kreuzungen, S.43

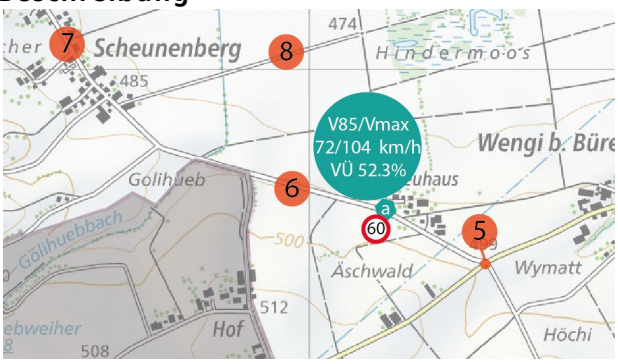


Mögliche Standorte für den geschützten Mittelbereich: in der Mitte der Strasse (ermöglicht eine Geschwindigkeitsbegrenzung für den Verkehr in beide Richtungen, erfordert aber eine Verbreiterung der Strasse im Norden und Süden) oder im Süden der Strasse (begrenzt die Geschwindigkeit nur für Fahrzeuge, die in Wengi ankommen, ermöglicht aber eine Verbreiterung der Strasse nur im Süden).

Nächste Schritte	– Abklärung beim Oberingenieurkreis III, Gemeinsame Lösungsfindung. – Abklärung bei der Kantonspolizei (Radar) – Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümern. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2028–2032
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4
Kostenschätzung	Vorstudie zur Optimierung der Kreuzung und Kontaktaufnahme mit SchweizMobil zur Änderung der Veloroute: ca. CHF 5'000. Umsetzung: für die Vergrösserung der Kreuzung und Markierung: ca. CHF 20'000. Ein Teil könnte von der Gemeinde und ein Teil vom Kanton übernommen werden. Die Situation ist mit dem Kanton zu prüfen.
Stellungnahme des Gemeinderats	**Prioritäre Massnahme, in Abstimmung mit dem Kanton durchzuführen.** **Diese Massnahmen sind schwierig** umzusetzen. Für den Kanton ist dies kein direkter Schulweg. Die Schaffung eines geschützten Mittelbereichs für Fahrräder in der Mitte wird jedoch nicht durch den Kanon realisiert werden, zumindest nicht zeitnah. Es ist aber notwendig, die Sicherheit auf dieser Strecke zu verbessern. Die Sichtverhältnisse sind schlecht und die Sichtweite sollte verbessert werden. Die Gemeinde wird einige Massnahmen ergreifen, um die Sicht zu verbessern und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die auf diese Kreuzung abbiegen, zu senken sowie die Einfahrt in den Feldweg Höchi zu ermöglichen, ohne den Verkehr auf der Kantonsstrasse zu blockieren. - Die Veloroute ist analog des Schulwegs via Wymatt zu führen, oder eventuel via Neuhaus (siehe Massnahme 8, grüne Markierung), zu prüfen. - Die Einmündung bei der Gemeindestrasse ist zu optimieren. - Die Gemeindestrasse Richtung Frauchwil sollte im Bereich der Kreuzung verbreitert werden, damit zwei Autos kreuzen können. - Die Sichtverhältnisse müssen verbessert werden. - Die vorhandenen Löcher sind zu flicken.

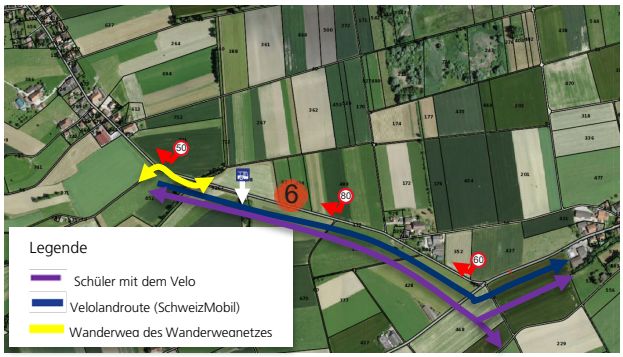
Massnahme 6: Temporeduktion Neuhaus

Beschreibung











- Gemeindestrasse Scheunenberg (zwischen der Kreuzung mit der Bernstrasse (Kantonsstrasse) und dem Eingang zum Weiler Scheunenberg).
- Kein Trottoir oder Radstreifen.
- Täglicher Verkehr: ca. 3'000 (ca. 1'500 Fahrzeuge pro 24h in jede Richtung) (Quelle: Geschwindigkeitmessung der Gemeinde Wengi 24.06.-02.07.2024 und 14.06-21.06.2024)
- Tempo 60 im Süden und 80 im Norden der Strasse
  V85 = 72 km/h, Vmax = 104 km/h, V Überschreitung bei 60 = 52.3% (siehe Anhang 4.2.1.1, S.71).
- SchweizMobil Velolandroute befährt diese Strasse auf ihrer ganzen Länge.
- Schulweg (mit dem Velo von Scheunenberg zur Schule in Wengi sowie zur Oberstufe in Rapperswil).
- Ein kleines Teilstück ist Wanderweg des Wanderwegnetzes (Wanderer müssen auf der Fahrbahn oder im Feld neben der Fahrbahn gehen).
- Um die Bushaltestelle „Vorimholz, Hof Aeschwald" vom Scheunenberg aus zu erreichen, muss der südliche Teil dieser Strasse begangen werden.
- Schmale Strasse (ca. 5.1m). Gemäss Norm würde das Kreuzen von zwei Autos eine minimale Breite von 5.7m und eine lichte Breite von 6.1m bei 80km/h erfordern. 60 km/h wäre für die Strassenbreite besser geeignet (Kreuzung Auto: Mindestbreite 5.1m und lichte Breite 5.5m).
- Die Strasse ist nicht breit genug, um getrennte Fahrspuren für Autos und Fahrräder zu ermöglichen.
- In den letzten 11 Jahren ereigneten sich hier drei Fahrradunfälle (davon zwei Schleuderunfälle und einer beim Einfahren in die Fahrbahn).

Massnahmen

- **Tempo 60** auf der gesamten Strecke. Diese Massnahme ist für den OIK III in Ordnung und könnte durchgeführt werden.
- **Radstreifen** (zumindest an Steigungen, als Steighilfe), Typ Kernfahrbahn (siehe unten Beispiel Grossaffoltern). Für den OIK III ist die Strasse für beidseitige Radstreifen zu schmal

(Siehe auch die Arbeitshilfe Kernfahrbahn des Kantons (PDF)). Eine Ausnahme könnte aufgrund anderer Beispiele beantragt werden (z. B. Ammerzwilstrasse in Grossaffoltern: ebenfalls schmale Strasse, aber Tempo 50 km/h und nicht 60 km/h). Radstreifen als Steighilfe zu markieren wäre aber für den OIK III eine mögliche Variante.

– **Anlage eines schmalen Fussweges entlang der Strasse** (siehe Bild unten Beispiel Grossaffoltern), insbesondere auf dem südlichen Teil der Strasse. Diese Massnahme ist für den OIK III in Ordnung und könnte durchgeführt werden.

Andere Variante:

– **Begrenztes Durchfahrtsrecht** («Zubringerdienst gestattet»), um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Wäre möglich, weil diese Strasse **nicht verkehrsorientiert ist:** die Fahrzeuge (ausser den Bewohnern von Scheunenberg) müssen diese Strasse nicht benutzen, um ihre verschiedenen Ziele zu erreichen, da die benachbarten Kantonsstrassen (Nr. 252; 251 und 1310) für diesen Verkehr verfügbar und ausgebaut sind.
Die Massnahme ist jedoch schwer kontrollierbar und politisch eher schwierig umzusetzen. Diese Variante könnte tatsächlich auch Einwohner von Wengi benachteiligen, da sie diese „Abkürzung" nicht mehr nehmen können, die insbesondere die Umgehung des Bahnübergangs von Suberg ermöglicht. Für die Bewohner von Scheunenberg würde dies jedoch zu einem erheblichen Gewinn an Lebensqualität führen (Verringerung des Durchgangsverkehrs).



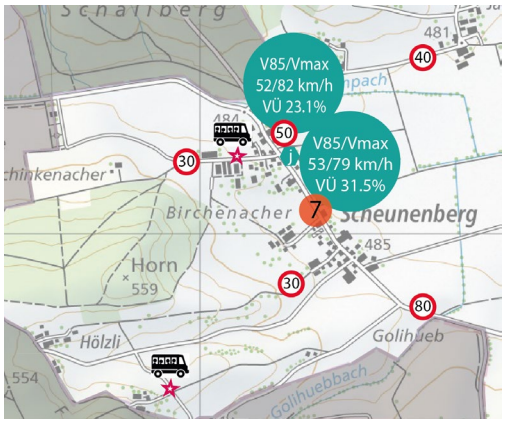
Beispiel in Grossaffoltern (Ammerzwilstrasse), mit Radstreifen und Bankett, auch als schmaler Fussweg genutzt (beleuchtet) (Bild: bfm).

Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümern. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025-2026
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4
Kostenschätzung	Vorstudie: ca. CHF 3'000. Umsetzung: Radstreifen als Steighilfe und schmaler Fussweg entlang des Wanderwegs des Wanderwegnetzes ab Flue (gelber Pfeil auf der Karte, ca. 115m): ca. CHF 25'000.-
Stellungnahme des Gemeinderats	**Massnahmen müssen umgesetzt werden.** Ein beschränkter Zugang für den Zubringerdienst ist zu extrem. Für die Bewohner :innen von Scheunenberg wäre dies ideal, aber die Bewohner:innen von Wengi benutzen diese Strasse ziemlich oft (um nach Biel, Lyss,... zu gelangen), obwohl die Kantonsstrasse für diese Fahrten prädestiniert ist. Die Beschränkung auf 60 km/h könnte auf diesem langen, gut einsehbaren Abschnitt schwierig einzuhalten

	sein. Es macht aber Sinn, damit die Velofahrenden (Velotourist:innen und Schüler:innen) sicherer sind und sich sicherer fühlen, dies umso mehr, da es keine Alternativroute gibt, die ins Zentrum von Wengi oder nach Rapperswil führt. Dasselbe gilt für Wanderer, die diese Strasse entlanglaufen und überqueren müssen. Wenn die Beschränkung in Scheunenberg auf 30 km/h geändert wird, macht es zudem wenig Sinn, unmittelbar davor eine Beschränkung auf 80 km/h zu haben sowie viele Änderungen der Geschwindigkeitsbegrenzung auf einem Abschnitt (60/80/50/30) zu haben. Die Mehrheit des GR plädiert daher für diese Alternative (Tempo 60 von Neuhaus bis Scheunenberg). Die Versetzung des Geschwindigkeitssignals «50» vor dem Wanderweg, wäre zu prüfen, je nachdem, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Scheunenberg umgesetzt wird (siehe nächste Massnahme). Ein Radstreifen als Steighilfe wäre auch wünschenswert für die Sicherheit und das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden. Diese Massnahme ist nicht allzu kostspielig und kann in jedem Fall zunächst getestet werden. Darüber hinaus sollte auch ein schmaler Fussweg bei der Strasse entlang des Wanderwegs geschaffen werden, um diese Route sicherer zu machen. Der GR schlägt daher vor, einen schmalen Fussweg entlang der Strasse beim Wanderweg einzurichten und die Beschränkung auf 60 km/h sowie den Radrstreifen als Steighilfe umzusetzen, den Zugang zu dieser Strasse aber nicht auf Zubrigner zu beschränken. Die folgenden Massnahmen müssen also geprüft und umsetzen werden: - Tempo 60 von Neuhaus bis Scheunenberg - Erstellung eines Kiesfussweges entlang der Strasse (Wanderweg) Neuhaus - Radmarkierungen, damit sich die Leute sicherer fühlen.

Massnahme 7: Temporeduktion Scheunenberg

Beschreibung









- Gemeindestrasse im Weiler Scheunenberg mit Wohnhäusern auf ihrer gesamten Länge.
- Auf dem grössten Teil des Abschnitts ist kein Trottoir und kein Radstreifen angeboten.
- Täglicher Verkehr: ca. 2'000 (ca. 1'000 Fahrzeuge pro 24h in jede Richtung) (Quelle: Geschwindigkeitmessung der Gemeinde Wengi 03.05.-10.05.2024 und 13.05.-20.05.2024)
- Tempo 50, a.
  V85 = 53 km/h, Vmax = 79 km/h, V Überschreitung bei 50 = 31.5% (siehe Anhang 4.2.1.1, S.71).
- SchweizMobil Velolandroute befährt diese Strasse auf ihrer ganzen Länge.
- Schulweg : Schüler, die den Schulbus an der Haltestelle Scheunenberg nehmen, gehen zu Fuss entlang und über diese Strasse, ebenso wie die Schülern, die mit dem Velo zur Schule in Wengi und zur Oberstufe in Rapperswil fahren.
- Fahrbahnbreite ca. 5,5 m (stellenweise zwischen 5,2 m und 6,3 m).
- Verschiedene vom Kanton bewilligte Massnahmen wurden bereits umgesetzt: Verschiebung der Geschwindigkeitstafel «50» vor der Kurve, Aufmalen von Rechtsvortritt (Tulpen) an verschiedenen Kreuzungen, sowie kein Vortritt und Stop. Die Längsstreifen für Fussgänger:innen, analog Diessbach, wurde vom Kanton abgelehnt. Verkehrsberuhigungen mit Verkehrsinseln und anderen Massnahmen wurde geprüft, jedoch abgelehnt: nicht optimal wegen der Landwirtschaft, da die Strasse zu schmal.
- Erfahrungsberichte: Starke Unsicherheitsgefühle, es kommt immer wieder zu Beinahe-Unfällen (E-Mail an die Gemeinde, z.B. E-Mail vom 2. Juli 2022, + Antrag an der Gemeinde von mehreren Einwohnern, siehe Anhang 4.1, S. 68).

Massnahmen

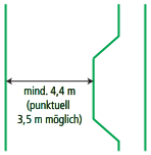
- **Tempo-30-Zone** durch das ganze Dorf Scheunenberg. Wäre möglich, weil diese Strasse **nicht verkehrsorientiert ist** (siehe Massnahme 6). Trägt zur Erhöhung der Sicherheit für den Langsamverkehr bei. Reduktion der Trennwirkung der Strasse. Bessere Querungsmöglichkeiten für Fussgänger:innen. Ermöglicht die Markierung von Längsstreifen für Fussgänger:innen (nicht möglich bei 50 km/h: Gemäss VSS-Normen erfordert das Kreuzen von 2 Autos bei 50 km/h eine Mindestbreite von

5.1m und eine lichte Breite von 5.5m bei 50 km/h, was hier auf dem grössten Teil der Strecke keinen Platz für einen Längsstreifen für Fussgänger:innen lassen würde).
Zu beachten ist, dass für den OIK III T30 eine gute Lösung wäre. Eine Begrenzung auf 40 km/h wird als Scheinlösung oder Gewissensberuhigung angesehen und nicht als wirksame Massnahme.

– Markierung eines **Längsstreifes für Fussgänger:innen** (siehe Bild Grossaffoltern unten), westseitig. Muss mind. 1.5 m betragen und durch Pfosten abgegrenzt sein, ist mit einer taktil-visuellen Leitlinie (gemäss SN 640 852 [8]) zu ergänzen, sofern dies für die Orientierung erforderlich ist. Mindestbreite bei 30km/h PW-PW-Fussgänger:in= 5.5m und lichte Breite = 5.8m. Dies würde also auf dem Grossteil des Strassenabschnitts gerade so passen und lässt zwischen 1m und mehr für Fussgänger:innen zu. In zu engen Abschnitten kann die Strasse verengt werden (siehe nächster Punkt). Kreuzungsbreite PW innerorts 4.5m.
– Schaffung von mehreren **Einengungen und Markierungen** als Querungshilfe und zur Verlangsamung.

Begegnungsfälle	Empfohlene Breite der Einengung E (maximal Tempo 30)
Kreuzen von zwei Personenwagen im Bereich der Einengung nicht möglich; kreuzen PW / Velo ist ab 3.5 m möglich, mit 4.5 m komfortabel	3.5 bis 3.8 m
Kreuzen von zwei Personenwagen mit reduzierter Geschwindigkeit (< 30 km/h) möglich	4.0 bis 4.5 m

Abb. 39 Empfohlene Breiten der Einengungen bei maximal Tempo 30



Stellenweise Verschmälerung des Normalquerschnitts auf Begegnungsfall PW - PW

Quelle : Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Fussverkehr Schweiz, Bundesamt für Strassen, Mai 2019, S. 70 und Begegnungsfälle und Fahrbahnbreiten, Faktenblatt 02/2017, Fussverkehr Schweiz, Zürich, Februar 2017, S. 13

– Einrichtung **Schilder Achtung Kinder** (Schild 1.23) und ev. Markierung.
– Langfristig könnte ein **Trottoir** von idealerweise 2 m (mind. 1,5 m) geschaffen werden. Baumassnahmen kostenintensiver und erfordert an manchen Stellen Eingriffe in Privateigentum.

