



Bau- und Verkehrsdirektion
Tiefbauamt
Oberingenieurkreis IV

Vorprojekt / Mitwirkung

Strassen-Nr. **234.4**

Projekt-Nr. **440.20262**

Strassenzug **Krauchthal - Oberburg**

Bericht-Nr. **-**

Gemeinde **Oberburg**

Format **A4**

Erstellungsdatum **28.01.2026**

Revidiert

Bericht zur Mitwirkung

Neubau Radweg und Instandsetzung Krauchthalstrasse

Berichtverfassende

LP Ingenieure AG
Giacomettistrasse 1
3006 Bern
+41 31 359 40 40
lpag@lpag.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	3
2.	Gegenstand der Mitwirkung	3
3.	Informationen zum Mitwirkungsverfahren	3
3.1	Publikation	3
3.2	Auflagestellen	4
3.3	Elektronische Version	4
4.	Möglichkeit zur Stellungnahme	4
5.	Beteiligung am Mitwirkungsverfahren	4
6.	Kommentare	4
7.	Fragen der Mitwirkung	5
8.	Anliegen	6
9.	Weiteres Vorgehen	13

1. Ausgangslage

Der zu sanierende Strassenabschnitt befindet sich in Oberburg auf der Kantonsstrasse Nr. 234.4, welche eine wichtige Verbindung zwischen dem Emmental und der Region Bern darstellt. Im Jahr 2014 wurde ein erstes Mitwirkungsverfahren zur Verkehrssanierung Krauchthalstrasse durchgeführt und abgeschlossen. Verschiedene Rahmenbedingungen haben sich in der Zwischenzeit geändert, weshalb der Oberingenieurkreis IV im Dezember 2023 der LP Ingenieure AG den Auftrag erteilte, das Mitwirkungsossier zu überprüfen und zu überarbeiten. Das überarbeitete Projekt wurde nun im Rahmen einer erneuten Mitwirkung der Bevölkerung vorgestellt.

2. Gegenstand der Mitwirkung

Das Vorprojekt umfasst die Krauchthalstrasse in Oberburg im Abschnitt Vennerhus bis Schwandgasse. Das Projekt wurde in zwei Projektteile gegliedert:

- Projektteil 1: Vennerhus - Lauterbachstrasse
- Projektteil 2: Lauterbachstrasse - Schwandgasse

Mit dem in der öffentlichen Mitwirkung aufgelegten Vorprojekt sollen die verkehrlichen Defizite der Krauchthalstrasse analysiert und soweit möglich behoben werden. Insbesondere soll die Situation für den Radverkehr verbessert werden. Dazu wird eine separate Radverbindung im Abschnitt Vennerhus - Lauterbachstrasse erstellt. Diese unabhängige Verbindung soll allwettertauglich ausgebildet und ganzjährig aufrechterhalten werden (Belag anstelle von Mergel). Vorgehen und Planungsablauf sowie aufgezeigte Massnahmen orientieren sich am kantonalen Strassengesetz, den technischen Normen und den kantonalen Standards.

Das Vorprojekt wurde anlässlich einer Infoveranstaltung der Öffentlichkeit präsentiert und anschliessend zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Das Dossier beinhaltete folgende Dokumente:

- Übersichtsplan
- Ist-Situation Plan Nr. 001.1, Teil 1 von 3
- Ist-Situation Plan Nr. 001.2, Teil 2 von 3
- Ist-Situation Plan Nr. 001.3, Teil 3 von 3
- Situation Plan Nr. 002.1, Teil 1 von 3
- Situation Plan Nr. 002.2, Teil 2 von 3
- Situation Plan Nr. 002.3, Teil 3 von 3
- Querprofile Plan Nr. 003
- Landerwerbsplan und -tabelle Plan Nr. 004.1, Teil 1 von 3
- Landerwerbsplan und -tabelle Plan Nr. 004.2, Teil 2 von 3
- Landerwerbsplan und -tabelle Plan Nr. 004.3, Teil 3 von 3
- Technischer Bericht

3. Informationen zum Mitwirkungsverfahren

3.1 Publikation

Die Angaben zur Mitwirkung wurden auf der Webseite des Kanton Berns, auf der Webseite der Gemeinde Oberburg, im Whatsapp-Chat der Gemeinde sowie im Regionalblatt «D Region Emmental» veröffentlicht. Direktbetroffene, Anwohnerinnen und Anwohner der Krauchthalstrasse im Projektperimeter

wurden ausserdem direkt angeschrieben und zur Mitwirkung eingeladen. Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 13.11.2025 bis am 12.12.2025. Am 13. November 2025 um 19:30 Uhr fand in der Aula der Schule Oberburg eine öffentliche Informationsveranstaltung für die Bevölkerung statt.