Andere Variante:

– **Begrenztes Durchfahrtsrecht** mit nur Zubringerverkehr («Zubringerdienst gestattet»), um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Wäre möglich, da diese Strasse nicht verkehrsorientiert ist, dafür schwer kontrollierbar und politisch schwierig umzusetzen (siehe Massnahme 6).
– Vmax. 40 km/h: Erhöht aber die Verkehrssicherheit nicht wesentlich (vgl. oben) und erlaubt keine Verengung der Strassenbreite, um einen Längsstreifen für Fussgänger:innen zu markieren. OIK III empfiehlt auch Verzicht.
– Tempo 30 statt Tempo-30-Zone auf der Hauptsrasse in Scheunenberg: Die Einführung von Tempo 30 anstelle einer Tempo-30-Zone würde keine Vorteile bringen, da es möglich ist, eine Tempo-30-Zone einzuführen, ohne dass Hindernisse auf der Straße errichtet werden müssen (nur Beschilderung und Markierung). Da einige angrenzende Straßen ebenfalls auf 30 km/h begrenzt sind und die Hauptstraße durch das Dorf keine Vorfahrt hat (Rechtsvorrang an Kreuzungen in Scheunenberg), würde die Einführung einer 30er-Zone im gesamten Weiler den Bedürfnissen der Verkehrspassivierung in Scheunenberg gerecht werden. Es muss lediglich nach der Einrichtung der Zone 30 sichergestellt werden, dass diese Maßnahme nur mithilfe von Beschilderung und Markierung wirksam wird.



Beispiel eines Längsstreifens für Fussgänger:innen in Grossaffoltern.



Die halbrunde Pflästerung weist auf einen einmündenden Fussweg und die Querungssituation hin.



Beidseitige Einengung erhöht die Sichtweiten und sichert die Querung.



Route de desserte avec mesures simples, Otelfingen ZH



Quelle : Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Fussverkehr Schweiz, ASTRA, Mai 2019, S. 70. Letztes Bild: ©Renens, Rue de l'Avenir.





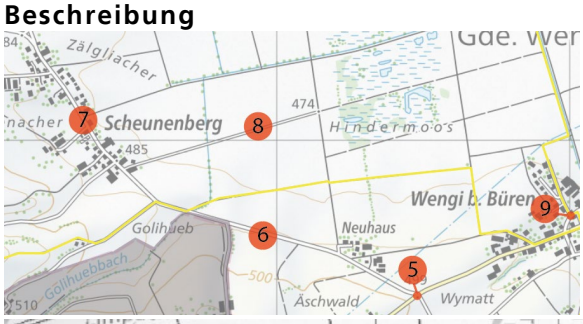
Beispiel eines Längsstreifens für Fussgänger:innen in Mont-la-Ville (VD) (9 La Coudre - Google Maps)

Nächste Schritte	– Zustimmung des Kantons zur Signalisation. – Vorstudie mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2027
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4
Kostenschätzung	Detailstudie: ca. CHF 10'000. Umsetzung (Tempo-30-Zone, Längsstreifen für Fussgänger:innen, Schilder Achtung Kinder): ca CHF 10'000-20'000. Kann sich erheblich erhöhen, wenn die Massnahmen nicht nur aus Verkehrsschildern und Markierungen bestehen, sondern auch Bauarbeiten beinhalten.
Stellungnahme des Gemeinderats	**Massnahmen müssen umgesetzt werden.** Ein begrenztes Durchfahrtsrecht nur mit Zubringerverkehr ist nicht erwünscht und wird als zu extrem erachtet (siehe Stellungnahme des GR für die Massnahme 6).

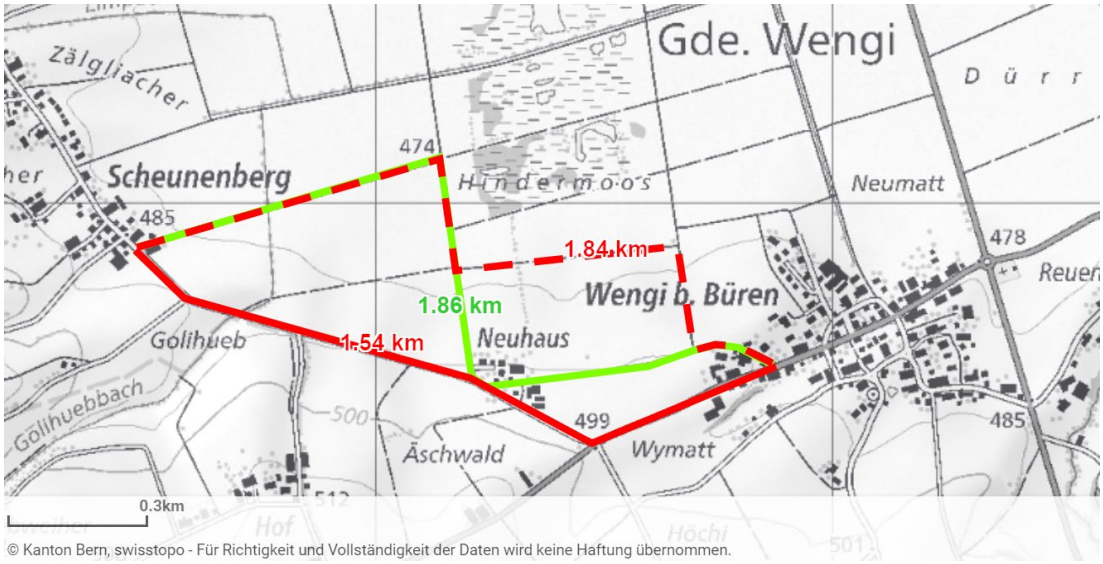
	Hingegen macht die Beschränkung auf 30km/h für diese Ortsdurchfahrt ohne Trottoir mit Kinderwegen, insbesondere zum Schulbus, Sinn. Es handelt sich um eine kostengünstigere Massnahme, als Trottoirs zu bauen, um die Wege für Kinder zu sichern. Und es macht umso mehr Sinn, wenn die anderen Gemeindestrassen in Tempo-30-Zonen umgewandelt werden (siehe Massnahme 9-12), so dass alle Bewohner:innen von den reduzierten Geschwindigkeiten profitieren können (mehr Sicherheit, weniger Lärm,...). Der GR möchte jedoch keine Hindernisse wie Pfosten oder Einengungen, die die Strasse verkleinern und landwirtschaftliche Fahrzeuge behindern würden. Die Umsetzung der Tempo-30-Zone sollte sich daher auf die Signalisation und Markierung beschränken, sofern die Sicherheit gewährleistet ist. Zudem sollte ein Längsstreifen für Fussgänger:innen markiert und das Schild „Achtung Kinder (Schild 1.23) angebracht werden. - DieTempo-30-Zone ist mit einem Minimum an Pfosten, infolge der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, zu prüfen. - Markierung eines Längsstreifes für Fussgänger:innen - Einrichtung Schilder Achtung Kinder

Massnahme 8: Alternativrouten Scheunenberg-Wengi für LV

Beschreibung







– Die Scheunenbergstrasse und die Kantonsstrasse bieten keine sichere und attraktive Route, um Scheunenberg und Wengi zu Fuss oder mit dem Velo zu verbinden (keine Trottoirs, keine Radstreifen, hohe Geschwindigkeiten (siehe Massnahme 5 und 6)).
– Unasphaltierte (oder nur teilweise asphaltierte) Wege durch Felder oder über Neuhaus könnten interessante Alternativen bieten, obwohl sie den Weg um ca. 300 m verlängern würden.

Massnahmen

– Eine der beiden Routen von Scheunenberg auswählen (über Neuhaus oder entlang des Wanderwegs), **Beleuchtung** anbringen (idealerweise Solarbeleuchtung mit Personenerkennung), im Winter **Schnee räumen**, evtl. den **Belag** verbessern, **Beschilderung** einrichten:
  - **V1: Via Neuhaus**: Würde es ermöglichen, den kürzlich erneuerten Weg zwischen Neuhaus und Wengi zu benutzen und so auch Neuhaus mit Wengi zu verbinden. Würde ein kleines Trottoir von ca. 34m in Neuhaus nördlich der Scheunenbergstrasse erfordern.
  - **V2: Über den Wanderweg**: Erfordert kein Trottoir und ist ca. 20 m kürzer, führt aber nicht über Neuhaus und die kürzlich erneuerte Strasse.

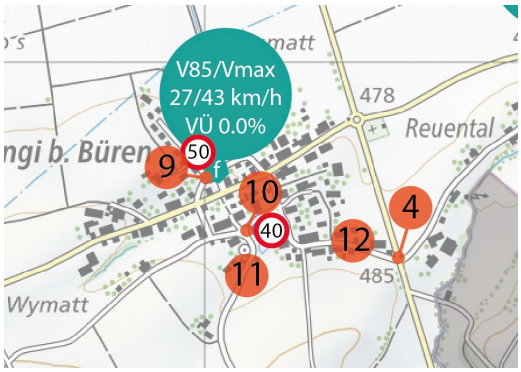
  Für den OIK III ist diese Massnahme prüfenswert, obwohl die Realisierung einer Beleuchtung in der Landwirtschaftszone eher schwierig ist.

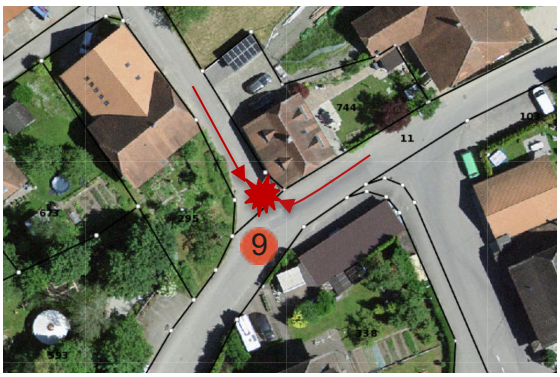
Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümern falls V1 – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2030
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4

Kostenschätzung	Vorstudie mit Kostenschätzung: ca. CHF 5'000. Umsetzung (Projektierung und Neubau eines 4.0 m breiten Rad- und Fussweges chaussiert inkl. Koffer, Entwässerung über Schulter, neue Beleuchtung): ca. CHF 1‘000‘000.
Stellungnahme des Gemeinderats	**Diese Massnahme hat keine Priorität.** Interessante Massnahme vor allem für Schüler:innen, die von Scheunenberg aus zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gehen. Dies könnte auch zu einer interessanten Alternative für die Veloroute SchweizMobil werden. Jedoch: - Es handelt sich um wenige Schüler:innen (ein Schulbus steht zur Verfügung) und es löst nicht das Problem der Schüler:innen, die nach Rapperswil fahren müssen. - Es wird nicht möglich sein in der Landwirtschaftszone, die ein Naturschutzgebiet ist, eine Beleuchtung anzubringen (auch keine Anwesenheitssensoren). - Die vorhandenen Wege sind bereits während eines Grossteils des Jahres begehbar. - Die Bevölkerung nutzt vor allem die teilweise asphaltierte Hübelistrasse. - Der GR ist der Meinung, vorerst auf diese Massnahme zu verzichten.

Massnahme 9: Tempo-30-Zone Moosgasse

Beschreibung









- Kreuzung Moosgasse (zum Haus Nr. 12). Gemeindestrasse.
- Sehr schlechte Sichtverhältnisse an der Kreuzung von Ost nach West.
- Schulweg (mit dem Velo und zu Fuss).
- Wanderweg des Wanderwegnetzes.
- Durch das geplante neue Mehrfamilienhaus an der Hauptstrasse, welches neu via Moosgasse erschlossen wird, werden die Ein- und Ausfahrten an dieser Kreuzung zunehmen.
- Täglicher Verkehr: ca. 70 (ca. 35 Fahrzeuge pro 24h in jede Richtung) (Quelle: Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde Wengi 02.11.- 05.11.2024 und 05.11.-12.11.2024)
- Tempo 50, aber die Fahrzeuge fahren dort langsamer (siehe Anhang 4.2.1.1, S.71). Einige Fahrzeuge fahren jedoch schneller als 40 km/h, was an dieser unübersichtlichen Kreuzung gefährlich ist.
- V85 = 27 km/h, Vmax = 43 km/h, V Überschreitung bei 50 = 0.0%.
- Fahrbahnbreite: ca. 6.7 m.
- Zeugenaussagen: Zu schnelles Fahren und gefährliches Kurvenschneiden sowie unfallträchtige Situationen werden von den Anwohnern immer wieder beobachtet.

Massnahmen

- **Tempo-30-Zone** für alle Strassen in Wengi nördlich der Kantonsstrasse. Erhöhung der Sicherheit für LV und MIV. Die Einführung der Tempo-30-Zone ermöglicht auch die Reduzierung der Fahrbahnbreite (Mindestbreite = 4,4 m für Begegnungsfälle PW-PW) und die Errichtung eines Hindernisses nordöstlich der Kreuzung (siehe Punkt unten).
- **Errichtung eines Hindernisses (Typ Pfosten)** nordöstlich der Kreuzung. Dadurch werden Fahrzeuge, die die Kurve schneiden, eingeschränkt und die Sichtverhältnisse vor der Kreuzung verbessert (siehe Bild unten).
- **Rechtsvortritt (Tulpen)** aufmalen. Fordert die Fahrer auf, auf der rechten Seite der Strasse zu bleiben und die Kurve nicht zu schneiden.

Andere Variante:

Eine Einbahnstrasse (mit Velogegenverkehr): Würde MIVs aus dem Osten mit schlechter Sicht vermeiden und erlauben die Breite der Fahrbahn ziemlich zu reduzieren. Diese Variante

wurde in Betracht gezogen aber die Geschwindigkeitsreduzierung, die Markierung der Rechtsvorfahrt und die Einengung der Kreuzung sollten das Problem angemessen lösen. Könnte eingerichtet werden, wenn sich die erste Variante als unzureichend erweist.

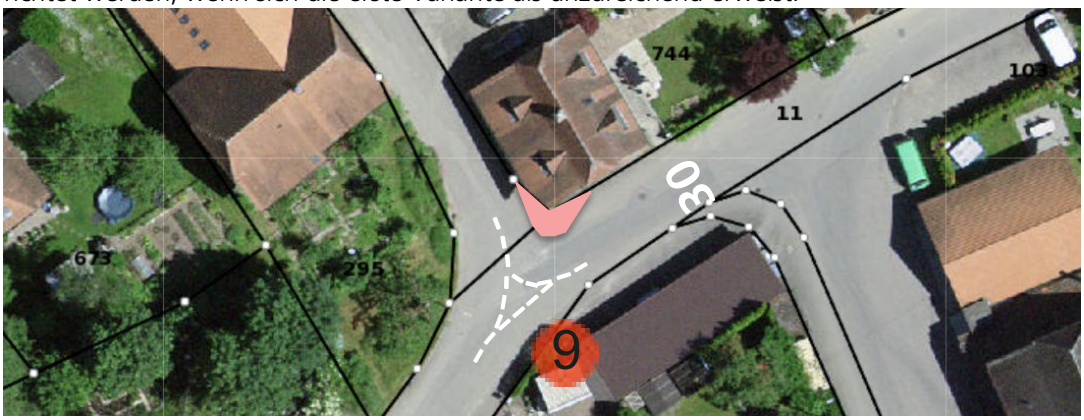


Illustration der Massnahmen: Tempo-30-Zone, Tulpe und Einengung.



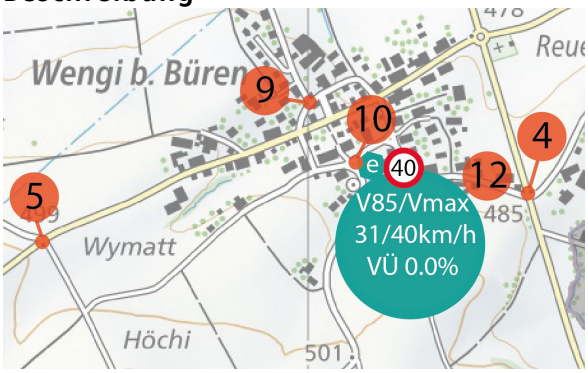


Beispiele in Saint-Blaise und Renens (Quelle: bikeable und Rue de l'Avenir)

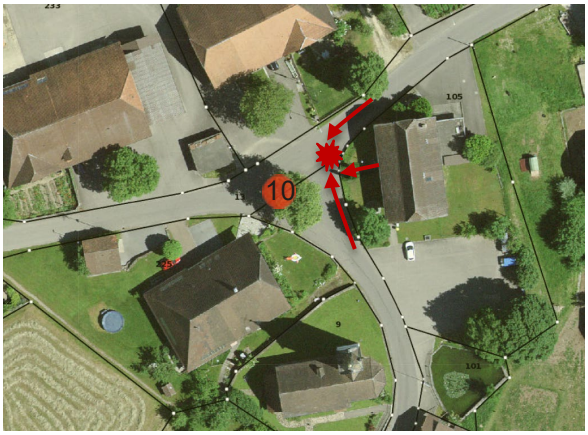
Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2023–2050
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4
Kostenschätzung	Siehe „Umsetzung Massnahmen 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiet" S. 53
Stellungnahme des Gemeinderats	

Massnahme 10: Tempo-30-Zone Gemeindeverwaltung

Beschreibung











- Kreuzung Frauchwilstrasse (vor der Gemeindeverwaltung). Gemeindestrasse.
- Schüler:innen zu Fuss und mit dem Fahrrad nutzen diesen Weg.
- Sichtbarkeitsprobleme: die Fahrzeuge fahren zu schnell und nah am Rand und übersehen die von Norden kommenden Verkehrsteilnehmer.
- Die Treppe der Gemeindeverwaltung mündet direkt auf die Strasse.
- Schulweg (mit dem Velo und zu Fuss).
- Wanderweg des Wanderwegnetzes.
- Täglicher Verkehr: ca. 140 (ca. 70 Fahrzeuge pro 24h in jede Richtung) (Quelle: Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde Wengi 12.11.- 15.11.2024 und 15.11.- 21.11.2024)
- Tempo 40, aber die Fahrzeuge fahren dort langsamer (siehe Anhang 4.2.1.6, S. 76). Einige Fahrzeuge fahren jedoch schneller als 40 km/h, was an dieser unübersichtlichen Kreuzung gefährlich ist.
  V85 = 31 km/h, Vmax = 40 km/h, V Überschreitung bei 50 = 0.0%.
- Fahrbahnbreite: ca. 6.7 m.
- Zeugenaussagen: Zu schnelles Fahren und gefährliches Kurvenschneiden wurden von den Anwohnern beobachtet.

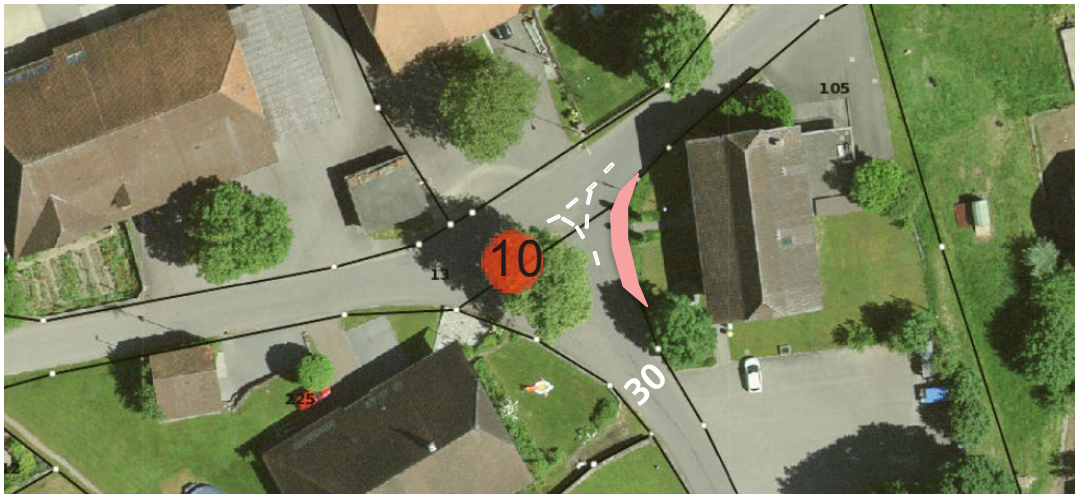
Massnahmen (ähnlich wie Massnahme n°9)

- **Tempo-30-Zone** für alle Strassen in Wengi südlich der Kantonsstrasse (für alle Gemeindestrassen im dicht besiedelten Gebiet: siehe Massnahmen 9 bis 12). Erhöhung der Sicherheit für LV und MIV. Die Mehrheit der Fahrzeuge fährt ohnehin nicht schneller als 30 km/h (siehe 4.2.1.6, S. 76). Die Einführung der Tempo-30-Zone ermöglicht auch Reduzierung der Fahrbahnbreite (Mindestbreite = 4,4 m für Begegnungsfälle PW-PW) und die Errichtung eines Hindernisses westlich der Kreuzung (siehe Punkt unten).
- **Errichtung eines Hindernisses (Typ Pfosten)** östlich der Kreuzung. Ermöglicht eine bessere Sichtbarkeit vor der Kreuzung.

– **Rechtsvortritt (Tulpen)** aufmalen. Fordert die Fahrer auf, auf der rechten Seite der Strasse zu bleiben und die Kurve nicht zu schneiden.

Sekundärmassnahme:

– **Mit begrenztem Durchfahrtsrecht** («Zubringerdienst gestattet»), um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Evtl. später, wenn das Problem mit die ersten Massnahmen nicht gelöst wird.



Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2027
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4
Kostenschätzung	Siehe „Umsetzung Massnahmen 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiet“ S. 53
Stellungnahme des Gemeinderats	

Massnahme 11: Tempo-30-Zone Frauchwilstrasse

Beschreibung





- Frauchwilstrasse am Dorfeingang. Gemeindestrasse. Tempo 40.
- Geschwindigkeits- und Sichtprobleme: Es werden immer wieder Fahrzeuge beobachtet, die zu schnell fahren, obwohl der Ausgang der Kirche direkt auf die Strasse führt und die Sicht in der Kurve nicht sehr gut ist.
- Es wird auch Durchgangsverkehr beobachtet (Autos, die dem Verkehr auf der Kantonsstrasse ausweichen).
- Wanderweg.
- Schulweg (zu Fuss und mit dem Velo).
- Breite der Fahrbahn ca. 4.4-5.0 m.

Massnahmen

- **Tempo-30-Zone** für alle Gemeindestrassen im dicht besiedelten Gebiet in Wengi (siehe Massnahmen 9-12). Erhöhung der Sicherheit für LV und MIV.
- Beginn der Tempo-30-Zone kurz vor den ersten an die Kirche angebauten Häusern (kurz vor dem grossen Kastanienbaum). Geschwindigkeitsdämpfung beim Zoneneingang durch **Eingangstor und geschwungene Linienführung**. Möglichkeit einer Fahrbahnverengung auf max. 3,5m bei der Einfahrt in die Zone mit Errichtung des Eingangstores (siehe Beispielfotos unten).
- Tempo 40 (Schild 140m vor Beginn der Tempo-30-Zone) stehen lassen.

Sekundärmassnahme:

- **Mit begrenztem Durchfahrtsrecht** («Zubringerdienst gestattet»), um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Evtl. später, wenn das Problem mit die ersten Massnahmen nicht gelöst wird.



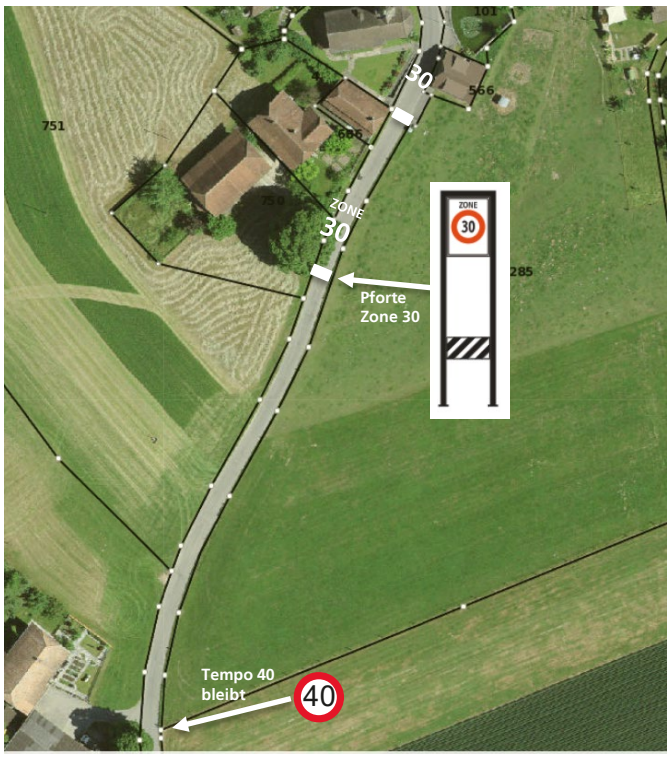
Grandson, Zone 30 (©Rue de l'Avenir).



Mont Pèlerin, Zone 30 (©Rue de l'Avenir).



Renens, Zone 30 (©Rue de l'Avenir).





Eingangstor mit geschwungener Linienführung in Zofingen (©Stadt Zofingen).



Markierung am Eingang einer 30er-Zone (©Gemeinde Ennetbaden).

Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2027
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4
Kostenschätzung	Siehe „Umsetzung Massnahmen 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiet“ S. 53
Stellungnahme des Gemeinderats	

Massnahme 12: Tempo-30-Zone Bernstrasse

Beschreibung









- Bernstrasse am Dorfeingang. Gemeindestrasse.
- Tempo 40 mit Tafel « Freiwillig 30 » (laut Einwohnern ohne Wirkung).
- Durchgangsverkehr (Autos weichen dem Verkehr auf der Kantonsstrasse aus). Zu schnelles Fahren wird von Anwohnern immer wieder beobachtet, ebenso unfallträchtige Situationen (E-Mail an Gemeinde).
- Schulweg (zu Fuss und mit dem Velo)
- Wanderweg und SchweizMobil Veloroute.
- Breite der Fahrbahn ca. 4.4 m.

Massnahmen

Gleiche Massnahme wie Massnahme n°11 (siehe Bilder Massnahme n°11):

- **Tempo-30-Zone** für alle Gemeindestrassen im dicht besiedelten Gebiet in Wengi (siehe Massnahmen 9-12).

Sekundärmassnahme:

- **Mit begrenztem Durchfahrtsrecht** («Zubringerdienst gestattet»), um den Durchgangsverkehr einzuschränken. Evtl. später, wenn das Problem mit der ersten Massnahme nicht gelöst wird.

Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2025–2027
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3, H4
Kostenschätzung	Siehe „Umsetzung Massnahmen 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiet“ S. 53
Stellungnahme des Gemeinderats	

Umsetzung Massnahme 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiets

Vorteile von Tempo-30-Zonen

- **Sicherer:** In Gefahrensituationen können gravierende Unfälle vermieden werden, wenn der Brems- / Anhalteweg minimiert werden kann. Bei einer signalisierten Tempolimite von 30 km/h verkürzt sich der Anhalteweg in Gefahrensituationen gegenüber einem generellen Tempo 50 von ca. 12.5 m auf 4.5 m (64%).[6]
- **Umweltfreundlicher:** Bei Tempo 30 entsteht im Schnitt weniger Schadstoffbelastung (Reifenabrieb & Treibhausgas), insbesondere aufgrund eines dynamischeren Verkehrsflusses[7].
- **Kostensparend:** Gegenüber umfangreichen Strassenbaumassnahmen mit Markierung und Signalisation sofort und kostensparend einführbar.
- **Intuitiv:** Tempo-30-Zonen sind heute in der Schweiz weit verbreitet. Das erleichtert allen Verkehrsteilnehmenden den Umgang und sorgt für ein intuitiveres Bewegen im Strassenraum.
- **Einheitlich:** Anstelle einer Palette verschiedener situativer Vorschläge wird eine Lösung zur Entschärfung mehrerer Problemstellen realisiert. Die Zone führt zu weniger Tempowechseln und damit auch zu einer generell entspannteren Fahrweise.
- **Einfache Umsetzung:** Das Verfahren zur Einführung von Tempo-30-Zonen ist seit Januar 2023 ohne Gutachten möglich.
- **Gleichbehandlung:** Die Vor- und Nachteile sind für die Bewohner:innen in etwa gleich, da durch das Tempo-30-Regime alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen betroffen sind (im Gegensatz zu Einbahnstrassen, Zubringer o. Ä.).

Nächste Schritte	– Beschluss Gemeinderat – Information der Bevölkerung – Erarbeitung technischer Bericht – Gesuch an TBA Bern mit Beschluss, Selbstdeklarationsformular und technischem Bericht mit Massnahmenplan – Bei finanzieller Knappheit ist eine Umsetzung in priorisierten Etappen möglich
Kostenschätzung	Detailplanung: ca. CHF 25'000 Umsetzung: ca. CHF 25'000 – 40'000. Kann sich erheblich erhöhen, wenn die Massnahmen nicht nur aus Verkehrsschildern und Markierungen bestehen, sondern auch Bauarbeiten beinhalten.
Stellungnahme des Gemeinderats	Es macht Sinn, alle Gemeindestrassen ausser der Hauptstrasse in eine Tempo-Zone-30 zu verwandeln: - Erhöht die Sicherheit, insbesondere an den in den Massnahmen 9-12 genannten kritischen Orten. - Ermöglicht die Einschränkung des Durchgangsverkehrs - Umsichtige Autofahrende fahren in der Regel nicht schneller als 30 km/h (Sicht, Wohnhäuser in unmittelbarer Nähe, Rechtsvortritt, ...). - Siehe auch die anderen Vorteile von Tempo-30-Zonen unter diesem Kasten. Der GR befürwortet daher die Einführung von Tempo-30-Zonen auf Gemeindestrassen ausserhalb der Hauptachse.

—

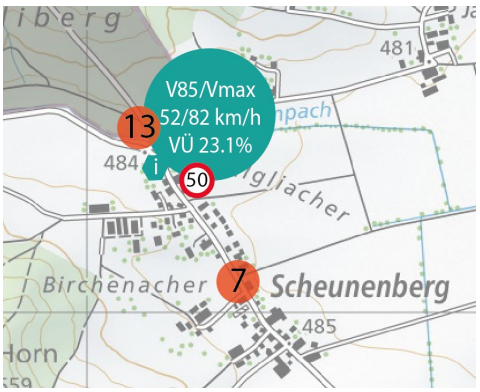
[6] Faustregel Anhalteweg normal: (Tempo ÷ 10) · (Tempo ÷ 10)
Faustregel Anhalteweg Gefahrensituation: ½ · (Tempo ÷ 10) · (Tempo ÷ 10)

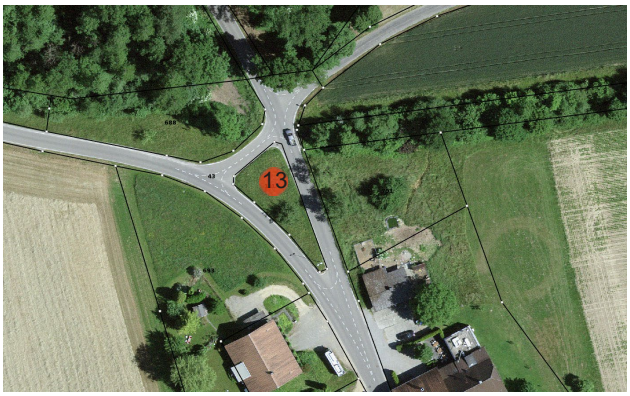
[7] Vgl. Wissenschaftl. Dienste Deutscher Bundestag (2019): Fahrzeug-Emissionen bei 30 km/h und 50 km/h.

	Der GR möchte jedoch nicht, dass ausserhalb der beiden als problematisch identifizierten Kreuzungen (siehe Maßnahmen 9 und 10) Hindernisse, insbesondere vertikale Hindernisse (Pfosten, Eingangstor auf der Strasse,...), installiert werden müssen. Ein Vertikalerversatz (Fahrbahnschwelle) könnte auch auf der Frauchwilstrasse vor der Kirche realisiert werden, um bei starken Regenfällen das Wasser auf das Feld umleiten zu können. - Die Tempo-30-Zone ist mit einem Minimum an Pfosten, infolge der landwirtschaftlichen Fahrzeuge, zu prüfen (es gibt keine Verpflichtung, Hinderniss in einer Tempo-30-Zone aufzustellen, wenn die Markierung und die Verkehrsschilder ausreichen). - Durch die Errichtung einer Bodenwelle an der Frauchwilstrasse, Punkt 11, könnte vermutlich das Hochwasser verringert werden. Die Bodenwelle ist zu prüfen.

Massnahme 13: Verkehrsflächenreduktion Scheunenberg Nord

Beschreibung





- Kreuzung am nördlichen Ortseingang von Scheunenberg (Scheunenbergstrasse-Hübeli-Lyss-Strasse). Tempo 50.
- Täglicher Verkehr: ca. 1'200 (ca. 600 Fahrzeuge pro 24h in jede Richtung) (Quelle: Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde Wengi 01.02.- 11.02.2024 und 12.02.- 14.02.2024)
- Grosse Fläche, die für die Kreuzung genutzt wird. Könnte verkleinert werden und sicher für LV geeignet sein.
- SchweizMobil Veloroute.