3.2 Auflagestellen

Das vollständige Mitwirkungsossier konnte während den regulären Öffnungszeiten auf der Gemeindeverwaltung in Oberburg eingesehen werden.

3.3 Elektronische Version

Auf der Webseite des Kantons Berns standen während der gesamten Mitwirkungszeit die Mitwirkungsunterlagen elektronisch zur Einsicht und zum Download zur Verfügung.

4. Möglichkeit zur Stellungnahme

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung konnte sich die Bevölkerung zum Projekt äussern. Die Eingaben konnten während der Mitwirkungszeit auf der Auflagestelle abgegeben, per Mail zugesandt, Online übermittelt oder per Post zugestellt werden. Die Gemeinde Oberburg sammelte die Eingaben und stellte sie am Ende des Verfahrens dem Kanton und dem beteiligten Planungsbüro zu.

5. Beteiligung am Mitwirkungsverfahren

In der Zeit vom 13.11.2025 bis am 12.12.2025 gingen insgesamt 44 Eingaben zum Projekt ein, dabei waren die Verbeiterung des Trottoirs, die Geschwindigkeit sowie die Sicherheit für den Radverkehr wichtige Themen. 6 Eingaben stammen von Parteien, Firmen, Organisationen und Interessensgemeinschaften. Der Gemeinderat von Oberburg nutzte ebenfalls die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die weiteren Eingaben stammen von Privatpersonen.

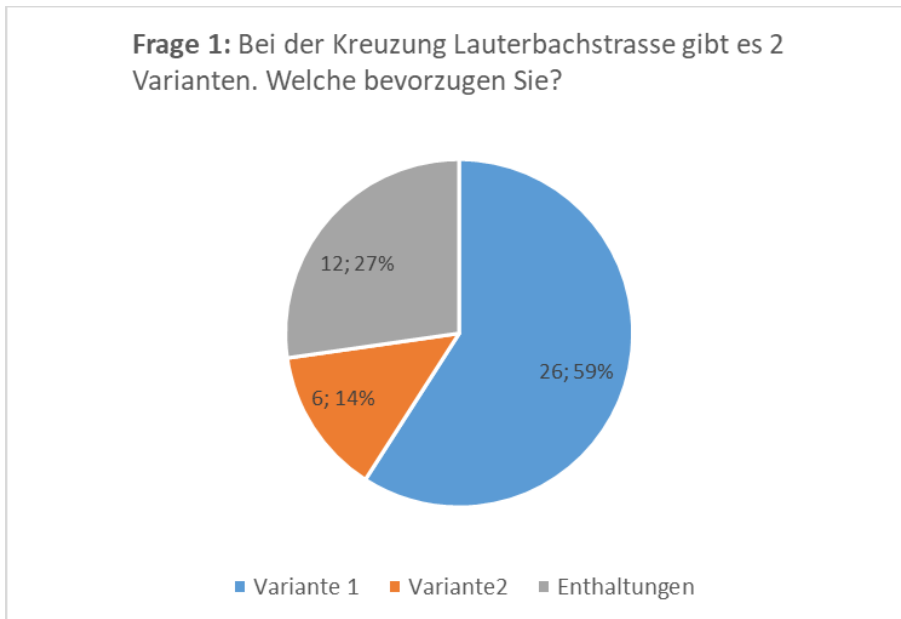
6. Kommentare

Einige Eingaben konnten als reine Kommentare betrachtet werden, welche zur Kenntnis genommen wurden. Diese Kommentare erfordern keine weitere Bearbeitung respektive Beantwortung. In der nachfolgenden Tabelle sind die eingegangenen Kommentare aufgeführt.