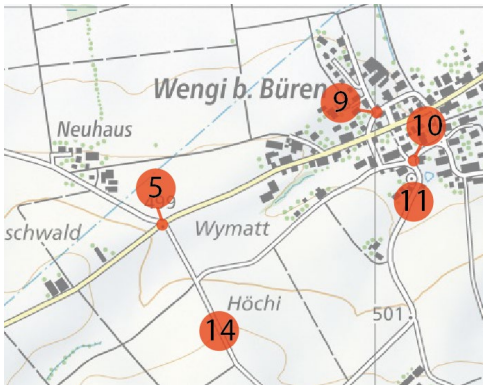
Massnahmen

- **Neugestaltung der Kreuzung**, um ihren Flächenbedarf zu begrenzen und den Rad- und Fussverkehr zu verbessern.

Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Ev. Gespräche mit Grundeigentümern. – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2030–2035
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4
Kostenschätzung	Vorstudie mit Kostenschätzung: ca. CHF 5'000. Umsetzung (Aufbrucharbeiten, Abtransport auf Deponien, evtl. Verbreiterung der Strasse an bestimmten Stellen, Markierungen): ca. 10'000.
Stellungnahme des Gemeinderats	Für den GR handelt es sich um eine interessante Massnahme, die nicht nur dazu beitragen würde, Platz zu gewinnen, sondern auch die Geschwindigkeit der Fahrzeuge am Eingang von Scheunenberg zu begrenzen. Der östliche Ast zwischen Hübeli und Scheunenberg könnte z.B. weggelassen werden. Dies wäre zu prüfen. - Die Durchfahrt auf der Seite des Restaurants Sonne Scheunenberg ist mit geeigneten Massnahmen zu schliessen.

Massnahme 14: Ausweichstellen Feldweg Höchi

Beschreibung







- Feldweg gegenüber Scheunenberg, auf der Südseite der Kantonsstrasse. Wird benutzt, um in Richtung Rapperswil zu fahren.
- Strasse zu schmal für PW-PW-Kreuzung und eingeschränkte Sicht auf der Spitze des Hügels. Es gibt eine Stelle zum Kreuzen, aber nicht allgemein bekannt. Die Fahrzeuge beim Kreuzen fahren z.T. auf die Felder.

Massnahmen

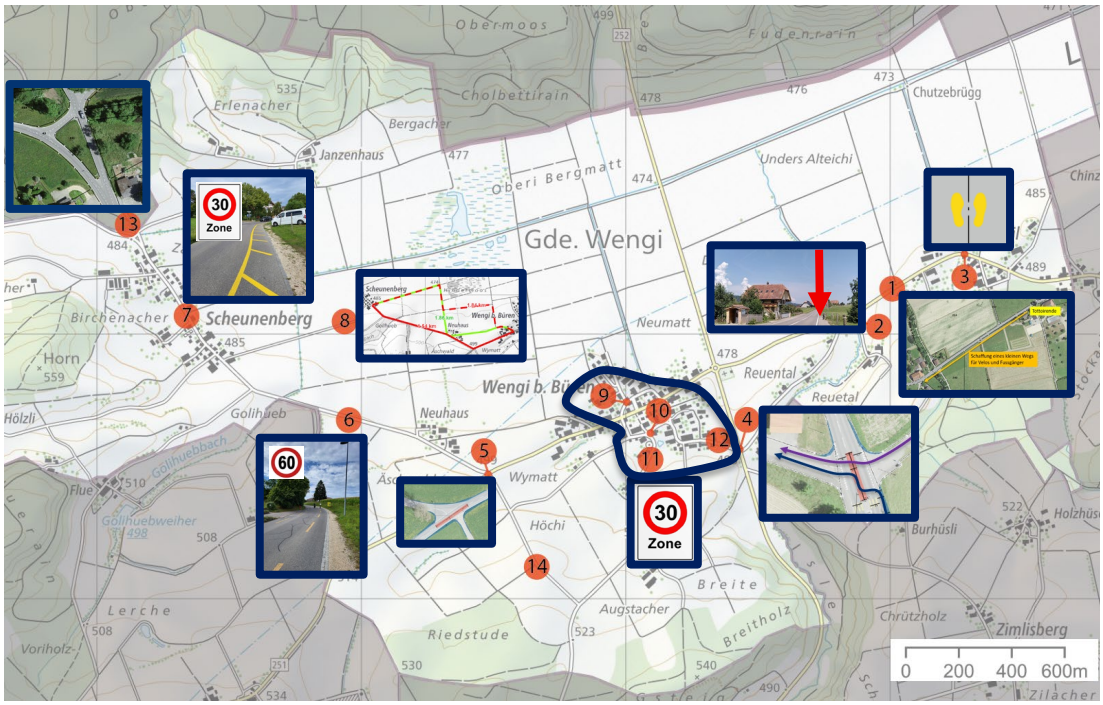
- Eventuell einen **Kreuzungsplatz** am höchsten Punkt der Strasse erstellen, aber auf Privatland.

Nächste Schritte	– Vorstudie mit Kostenschätzung. – Gespräche mit Grundeigentümer – Umsetzungs- und Finanzplanung.
Umsetzungshorizont	2035-2040
Verbundene Handlungsfelder	H2
Kostenschätzung	Vorstundie mit Kostenschätzung: ca. CHF 2'000. Umsetzung: ca. CHF 5'000.
Stellungnahme des Gemeinderats	**Diese Massnahme ist nicht weiterzuverfolgen.** Für den GR ist diese Massnahme nicht prioritär. Entlang des Feldwegs Höchi gibt es bereits eine Stelle, an der man halten kann, um einem entgegenkommenden Fahrzeug auszuweichen. Diese Stelle befindet sich jedoch kurz vor der Spitze des Hügels, so dass sie für Fahrzeuge, die von Norden kommen, nicht sichtbar und vorhersehbar ist. Fahrzeuge begegnen sich jedoch in der Regel an unterschiedlichen Stellen und die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass sie weiterhin in das angrenzende Feld hineinfahren.

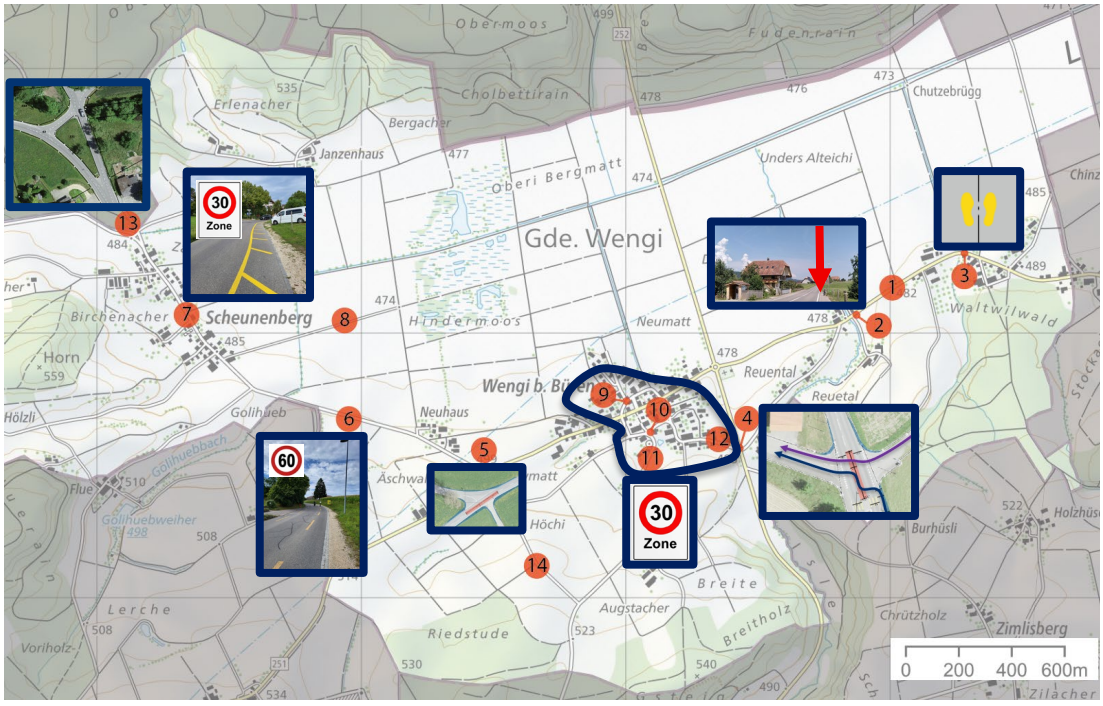
	Eine Alternative könnte darin bestehen, diesen Weg als Einbahnstrasse zu befahren, was jedoch vom GR nicht gewünscht wird. Der GR ist daher der Ansicht, dass es derzeit besser ist, in die Verbesserung der Kreuzung nördlich des Feldwegs Höchi zu investieren, als Land zu beanspruchen, um das Kreuzen zu erleichtern, was möglicherweise weiterhin in den Feldern stattfinden wird. Diese Massnahme wird nicht weiterverfolgt.

3.2 Zusammenfassung der möglichen und vom Gemeinderat gewünschten Massnahmen

3.2.1 Vorgeschlagene Massnahmen



3.2.1 Vom Gemeinderat gewünschte Massnahmen



Der Gemeinderat möchte die ausgewählten Massnahmen in dieser Prioritätenfolge zu behandeln:

Die folgenden Massnahmen sind **mit dem Kanton weiterzuverfolgen**:
- Massnahme 4: Verkehrsberuhigung Kreuzung Bernstrasse (Kantonsstrasse) – Reuental
- Massnahme 2: Schulwegsicherung Kantonsstrasse Brücke
- Massnahme 5: Kreuzungssicherung Bernstrasse (Kantonsstrasse) - Scheunenberg
- Massnahme 3: Fussgängerquerung Kantonsstrasse Waltwil

Auf den **Gemeindestrassen** ist folgendes zu prüfen:
- Massnahmen Tempo-30-Zone
    - Massnahme 7: Temporeduktion Scheunenberg
    - Massnahmen 9-12: Tempo-30-Zone in Gemeindestrassen innerhalb Siedlungsgebiets
- Massnahme 6: Temporeduktion Neuhaus:
    - Tempo 60 von Neuhaus bis Scheunenberg Fussweg entlang der Strasse (Wanderweg) Neuhaus
    - Radmarkierungen, damit sich die Leute sicherer fühlen
- Massnahme 13: Verkehrsflächenreduktion Scheunenberg Nord, Kreuzung Janzenhaus. Erst später umsetzen.

Die folgenden Massnahmen werden vorerst **nicht berücksichtigt**:
- Massnahme 1: Schulwegsicherung Kantonsstrasse Waltwil West
- Massnahme 8: Alternativrouten Scheunenberg-Wengi für LV
- Massnahme 14: Ausweichstellen Feldweg Höchi

3.3 Handlungsfelder

Handlungsfeld 1: Temporegimes / Niedergeschwindigkeitszonen

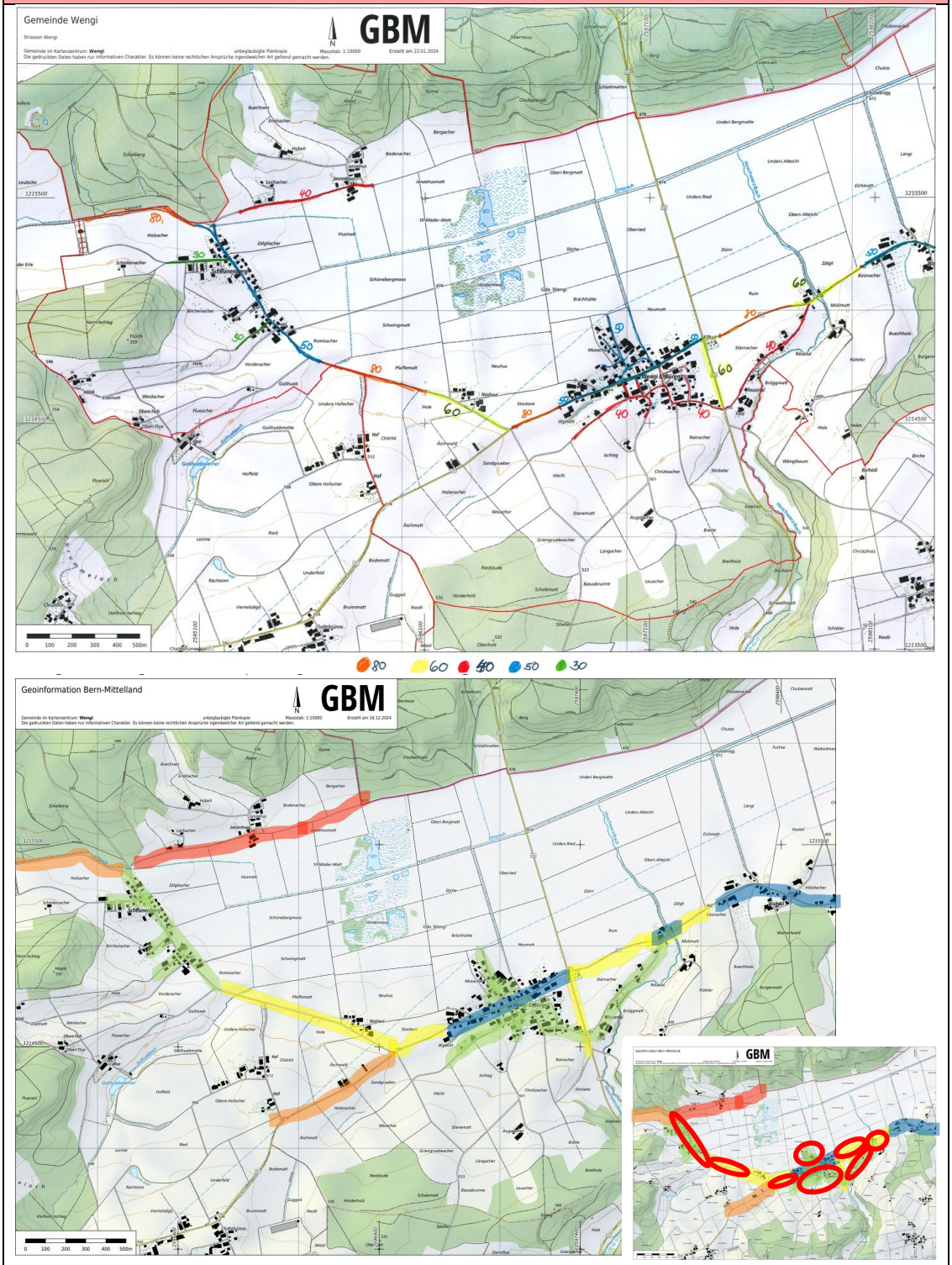


Abbildung 18: Derzeitige und vorgeschlagene Temporegime (Karte: Geoinformation Bern-Mittelland , abgerufen am 23.03.2024 und 16.12.2024)

Beschreibung

Einige der grössten Probleme in Wengi könnten durch eine Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in der gesamten Gemeinde stark verbessert werden:

– Die maximal zulässigen Geschwindigkeiten werden auf allen Strassen in der Gemeinde überschritten, wobei die Mehrheit der Fahrzeuge oft über den Grenzwerten fährt und die Spitzengeschwindigkeiten zu jeder Tageszeit zum Teil sehr hoch sind. Dies ist für Radfahrende und Fussgänger:innen, insbesondere für Kinder, gefährlich, zumal die meisten dieser Strassen von Schulkindern benutzt werden.
– Es gibt in Wengi mehrere Strassen und Kreuzungen mit eingeschränkter Sicht, und/oder ohne Trottoir und/oder Veloinfrastrukturen.

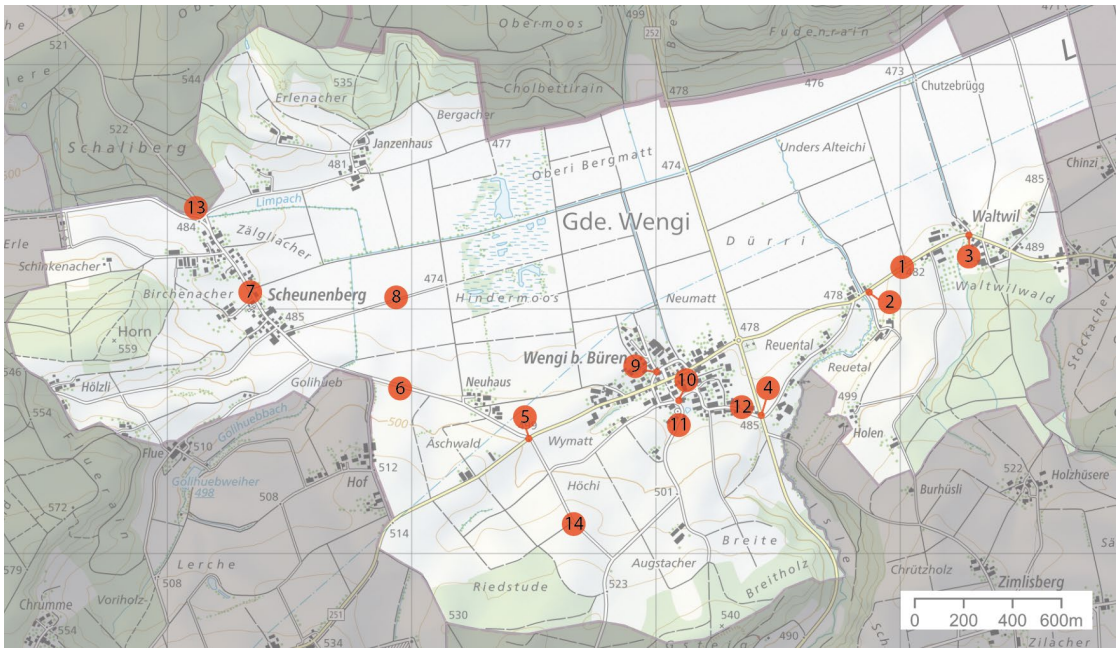
Massnahmen

– Gesamtplan zum Temporegime mit dem Kanton besprechen und erstellen.
– Vorstudie Tempo-30-Zone Scheunenberg, Moosgasse, Frauchwilstrasse, Bernstrasse, Schulhaus Wengi.
– Vorstudie Tempo 60 statt 80 zwischen den verschiedenen Weilern von Wengi (Strassen Scheunenberg und Hauptstrasse)

Diese Massnahme ist eine allgemeine Massnahme, die zur Lösung spezifischer und punktuellerer Probleme beitragen kann, die in den vorherigen Massnahmen beschrieben wurden. Sie dient insbesondere dazu, das Fussgänger- und Radwegnetz in der Gemeinde zu sichern.

Betroffene Gebiete	Die Mehrheit der Strassen auf dem Gemeindegebiet (ausser Waltwil)
Nächste Schritte	– Auslösen Vorstudien zur Gesamtplanung – Umsetzung der neuen Regimes und Zonen
Umsetzungshorizont	2025–2030
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4

Handlungsfeld 2: Schwachstellen



Beschreibung

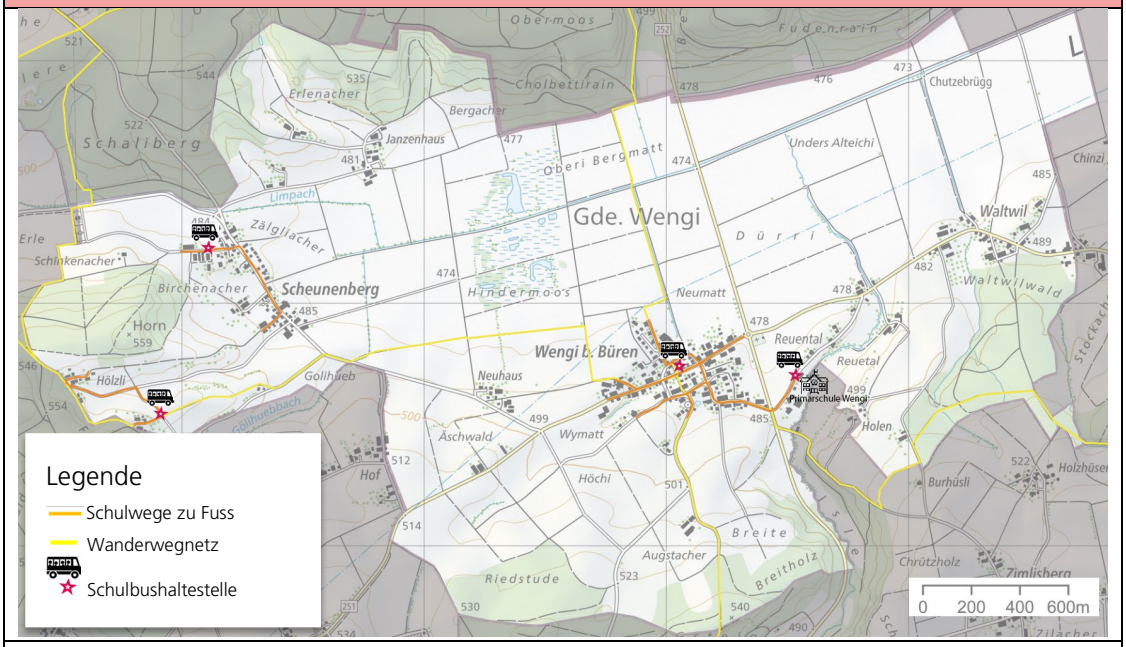
Im Laufe der Erstellung des Verkehrskonzepts wurden 14 Schwachstellen definiert. Diese gilt es nun zu priorisieren und in die Planung der Gemeinde zu übertragen.

Massnahmen

Schwachstellen priorisieren und in die Planung der Gemeinde übertragen.

Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet (siehe Karte)
Nächste Schritte	– Bauverwaltung kategorisiert Schwachstellen: «Können wir selbst erledigen» respektive «braucht mehr Planung». – Wo möglich Umsetzung über das laufende Budget, mit Synergien im Rahmen von Belagsarbeiten. – Auslösen von Vorstudien mit Kostenschätzung. – Umsetzungs- und Finanzplanung
Umsetzungshorizont	2025–2035
Verbundene Handlungsfelder	H1, H3, H4

Handlungsfeld 3: Infrastruktur für Fussgänger:innen



Beschreibung

Seit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) von 1985 sind die Kantone und Gemeinden verpflichtet, Fuss- und Wanderwegnetze zu planen, anzulegen und zu erhalten. Die Vernetzung ist in vielen Gemeinden noch lückenhaft.

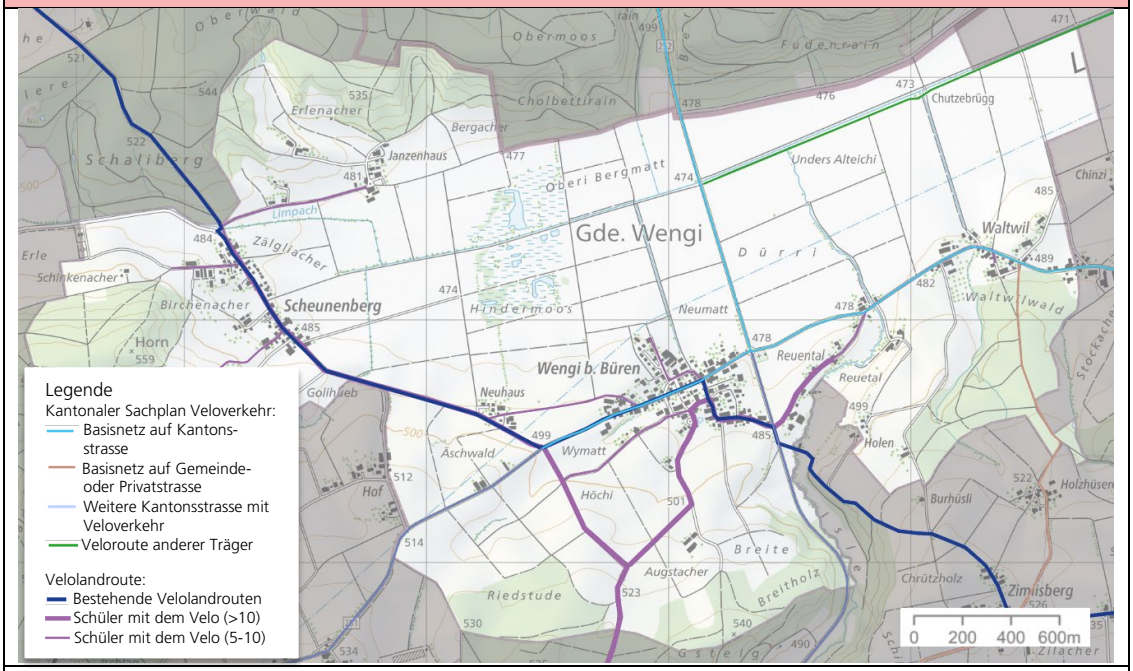
In Wengi wird ein Grossteil der Wege durch die Umsetzung der in diesem Verkehrskonzept vorgeschlagenen Massnahmen (Einführung von Tempo-30-Zonen, Längsstreifen für Fussgänger:innen, Einengungen und Markierungen,...) erheblich an Sicherheit, Qualität und Kontinuität gewinnen. Allerdings könnten u.a. schwerere Massnahmen (Baumassnahmen) die Qualität der Fussgängerverbindungen (z.B. auf den Kantonsstrassen oder auf der Scheunenbergstrasse) noch verbessern.

Massnahmen

– Im Laufe der Zeit sicherstellen, dass die bestehenden Fussgängerwege in der Gemeinde von angemessener Qualität sind, insbesondere um Schulen und Haltestellen der öV zu erreichen (auch nachts und zu jeder Jahreszeit).
– Falls Bauarbeiten an diesen Strassen geplant sind, sollte die Schaffung einer besseren Fussgängerinfrastruktur in Betracht gezogen werden.
– Aufenthaltsorte (Bänke) und Begegnungszonen für Fussgänger:innen waren nicht Gegenstand dieses Verkehrskonzepts und wären ebenfalls zu prüfen (welcher Bedarf besteht, welches Angebot besteht, welche Massnahmen sind notwendig oder erwünscht, ...).

Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet
Nächste Schritte	– Umsetzung der in diesem Verkehrskonzept vorgeschlagenen Massnahmen – Evtl. Auslösung eines Fusswegnetzplanes – Sitz- und Flanierplätze für Fussgänger:innen und Spaziergänger:innen definieren und umsetzen (ev. an Orientierungsversammlung auslösen).
Umsetzungshorizont	2025–2040
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H5

Handlungsfeld 4: Veloinfrastruktur



Beschreibung

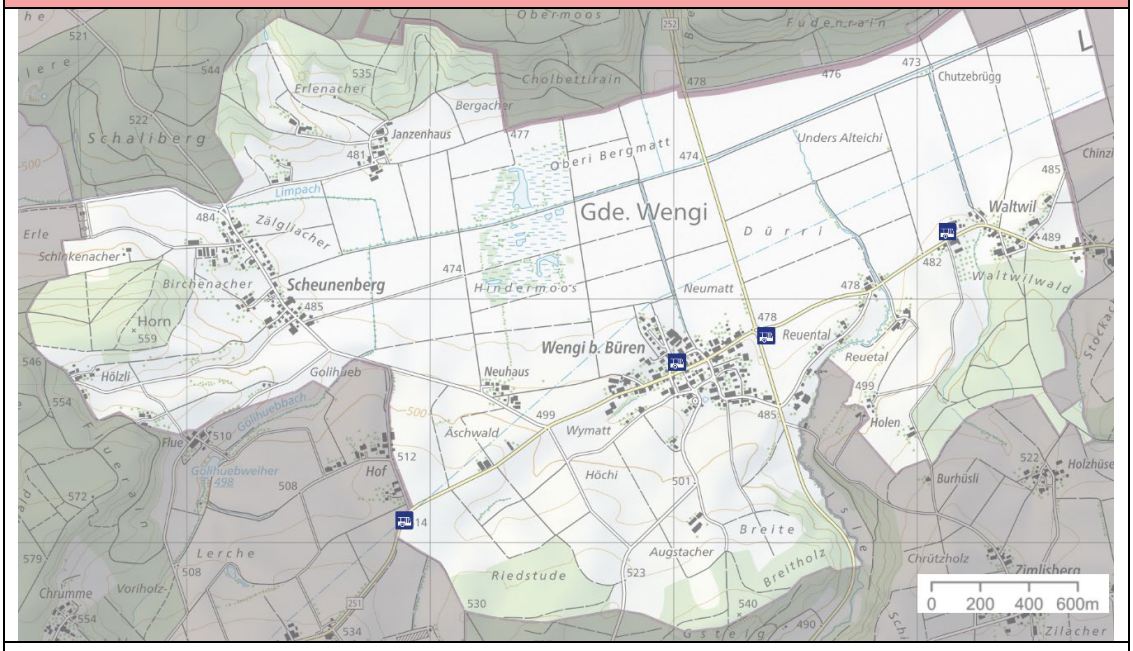
Das neue Veloweggesetz verpflichtet die Gemeinden, durchgängige und sichere Velowege für den Alltag und die Freizeit bis 2027 zu planen und bis Ende 2042 umzusetzen. Ein besonderes Augenmerk sollte hier auf die Verkehrssicherheit der Schüler:innen gelegt werden. Ein Grossteil der Strecken wird durch die Umsetzung der in diesem Dokument vorgeschlagenen Massnahmen (Einführung von Tempo-30-Zonen, Radstreifen,...) erheblich an Sicherheit, Qualität und Kontinuität gewinnen. Allerdings könnten u.a. schwerere Massnahmen (Baumassnahmen) die Qualität der Veloverkehrsverbindungen (z.B. auf den Kantonsstrassen oder auf der Scheunenbergstrasse) noch weiter verbessern.

Massnahmen

– Im Laufe der Zeit sicherstellen, dass die Velowege in der Gemeinde von hoher Qualität sind.
– Wenn an einer dieser Strassen Bauarbeiten geplant sind, sollte die Schaffung einer besseren Veloinfrastruktur in Betracht gezogen werden.
– Die Veloabstellplätze waren nicht Gegenstand dieses Verkehrskonzeptes und wären ebenfalls zu prüfen (welcher Bedarf besteht, welches Angebot besteht, welche Massnahmen sind notwendig oder erwünscht, Festlegung von Standards für öffentliche Veloparkierung, ...).

Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet.
Nächste Schritte	– Umsetzung der in diesem Verkehrskonzept vorgeschlagenen Massnahmen – Evtl. Auslösung eines Velowegplanes – Evtl. Auslösung des Konzeptes für die Veloparkierung.
Umsetzungshorizont	2030–2040
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3

Handlungsfeld 5: Anforderungen ÖV und ÖV-ergänzende Angebote wie On-Demand-Verkehr



Beschreibung

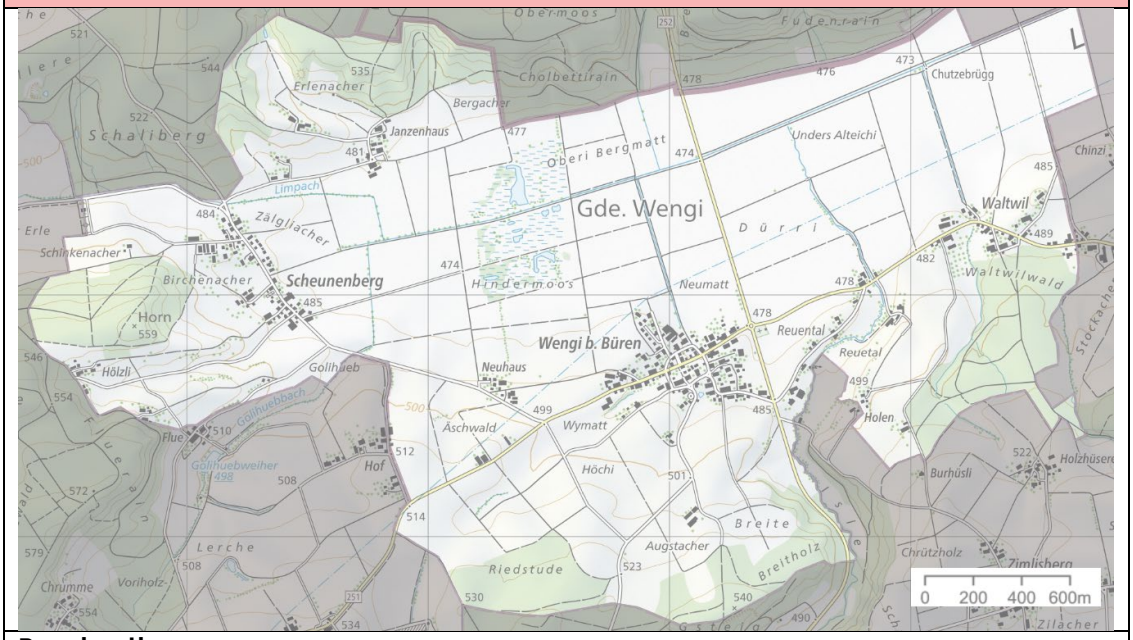
Ein Grossteil des Gemeindegebietes ist gemäss ÖV-Güteklassen nicht erschlossen. Der Bus durch Wengi ist schlecht ausgelastet und verkehrt nicht via Bahnhof Suberg, weil dort die Züge nicht zeitgleich kreuzen. 2/4 Haltestellen (und 2/3 Schulbushaltestellen) sind nicht überdacht.