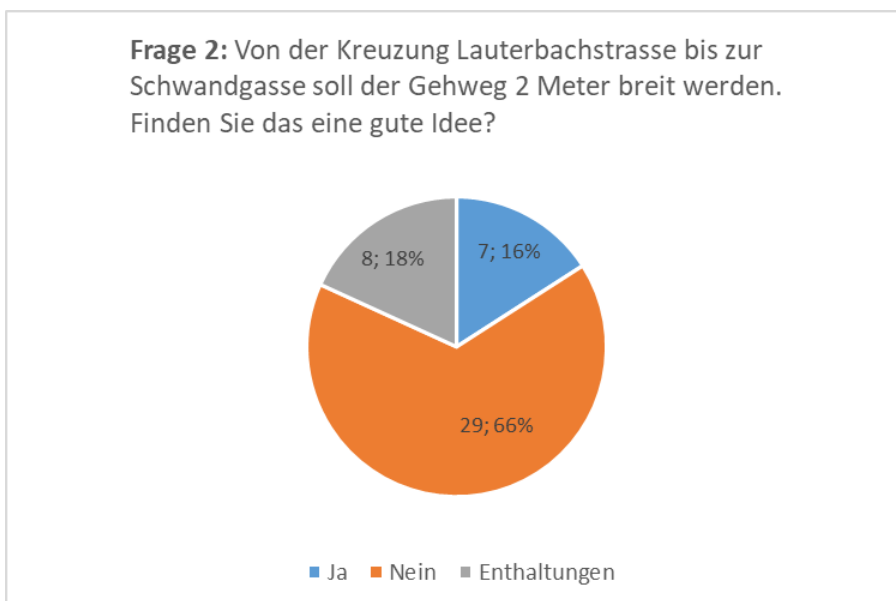
Kommentar
Die öffentliche Informationsveranstaltung sei sehr kurzfristig angesetzt worden. Eine längere Vorlaufzeit wäre begrüsst worden.
Mehrere äussern sich positiv zum Projektteil 1 und dem geplanten Neubau des Radwegs Richtung Krauchthal. Die Sanierung der Vennerhuskurve, der Bau einer Abbiegehilfe für den Radverkehr sowie die Geschwindigkeitsreduktion werden begrüsst.
Der Einbau des lärmarmen Belags wird sehr begrüsst.

7. Fragen der Mitwirkung

Im Rahmen der Mitwirkung wurden zwei Fragen gestellt. Die Fragen wurden wie folgt beantwortet:



Die Bevölkerung hat sich klar für die Variante 1 ausgesprochen. Die Variante 1 wird weiterverfolgt.



Die Bevölkerung hat sich klar gegen den Ausbau des Trottoirs ausgesprochen. In der weiteren Projektbearbeitung wird die Verbreiterung des Trottoirs nochmals geprüft.

8. Anliegen

Bei den anderen Eingaben handelt es sich um Anliegen, welche mindestens eine Stellungnahme benötigen. In der nachfolgenden Tabelle sind die eingegangenen Anliegen aufgeführt.

Zu jedem Anliegen gibt es neben der Stellungnahme auch einen Entscheid. Aufgrund der Prüfung der Anliegen trifft die Bauherrschaft den Entscheid, ob ein Anliegen zu berücksichtigen ist, respektive ob eine Projektanpassung nötig ist. Mit «näher prüfen» wurden diejenigen Anliegen kategorisiert, welche in den nächsten Projektphasen detailliert geprüft und/oder optimiert werden müssen. Mit «weiterleiten» wurden diejenigen Anliegen taxiert, die beispielsweise an die zuständige Gemeinde weiterzuleiten sind, da der Kanton nicht zuständig ist oder ausserhalb des Projektperimeters liegen.

Die Abkürzungen in den betreffenden Spalten bedeuten:

nb = nicht berücksichtigen

v = bereits vorgesehen

p = näher prüfen

b = berücksichtigen

w = weiterleiten an zuständige Dritte

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
Generelle Anliegen welche den gesamten Projektperimeter betreffen								
1	Vorgehen und Gespräch	Mehrere Beteiligte, insbesondere Direktbetroffene hätten sich ein persönliches Gespräch und eine Vorinformation durch den Kanton gewünscht.				x		Die gewünschten Gespräche werden im Rahmen des Bauprojekts geführt.
2	Fragen an Dritte	Diverse Fragen an den Gemeinderat.					x	Das Anliegen wird an den Gemeinderat weitergeleitet.
3	Projektperimeter	Der Abschnitt Schwandgasse - Löwenkreuzung ist ebenfalls sehr eng und unübersichtlich. Dieser Abschnitt müsste ins Projekt integriert werden.	x					Dieser Abschnitt wurde im Jahr 2023 bereits durch den OIK IV saniert.
4	Winterdienst	Es wird gefragt ob der Winterdienst für das Trottoir sichergestellt werden kann, da normalerweise zuerst die Strasse vom Schnee geräumt wird (auf das Trottoir).					x	Der Winterdienst wird durch die Gemeinde sichergestellt.
5.1	Lärm	Gemäss Lärmschutz-Verordnung des Bundes (LSV) seien Strasseneigentümer verpflichtet, für die Einhaltung der Lärmgrenzwerte zu sorgen. Werden im Projektperimeter die Grenzwerte überschritten, bestünde ohnehin eine Sanierungspflicht, unabhängig davon, ob es sich um eine wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage handelt oder nicht. Deshalb müssten mit dem Baugesuch die Einhaltung der Grenzwerte nachgewiesen werden. Andernfalls müssten weitere Massnahmen zusätzlich zum lärmindernden Belag geprüft werden.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
5.2	Lärm - Schachtdeckel	Die vorhandenen Schachtdeckel sind zu tief. Beim Befahren (insbesondere durch Lastwagen) werden Lärmemissionen und Erschütterungen verursacht. Bei der Sanierung sind die Schachtdeckel entsprechend zu sanieren.				x		Wird im Rahmen des Bauprojekts berücksichtigt.
6.1	Besteinung	Mehrfach wurde angeregt, dass der abgeflachte Randabschluss zum bestehenden Trottoir erhalten bleiben soll. Ein Anschlag von 6 cm würde die Sicherheit des Radverkehrs negativ beeinträchtigen (kein Ausweichen mehr möglich). Ausserdem müsste das Trottoir befahrbar sein, um das Kreuzen von 2 Lastwagen zu ermöglichen.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft. Das Befahren des Trottoirs durch LKW wird nicht berücksichtigt (Sicherheitsdefizit).
6.2	Besteinung	Vereinzelt wurde ein hoher Randabschluss gewünscht. Gerade Erwachsene und ältere Velofahrer würden vermehrt auf das Trottoir ausweichen, was für den Fussverkehr ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
6.3	Besteinung	Es wird gefragt wie die Begegnungsfälle bei den knappen Platzverhältnissen abgewickelt werden sollen und ob das Ausweichen auf das Trottoir weiterhin möglich sein wird.			x			Die Besteinung wurde noch nicht abschliessend definiert. Grundsätzlich ist bei einer Strassenbreite von 6.0 m ein Kreuzen von PW/LW bei 50 km/h das Kreuzen von LW/LW bei 30 km/h möglich. Wird im Rahmen des Bauprojekts übergeprüft.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
Anliegen zum Projektteil 1								
7.1	Geschwindigkeit	Es wird gefordert, die Geschwindigkeit ab der Signalisation des Ortseingangs Oberburg auf 50 km/h zu beschränken. So könnte das Sicherheitsgefühl des Langsamverkehrs erhöht und die Querung bei der Brücke Gansernweg sicherer gestaltet werden.	x					Mit dem neuem Radweg, besteht in diesem Abschnitt eine komfortable Alternativverbindung für den Langsamverkehr. Die Sichtverhältnisse bei der Querung Gansernweg sind gut. Eine Geschwindigkeitsreduktion bringt keine wesentlichen Vorteile.
7.2	Geschwindigkeit	Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h solle 200 m vor die geplante Abbiegehilfe für den Radverkehr bei der Vennerhuskurve platziert werden.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
8.1	Fussverkehr - Querung	Bei Höhe der Brücke Gansernweg soll ein Fussgängerstreifen markiert werden.	x					Die erforderlichen Gegebenheiten für die Markierung eines Fussgängerstreifens sind nicht vorhanden. Die Fussgängerfrequenzen sind zu tief. Aus Sicherheitsgründen wäre dies nicht sinnvoll (falsches Sicherheitsgefühl für Fussverkehr).
8.2	Fussverkehr - Signalisation	Es wird eine Signalisation für den Fussverkehr beim Gansernweg gefordert, damit der Fussverkehr auf den Radweg gelenkt wird.			x			Wegweiser Wanderweg bereits vorhanden. Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
8.3	Fussverkehr - Längsverbindung	Es wird bemängelt, dass die Längsverbindung vom Ende des Trottoirs bei der Streusiedlung (Abschnitt B) in Richtung Krauchthal nicht sichergestellt wird.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