Massnahmen

– Anforderungskatalog ÖV und ÖV-ergänzende Angebote wie On-Demand-Verkehre erstellen (lassen). Wie zum Beispiel mit My Buxi (Abklärung läuft im Moment).

Betroffene Gebiete	Ganzes Gemeindegebiet
Nächste Schritte	– Erstellung Anforderungskatalog. – Anmeldung der Anforderungen bei der Regionalkonferenz Biel-Seeland. – Verhandeln eines gemeinsamen Umsetzungs- und Finanzierungsprogrammes. – Schrittweise Umsetzung.
Umsetzungshorizont	2030–2050
Verbundene Handlungsfelder	H2, H3, H4

Handlungsfeld 6: MIV-Parkplätze



Beschreibung

Da die Gemeinde Wengi auf ihrem Gebiet praktisch keine Parkplätze hat, ist der Handlungsspielraum für das Parken in Wengi eingeschränkt. Allerdings könnte bezüglich des wilden Parkens in der Nähe des Hindermoos trotz Fahrverbot eine Überlegung angestellt werden. Dort sind manchmal viele Besucher unterwegs, die auf den nahegelegenen Feldern parken.
Zudem könnte überlegt werden, ob eine Elektrifizierung von öffentlichen Parkplätzen angezeigt ist.
Die asphaltierten Flächen in Wengi könnten ebenfalls untersucht werden, um zu sehen, ob sie zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden und auf Möglichkeiten zur Entsiegelung hinweisen könnten.

Massnahmen

– Bedarf an Parkplätzen prüfen, sowie die zur Verfügung stehende Infrastruktur.
– Prüfen, inwiefern das Parken in Wengimoos ein Problem darstellt.
– Erforderlichen Massnahmen in Bezug auf das Parken definieren.
– Ev. Elektrifizierung von einigen Parkplätzen andenken.
– Ev. Entsiegelung von asphaltierten Flächen prüfen.

Betroffene Gebiete	Gemeindegebiet.
Nächste Schritte	Auslösung des Konzeptes für die MIV-Parkierung.
Umsetzungshorizont	2030
Verbundene Handlungsfelder	H1, H2, H3

3.4 Zeithorizont der Handlungsfelder

Die nachfolgende Grafik gibt eine Übersicht zu den Handlungsfeldern sowie dem Zeithorizont vom Start der Massnahmen bis zur Umsetzung. Einige Handlungsfelder wurden von der Gemeinde bereits angegangen, andere brauchen noch mehr Planung. Das Ziel ist, dass die Handlungsfelder 1, 2, 3, 4 und 6 in den nächsten 10–20 Jahren abgeschlossen werden können, während das Handlungsfeld 5 einen längeren Bearbeitungshorizont aufweist.

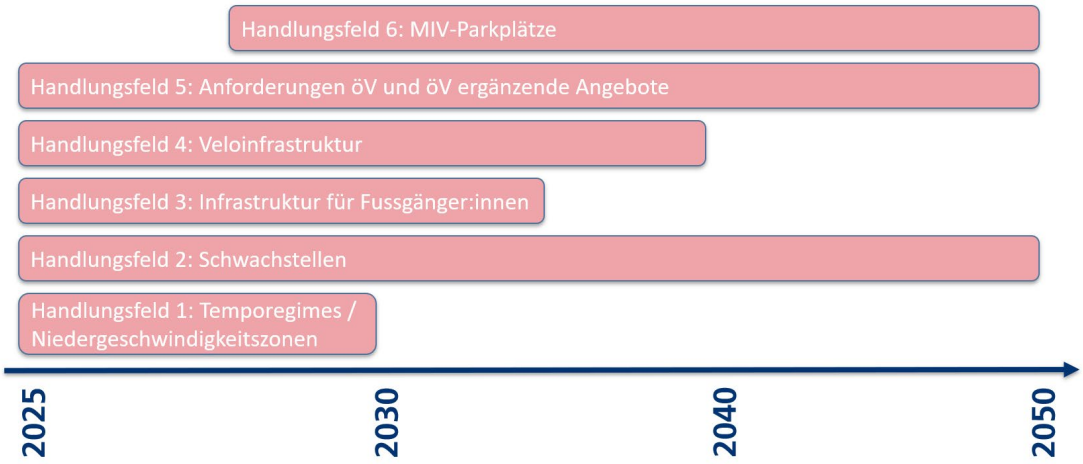


Abbildung 19: Handlungsfelder und Umsetzungshorizont.

4 Anhang

4.1 Antrag Scheunenberg und Antwort Gemeinderat

Antrag Scheunenberg vom 12.03.2023 und Antwort Gemeinderat vom 26.05.2023:

Antrag auf einen sicheren Schulweg in Scheunenberg

Mit dem vorliegenden Antrag fordern wir

- Tempo 40 durchs ganze Dorf
- Gelbe Trottoir Markierung Seite Ost (siehe Markierung Diessbach)
- Achtung Kinder Schilder
- Rote Bodenmarkierung zur Überquerung der Strasse auf der Höhe Scheunenberg 68 und Scheunenberg 101 (siehe Markierung Diessbach)

Speziell zu Schulbeginn und Schulende sind viele Kinder auf dieser Strasse unterwegs.

Oft wird vom vermeintlichen Recht Gebrauch gemacht, mit Tempo 50 durch die Strassen zu fahren, obwohl das Strassenverkehrsgesetz verlangt, dass die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen sei. Zudem verlangt Art. 26 Abs. 2 SVG besondere Vorsicht gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten und wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Leider ist manchen Autofahrern/innen nicht bewusst, dass sich auf dieser Durchfahrtsstrasse kleine Kinder und auch ältere Menschen befinden. So kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen.

Begründung

Die Durchfahrtsstrasse ist der Schulweg vieler Kinder. Zudem wird sie auch von älteren Personen, Familien mit Kinderwägen etc. benutzt. Diese Personen müssen auf der Strasse gehen, wenn sie ins Naherholungsgebiet spazieren. Dies sorgt für gefährliche Situationen. Vor allem in den Morgen- und Abendstunden, wenn es noch dunkel ist, resp. schon eindunkelt. Einige unserer Kinder hatten bereits grosses Glück.

Die Einführung von Tempo 40 würde die Fahrzeit um nur wenige Sekunden verlängern. Wir erachten dies als absolut zumutbar im Vergleich zum Gewinn an Sicherheit vor allem für unsere kleinsten und ältesten Bewohner/innen.

Dazu kommt als Bonus eine Steigerung an Wohnqualität für alle Anwohner/innen.

Andere Argumente wie kürzere Bremswege und Reduktion von Verkehrslärm verstehen sich von selbst.

Wir stehen Ihnen selbstverständlich für allfällige Fragen oder Anregungen zur Verfügung.

Nadine Wasem | Janina Furter | Josefine Eggimann

12 März 2023, Wengi bei Büren

Einwohnergemeinde Wengi
Frauchwilstrasse 11
3251 Wengi

Wengi – natürlich ländlich

Telefon 032 389 14 84
Mail info@wengi-be.ch
Web www.wengi-be.ch

Interessengemeinschaft
Sicherer Schulweg in Scheunenberg
p/A Frau Nadine Wasem
Scheunenberg 50
3251 Wengi

Wengi, 26. Mai 2023

Antrag auf einen sicheren Schulweg in Scheunenberg

Sehr geehrte Frau Wasem
Sehr geehrte Frau Furter
Sehr geehrte Frau Eggimann

Ihren Antrag mit 33 Unterschriften vom 12. März 2023, welcher am 20. April 2023 bei der Gemeindeverwaltung Wengi eingereicht wurde, hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom Mai 2023 beraten.

Da Sie als erste Person den Antrag unterzeichnet haben, stellen wir Ihnen die Antwort als Vertretung der Interessengemeinschaft zu. Frau Furter und Frau Eggimann werden wir eine Kopie des Schreibens zustellen. Wir bitten Sie, die übrigen Personen, welche im Unterschriftenbogen ihre Unterschrift abgegeben haben, direkt zu informieren.

Erste Abklärungen über das Vorgehen mit der zuständigen kantonalen Stelle haben ergeben, dass aufgrund der heute gültigen Gesetzgebung den Gemeinden empfohlen wird, bevor Massnahmen umgesetzt werden, einen Verkehrsrichtplan über das gesamte Gemeindegebiet zu erstellen. Die Gemeinde Wengi verfügt zurzeit über keinen Verkehrsrichtplan.

Ob die von Ihnen geforderten Massnahmen bewilligungsfähig sind, kann erst beurteilt werden, wenn ein Verkehrsrichtplan vorliegt.

Das Verfahren für die Inkraftsetzung eines Verkehrsrichtplans wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Der Gemeinderat wird sich mit dem Thema «Verkehrsrichtplan» befassen und die nötigen Entscheidungen treffen.

Sie werden über das weitere Vorgehen informiert, sobald der Gemeinderat dieses festgelegt hat.

Bis Verkehrssicherheitsmassnahmen umgesetzt werden können, wird Ihre Unterstützung benötigt.

GEVER, Geschäfts-Nr. 462

Einwohnergemeinde Wengi
Frauchwilstrasse 11
3251 Wengi

Wengi – natürlich ländlich

Wir erlauben uns hier ein paar Sicherheitshinweise für Sie als Unterstützung Ihrer Kinder auf dem Schulweg aufzuführen:

- Bereiten Sie das Kind vor: Üben Sie mit ihm den Weg, zeigen und erklären Sie ihm spezielle Situationen.
- Bis zu einem Alter von ca. 10 Jahren können Kinder Distanzen und Geschwindigkeiten noch nicht abschätzen. Kinder im Einschulungsalter können Gefahren nicht frühzeitig erkennen und darauf nicht richtig reagieren.
- Begleiten Sie Ihr Kind vom Elternhaus bis zum Sammelplatz «Schulbus».
- Sorgen Sie dafür, dass Ihr Kind gesehen wird. Leuchtwesten und reflektierende Teile an Rucksack oder Kleidern wirken gut.
- Schicken Sie Ihr Kind ohne Zeitdruck und Hektik auf den Schulweg. So kann es sich die Zeit nehmen, auf richtiges Verhalten und mögliche Gefahren zu achten.

Wenn alle mithelfen, kann die Situation entschärft werden.

Der Gemeinderat nimmt die Angelegenheit ernst. Wir hoffen jedoch auf Ihr Verständnis, da es nicht möglich ist, von heute auf morgen Massnahmen umzusetzen.

Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT WENGI

Der Präsident:	Die Sekretärin:
Peter Hänni	Maja Bächler

Kopie an
Frau Janina Furter, Scheunenberg 62, 3251 Wengi
Frau Josefine Eggimann, Scheunenberg 68, 3251 Wengi

GEVER, Geschäfts-Nr. 462

4.2 Geschwindigkeitsmessung der Gemeinde Wengi (2024)

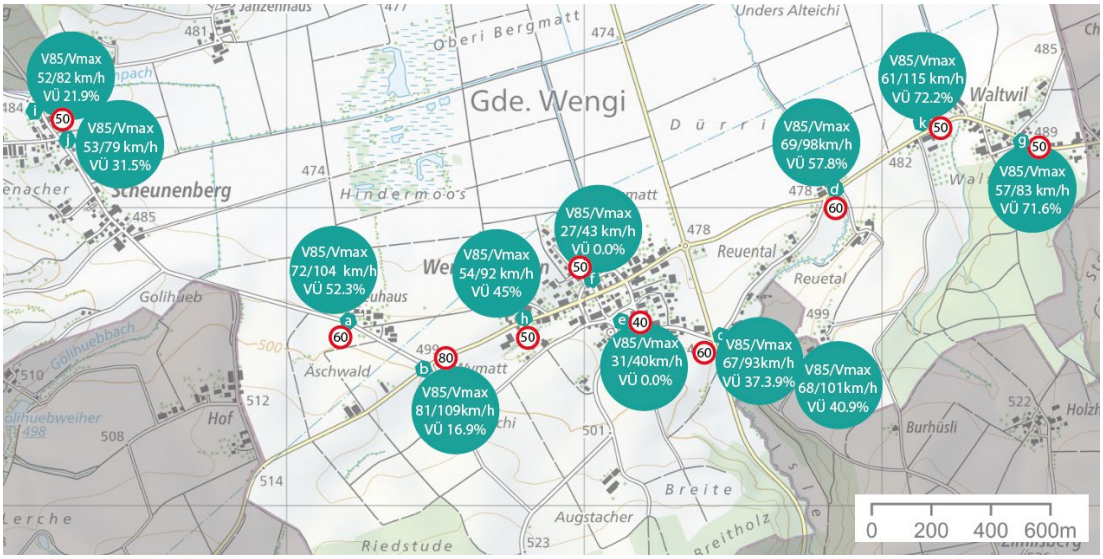


Abbildung 20: Verkehrsmessungen der Gemeinde Wengi (2024).

– V85 = Ist ein Kennwert der Verkehrssicherheit. Er gibt die Geschwindigkeit an, die von 85 % der gemessenen Fahrer eingehalten und von 15 % überschritten wird. Dieser Kennwert sollte unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen.
– Vmax = die höchste gemessene Geschwindigkeit.
– V Überschreitung (VÜ) = der Prozentsatz der Fahrzeuge, die bei den Messungen über der Geschwindigkeitsbegrenzung gefahren sind.

4.2.1.1 Geschwindigkeiten Scheunenbergstrasse (a und j)

Auf der Scheunenbergstrasse werden zwischen 1'400 und 1'800 Fahrzeuge pro Tag an Werktagen[8] südlich der Strasse (Punkt a auf der Karte unten) und zwischen 800 und 1'500 Fahrzeuge pro Werktag[9] nördlich der Strasse (Punkt j auf der Karte unten) gezählt.
Besorgniserregend ist die Zahl der Autofahrer, die die Geschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten, und die sehr hohen Geschwindigkeiten, die manche Autofahrer auf Strecken mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 oder 60 km/h zu jeder Tageszeit erreichen können, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten und zwischen 12 und 14 Uhr.
Südlich der Scheunenbergstrasse (Punkt a) überschreiten 52,3% der Autofahrer die 60 km/h-Beschränkung auf Höhe der Wohnhäuser, mit Spitzenwerten von bis zu 105 km/h. Ab 7 Uhr morgens vergeht keine Stunde, ohne dass ein Fahrzeug die 90 km/h überschreitet, auf einer Strasse ohne Gehsteig oder Radstreifen.

—

[8] Woche vom 17. bis 21. Juni 2024 und vom 25. Juni bis 1.er Juli 2024, bidirektional
[9] Woche vom 5. bis 9. Mai 2024 und vom 13. bis 17. Mai 2024, bidirektional

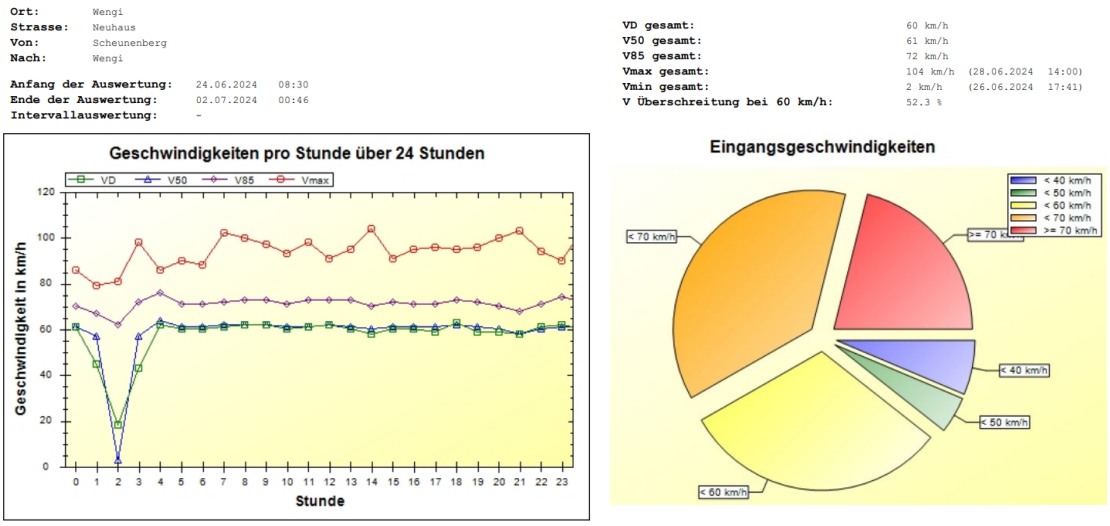


Abbildung 21: Geschwindigkeitsüberschreitungen an Punkt a (südlich der Strasse Scheunenberg) mit Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 24.06 und 02.07.2024.

Das Problem ist weniger ausgeprägt nördlich der Scheunenbergstrasse (Punkt j), mit einem V85 von 53 km/h, aber mit starken Überschreitungen der Limite zu jeder Tageszeit und bis zu 79km/h am Nachmittag (87 km/h in der anderen Richtung von Lyss nach Wengi).:

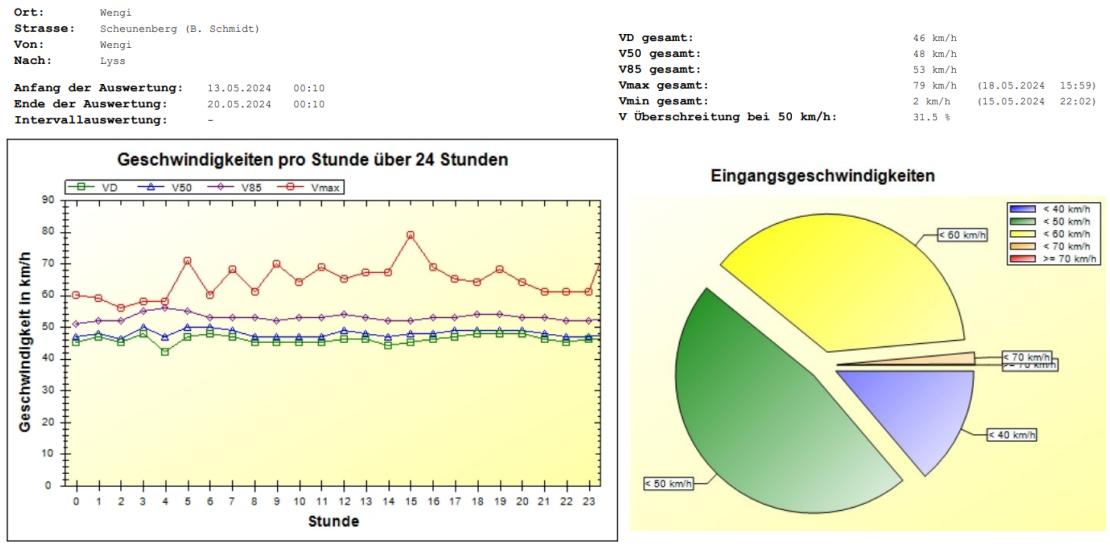


Abbildung 22: Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Punkt j. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 13.05 und 20.05.2024.

4.2.1.2 Geschwindigkeiten Hauptstrasse im Dorf (h)

Auch im Dorfzentrum wird die Geschwindigkeit häufig überschritten (ca. 45 % der Fahrzeuge zwischen dem 21.04.2024 und dem 18.04.2024), wobei die Geschwindigkeit manchmal über 80 km/h liegt. Die Hauptstrasse hingegen verfügt über Gehwege und einen Fahrradstreifen auf der Steigung.

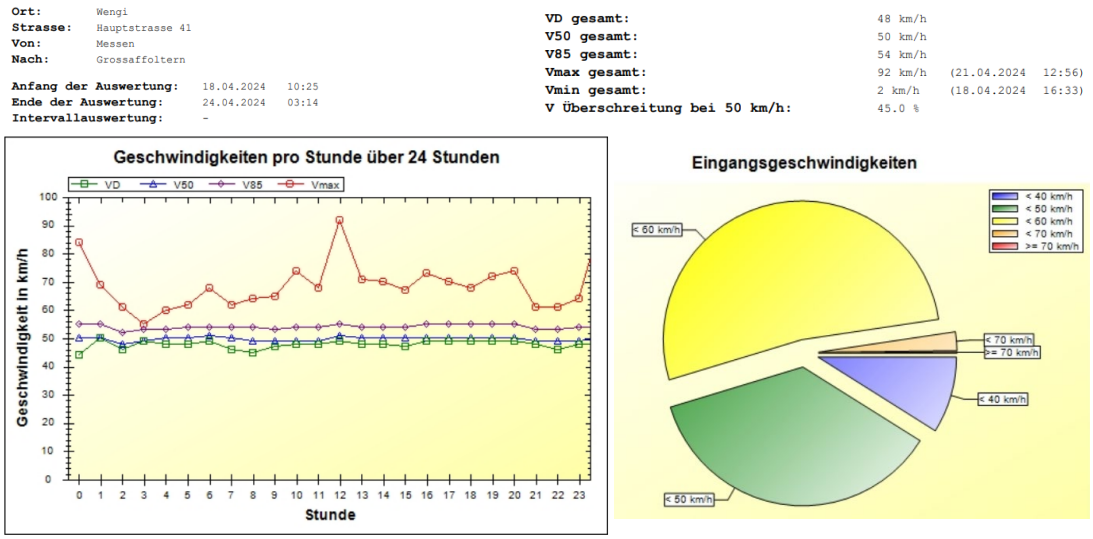
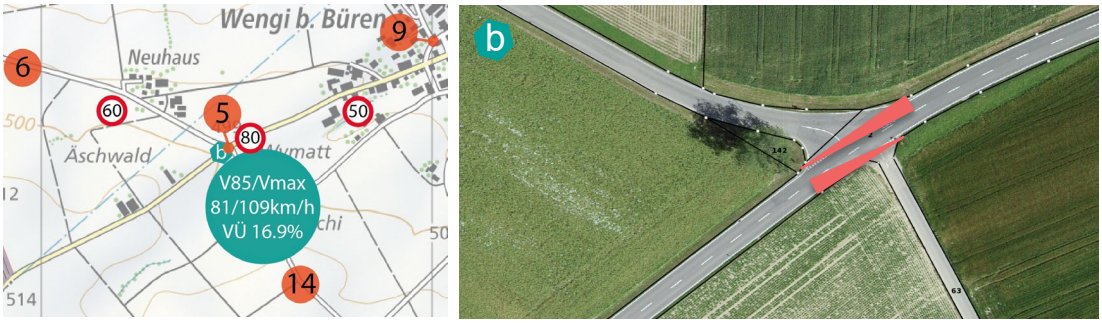


Abbildung 23: Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Punkt h, Hauptstrasse. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 21.04 und 24.04.2024.

4.2.1.3 Geschwindigkeiten Hauptstrasse (b)



Auf der Hauptstrasse an der Kreuzung in der Höhe von Neuhaus ist die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt. Die Mehrheit der Fahrzeuge hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung, aber etwas mehr als 15% fahren schneller als 80 km/h und erreichen zu jeder Tageszeit Spitzengeschwindigkeiten von über 100 km/h (109 km/h gemessen um 19:56 Uhr von Grossaffoltern nach Wengi und 115 km/h in die andere Richtung um 16:58 Uhr). Dies erschwert das Überqueren der Strasse, insbesondere auf dieser Kreuzung, die von Schülern auf dem Weg zum Oberstufenzentrum in Rapperswil BE sowie von Radfahrenden auf der SchweizMobil-Route benutzt wird.

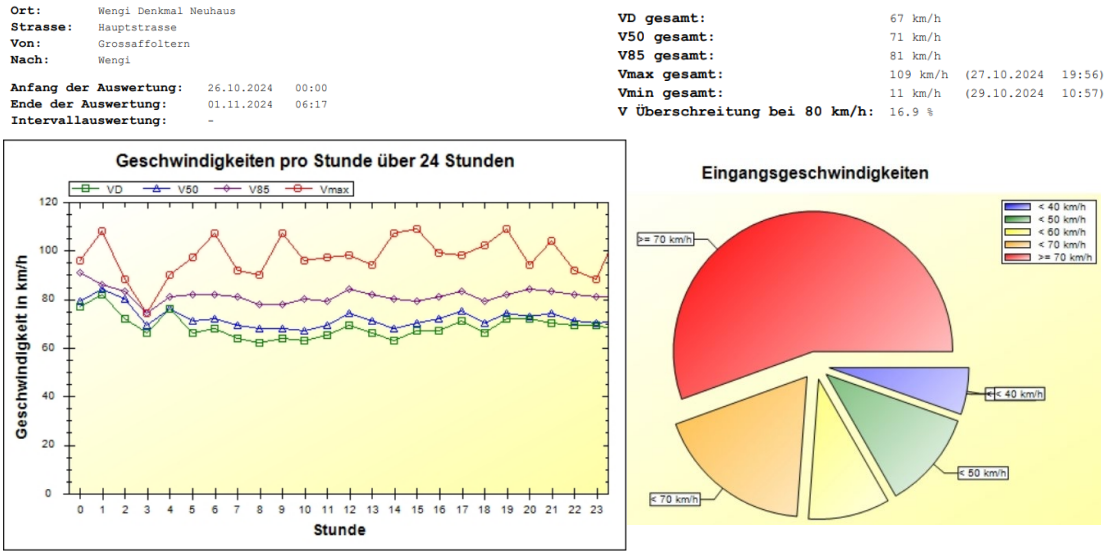
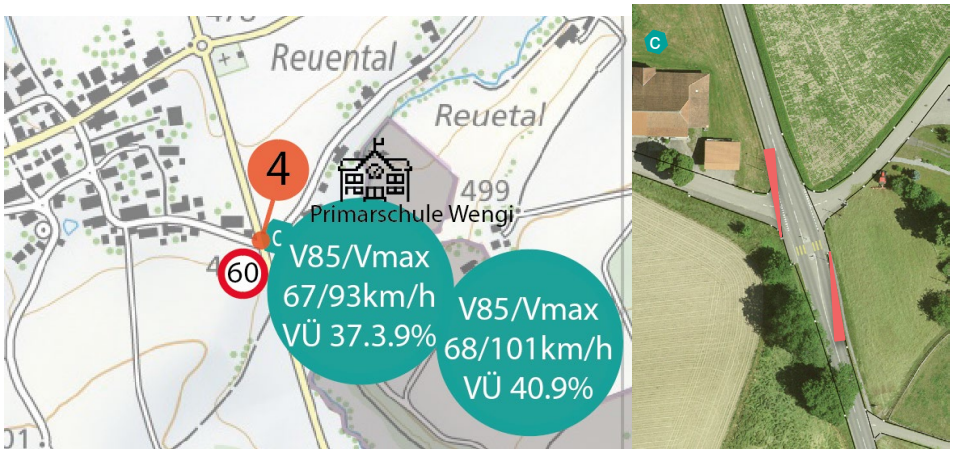


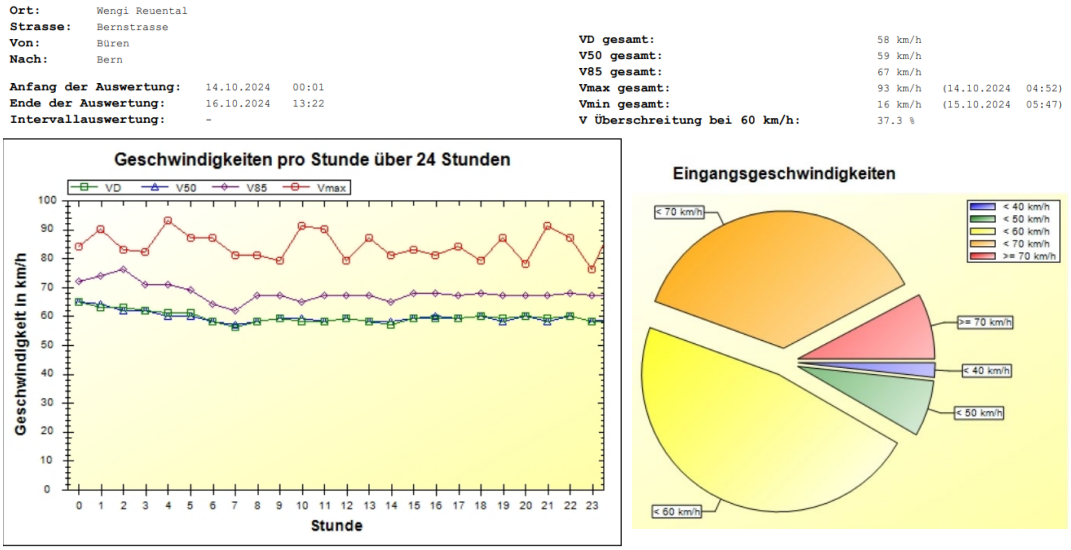
Abbildung 24: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 80, Hauptstrasse (Neuhaus), Punkt b. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 26.10. und 01.11.2024 (von Grossaffoltern nach Wengi).

4.2.1.4 Geschwindigkeiten Bernstrasse (c)



An der Bernstrasse ist die Kantonsstrasse auf 60 begrenzt. Die Geschwindigkeitsmessungen wurden kurz vor dem Fussgängerstreifen aufgenommen, der insbesondere Schüler:innen den Weg zurück zur Schule und ins Dorf ermöglicht. Dieser Übergang wird auch von Personen auf der Route von SchweizMobil benutzt, die die Kantonsstrasse an dieser Stelle überqueren müssen.

Auch an dieser Stelle sind hohe Geschwindigkeiten zu beobachten, mit zahlreichen Überschreitungen von Geschwindigkeiten über 80km/h zu jeder Tageszeit. Die Vmax von 101km/h wurde z.B. um 13 Uhr am Nachmittag gemessen. Und ca. 40% der Fahrzeuge überschreiten die Begrenzung, davon ca. 10% mit mehr als 70km/h.



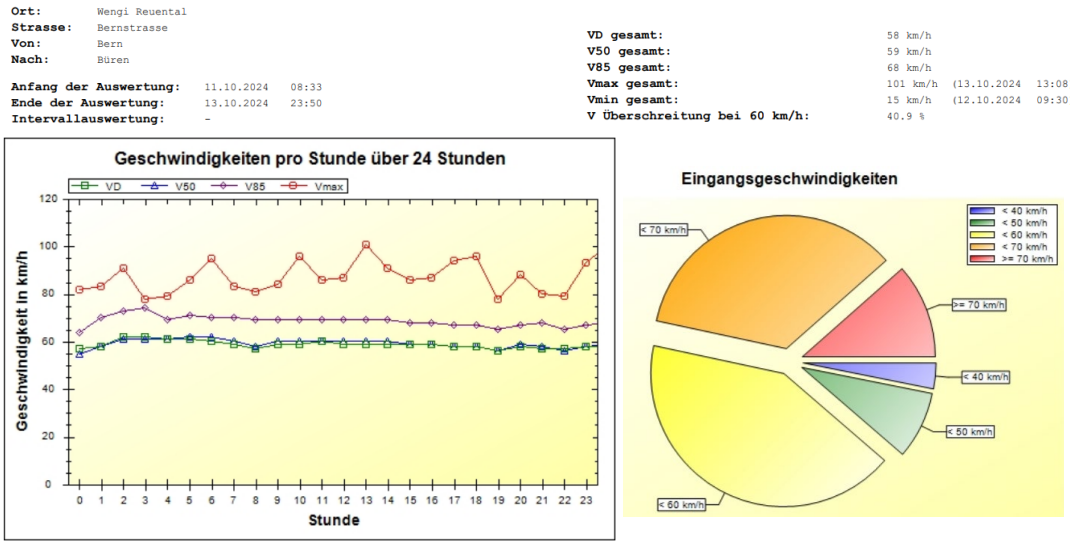
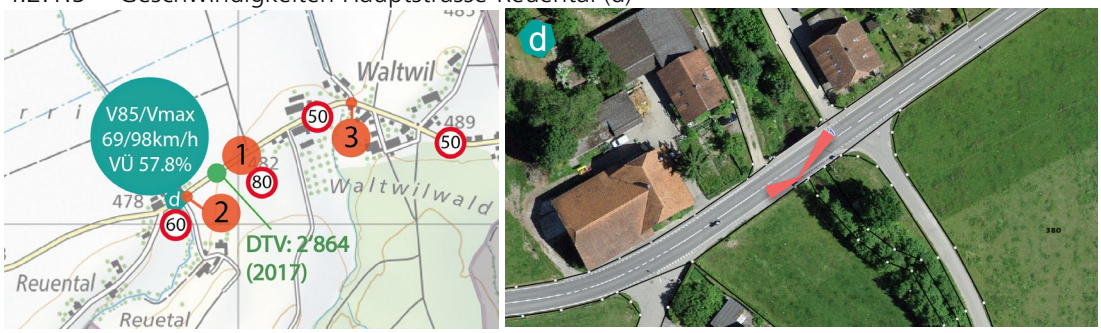


Abbildung 25: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60, Bernstrasse, Punkt c. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 11.10 und 13.10.2024 (von Bern nach Büren) und zwischen14.10.-16.10.2024 (von Büren nach Bern).

Solche Geschwindigkeitsüberschreitungen auf einer stark befahrenen Strasse (5.000-8.000 DTV) machen das Überqueren der Strasse für Kinder kritisch. Eine sichere Überquerung der Strasse wird von der Einwohnergemeinde seit mehreren Jahren gefordert.

4.2.1.5 Geschwindigkeiten Hauptstrasse-Reuental (d)



Auf der Kantonsstrasse auf der Höhe der Reuentalstrasse (Tempo 60) bietet die Strasse kein Trottoir, ausser auf der Brücke, aber dort ist es sehr schmal (<1m). Auch hier überschreiten die meisten Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung (57.8%) und es werden auch tagsüber hohe Spitzengeschwindigkeiten (bis fast 100k m/h) gemessen.

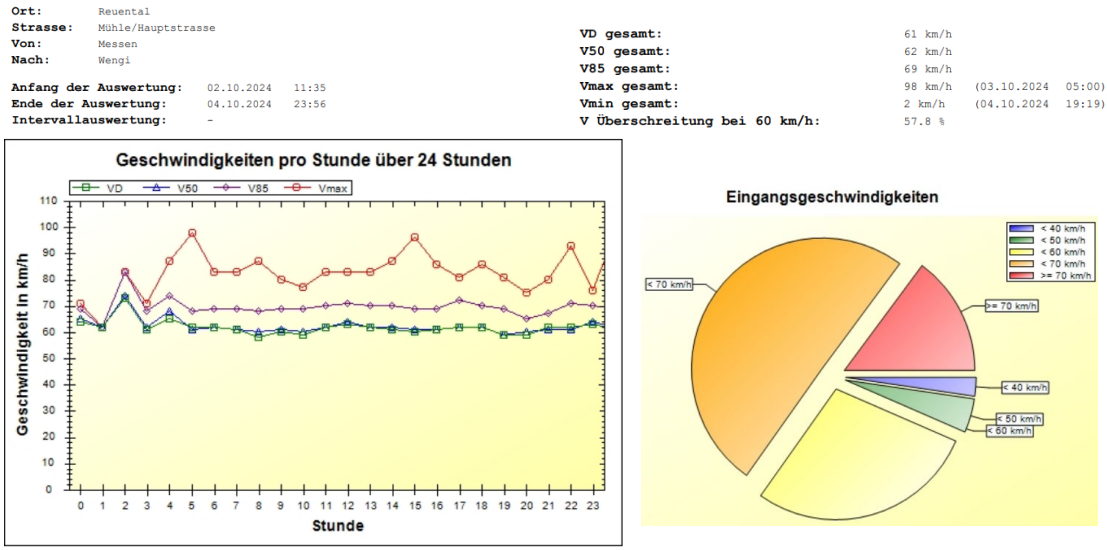
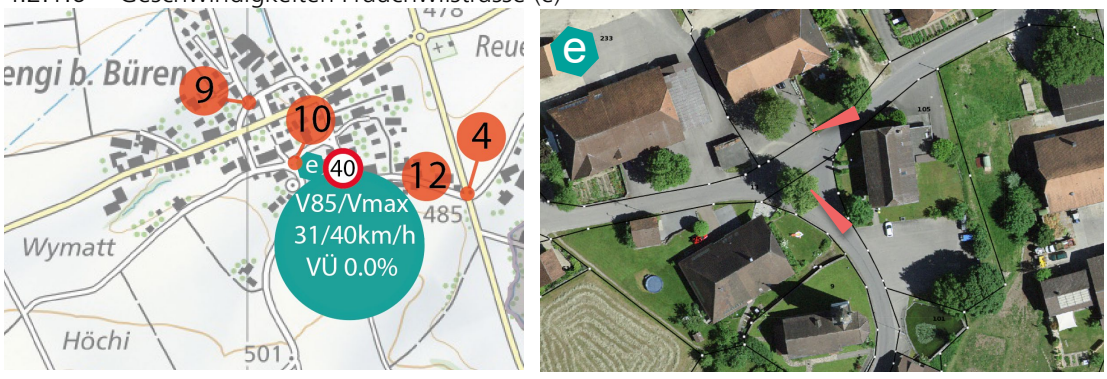


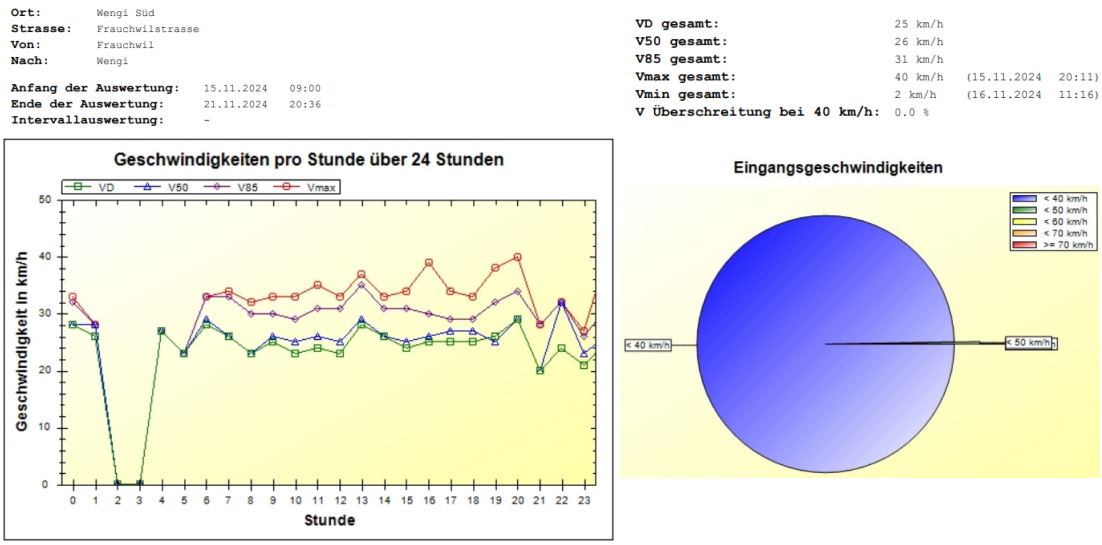
Abbildung 26: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 60, Hauptstrasse-Reuentalstrasse, Punkt d. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 02.10 und 04.10.2024 (von Messen nach Wengi).

4.2.1.6 Geschwindigkeiten Frauchwilstrasse (e)



Die Frauchwilstrasse ist auf 40 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeiten werden dort gut eingehalten (V85 = 31km/h), aber die Stelle, an der die Messungen vorgenommen wurden (von Frauchwil nach Wengi), ist eine sehr unübersichtliche Stelle mit Rechtsvortritt und einer schmalen Strasse,

um in der Kontur zu kreuzen. Die Geschwindigkeit sollte sehr niedrig sein, was jedoch nicht der Fall ist, wie die Daten unten zeigen, mit Geschwindigkeiten von bis zu 40 km/h. Viele Fahrzeuge



passen ihre Geschwindigkeit nicht an diese Situation an. An dieser Kreuzung sollten Massnahmen ergriffen werden, um das Unfallrisiko zu verringern.

Abbildung 27: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 40, Frauchwilstrasse, Punkt e. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 15.11 und 21.11.2024 (von Frauchwil nach Wengi).

4.2.1.7 Geschwindigkeiten Moosgasse von Ost nach West (f)



Die Moosgasse ist auf 50 km/h begrenzt. Die Geschwindigkeiten werden dort gut eingehalten (V85 = 27km/h), aber die Stelle, an der die Messungen durchgeführt wurden (von Ost nach West), ist eine sehr unübersichtliche Stelle mit Rechtsvortritt. Die Geschwindigkeit sollte sehr niedrig sein, was jedoch nicht der Fall ist, wie die folgenden Daten zeigen, mit Geschwindigkeiten von bis zu 43km/h und nur wenigen Fahrzeugen, die unter 20km/h fahren. An dieser Kreuzung sollten Massnahmen ergriffen werden, um das Unfallrisiko zu verringern.

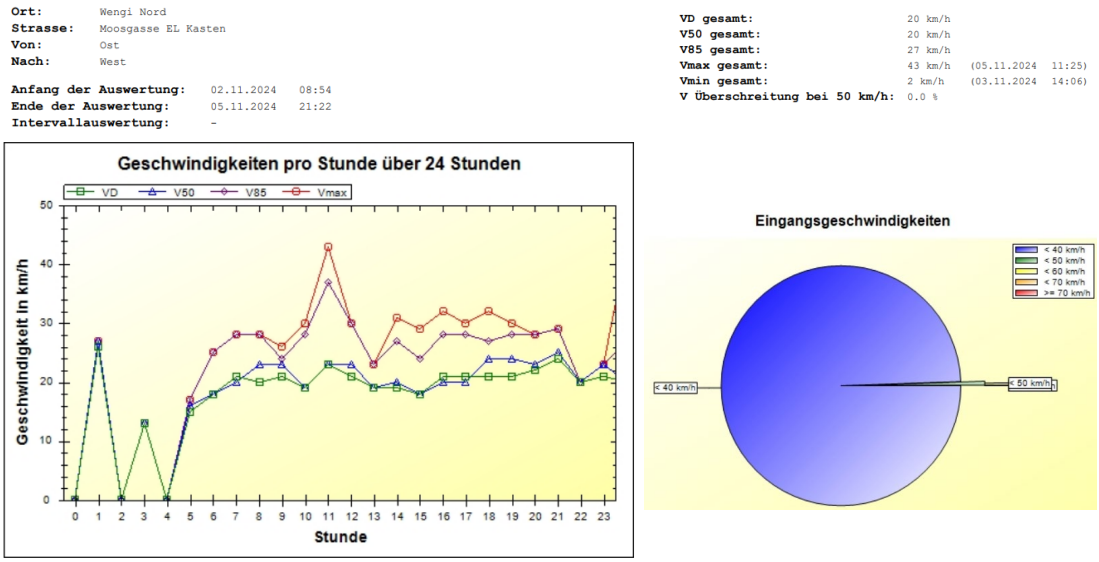


Abbildung 28: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, Moosgasse, Punkt f. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 02.11. und 05.11.2024 (von Ost nach West).

4.2.1.8 Geschwindigkeiten Waltwil (k)

Waltwil ist keine Ausnahme von dieser Regel. Am Ortseingang von Waltwil überschreitet die Mehrheit der Fahrzeuge die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h (72.2%) mit Spitzenwerten von über 110 km/h während des Tages. Dies kurz vor Beginn des Trottoirs auf einer von radfahrenden Schülern befahrenen Strasse.

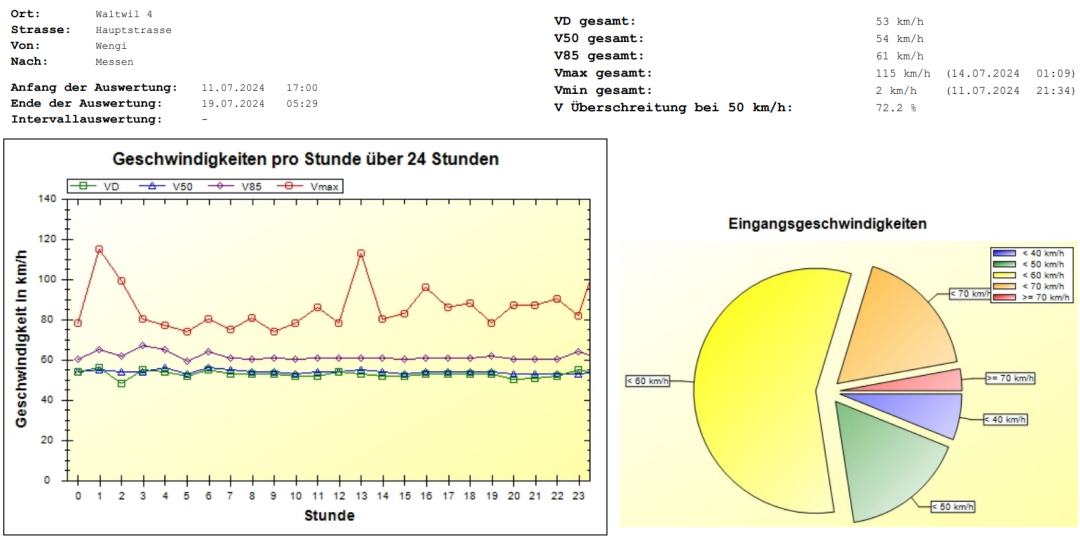


Abbildung 29: V 85, Vmax und V Überschreitung bei dem Tempolimit 50, am Obereingang von Waltwil, Punkt k. Quelle: Messungen der Gemeinde Wengi zwischen 11.07 und 19.07.2024.

4.3 Pendlerstatistik Wengi 2020

Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2014, 2018 und 2020

(Gemeinden geordnet nach BFS-Gemeindenummer; Gemeindestand 18.10.2020)

Hinweis: Relationen mit weniger als 5 Erwerbstätigen wurden gruppiert zu «Andere Gemeinden» (Gemeindenummer: 7777) und «andere Kantone» (Kantonsnummer 77)

Sicht Wohngemeinde

Wohngemeinde				**Arbeitsgemeinde**				**Anzahl Erwerbstätige**			**Anzahl km (ca. via Strassen)**
Kantonsnummer	Kantonsname	Gemeindenummer	Gemeindename	Kantonsnummer	Kantonsname	Gemeindenummer	Gemeindename	2014	2018	2020	
2	BE	394	Wengi	2	BE	362	Ittigen	9	5	X	18
2	BE	394	Wengi	2	BE	404	Burgdorf	5	7	X	21,5
2	BE	394	Wengi	2	BE	538	Fraubrunnen	6	X	X	12
2	BE	394	Wengi	2	BE	749	Studen (BE)	5	X	X	11
2	BE	394	Wengi	11	SO	2461	Schnottwil	5	X	X	3,5
2	BE	394	Wengi	11	SO	2546	Grenchen	6	X	X	16
2	BE	394	Wengi	2	BE	394	Wengi	62	64	66	0
2	BE	394	Wengi	2	BE	7777	Andere Gemeinden	58	75	59	
2	BE	394	Wengi	2	BE	351	Bern	42	51	43	20
2	BE	394	Wengi	2	BE	306	Lyss	24	24	28	8
2	BE	394	Wengi	2	BE	361	Zollikofen	23	20	22	13
2	BE	394	Wengi	11	SO	7777	Andere Gemeinden	7	17	19	
2	BE	394	Wengi	2	BE	371	Biel/Bienne	19	10	12	17
2	BE	394	Wengi	2	BE	385	Diessbach bei Büren	X	X	12	5
2	BE	394	Wengi	2	BE	544	Moosseedorf	13	10	11	12
2	BE	394	Wengi	2	BE	310	Rapperswil (BE)	9	10	10	3
2	BE	394	Wengi	2	BE	540	Jegenstorf	X	7	9	10,5
2	BE	394	Wengi	11	SO	2601	Solothurn	5	9	9	23,5
2	BE	394	Wengi	2	BE	303	Grossaffoltern	11	8	8	4
2	BE	394	Wengi	2	BE	301	Aarberg	X	X	7	12
2	BE	394	Wengi	2	BE	311	Schüpfen	10	8	6	6
2	BE	394	Wengi	2	BE	533	Bätterkinden	X	5	6	13
2	BE	394	Wengi	2	BE	546	Münchenbuchsee	5	X	6	10
2	BE	394	Wengi	2	BE	733	Brügg	X	X	6	13,5
2	BE	394	Wengi	2	BE	755	Worben	X	X	6	10,5
2	BE	394	Wengi	77		7777	Andere Kantone	7	11	6	
2	BE	394	Wengi	2	BE	312	Seedorf (BE)	X	X	5	10,5
2	BE	394	Wengi	2	BE	383	Büren an der Aare	X	7	5	7,8
2	BE	394	Wengi	2	BE	551	Urtenen-Schönbühl	X	5	5	12
							Total	**331**	**353**	**366**	

Die Mehrheit der bekannten Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort liegt unter 10 km (grün), etwas mehr als ein Drittel zwischen 10 und 15 km (orange) und der Rest zwischen 15 und 23,5 km (rot).

Sicht Arbeitsgemeinde											
Wohngemeinde				**Arbeitsgemeinde**				**Anzahl Erwerbstätige**			**Anzahl km (ca. via Strassen)**
Kantonsnummer	Kantonsname	Gemeinde-Nummer	Gemeindename	Kantonsnummer	Kantonsname	Gemeinde-Nummer	Gemeindename	2014	2018	2020	
2	BE	303	Grossaffoltern	2	BE	394	Wengi	X	5	X	4
2	BE	310	Rappers-wil (BE)	2	BE	394	Wengi	8	6	X	3
2	BE	394	Wengi	2	BE	394	Wengi	62	64	66	0
2	BE	7777	Andere Gemeinden	2	BE	394	Wengi	15	10	22	
11	SO	2457	Messen	2	BE	394	Wengi	X	X	18	4
11	SO	2461	Schnott-wil	2	BE	394	Wengi	5	X	X	3,5
11	SO	7777	Andere Gemeinden	2	BE	394	Wengi	X	10	9	
77		7777	Andere Kantone	2	BE	394	Wengi	3	1	X	
							Total	**93**	**96**	**115**	

Abbildung 30: Detaillierte Pendlerstatistik Wengi für die Jahre 2014, 2018 und 2020. Quelle: Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, 2014, 2018 und 2020 I Tabelle (abgerufen am 02.12.2024)

4.4 Festgestellte Schwachstellen in Wengi