9.1	Radverkehr - Verbindung und Zustand Waldweg	Der bestehende Mergelweg durch den Wald ist nur für Fussgänger, aber nicht für Radfahrer geeignet, da kaum befahrbar. Damit der Veloweg für Familien durchgängig gut befahrbar ist, sollte der Anschluss Waldweg (Pleerkurve) bis zur Brücke mit einem feineren Mergelbelag aufgewertet werden.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
9.2	Radverkehr - Verbindung Flurweg	Abzweigung nach Vennerhauskurve: hier wäre wünschenswert, dass der Weg in den Flurweg einbiegt und nicht in den Waldweg, allenfalls muss dieser unbedingt mit einem besseren Belag versehen werden.		x				Dies ist im Projekt bereits so vorgesehen. Der neue Radweg hat Anschluss auf beide Wege.
9.3	Radverkehr - Asphaltierung Mergelweg Richtung Krauchthal	Im Winter und bei Regen ist die Benutzung des Mergelweges in Richtung Krauchthal problematisch bis unmöglich. Die Radfahrer müssen genau dann, wenn es am gefährlichsten ist, auf die Hauptstrasse ausweichen. Die Sicherheit der Radfahrer könnte wesentlich erhöht werden, wenn der Mergelweg möglichst weit Richtung Krauchthal asphaltiert werden könnte.					x	Der Mergelweg im Abschnitt Vennerhus bis Krauchthal befindet sich ausserhalb des Projektperimeters. Das Anliegen wird an das Folgeprojekt "Radweg Unterbergental" weitergeleitet.
9.4	Radverkehr - Asphaltierung Mergelweg im Projektperimeter	Es wird angemerkt, dass es nicht notwendig sei, den bestehenden Mergelweg parallel zum Chrouchtalbach zu asphaltieren, denn der Weg durchs Unterbergental sei es auch nicht.	x					Ziel des Projekts ist es, eine allwettertaugliche Verbindung für den Radverkehr zu schaffen. Dabei ist gemäss kantonalem Standard eine Asphaltierung erforderlich.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheidung					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
9.5	Radverkehr - Abbiegehilfe Radverkehr Vennerhus	Es wird gewünscht die geplante Abbiegehilfe für den Radverkehr weiter nach Westen zu verschieben, um die Übersicht und die Sicherheit für den Radverkehr zu verbessern.	x					Eine entsprechende Variante wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft und verworfen (siehe technischer Bericht).
10.1	Knoten Lauterbachstrasse	Es wird gefordert, dass die vorgesehenen Mittelinseln beidseitig befahrbar ausgestaltet werden müssen. Die Kreuzungsgestaltung Luterbach sollte bei Änderungen zwingend mit der Bolzli Transport AG besprochen werden.				x		Es ist bereits vorgesehen die Inseln befahrbar zu gestalten. Im Rahmen des Bauprojekt kann die Knotengestaltung mit dem ansässigen Transportunternehmen genauer geprüft werden.
10.2	Knoten Lauterbachstrasse	Ein Ausbau des Knoten Lauterbachstrasse sei nicht notwendig. Die heutige Situation sei ausreichend. Ausserdem führe die Abbiegehilfe zu gefährlichen Situationen (Ausschwenken von Landmaschinen bei rechts vorbeifahrenden Fahrzeugen).	x					Zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr soll eine Abbiegehilfe erstellt werden. Dies entspricht den kantonalen Standards für den Radverkehr. Bei der vorgesehenen Breite von 2.0 m ist es ausserdem nicht möglich grössere Fahrzeuge im Knotenbereich rechts zu überholen.
10.3	Knoten Lauterbachstrasse	Es wird eine Verbreiterung der Einspurstrecke auf Fahrzeugbreite gewünscht, da dies einen Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmer bringt.	x					Kann aus Platzgründen nicht umgesetzt werden.
Anliegen zum Projektteil 2								
11.1	Verbreiterung Trottoir Abschnitt 2	Die geplante Verbreiterung des Trottoirs im Abschnitt 2, insbesondere innerorts (Abschnitt D) wird mehrheitlich abgelehnt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei ungenügend und zu viele private Grundstücke betroffen. Die vorgesehenen Massnahmen brächten nur eine geringe Verbesserung für den Fussverkehr. Es wird eine Instandhaltung der bestehenden Strasse bevorzugt.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
11.2	Verbreiterung Trottoir Abschnitt 2	Eine Minderheit begrüsst den Ausbau des Trottoirs auf 2.0 m. Die Gehwegverbreiterung sei notwendig und die heutige Situation gefährlich, insbesondere aufgrund der vielen Lastwagen. Ein Ausbau führe zu einer Erhöhung der Schulwegsicherheit für velofahrende Kinder unter 12 Jahren. Die Homogenisierung des Querschnitts wird ebenfalls begrüsst. Ist eine durchgehende Verbreiterung des Gehwegs aufgrund des Widerstandes von Grundeigentümern nicht möglich, soll der Gehweg überall dort verbreitert werden wo dies möglich ist.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
12	Überdeckung Bach	Es wird gefordert, den notwendigen Platz für eine Trottoirverbreiterung mit einer zusätzlichen Bachüberdeckung zu schaffen.	x					Dies ist aufgrund der aktuellen Gesetzeslage nicht möglich. Gemäss dem Gewässerschutzgesetz sind zusätzliche Überdeckungen explizit verboten.

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheidung					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
13.1	Geschwindigkeit	Die Einführung von Tempo 50km/h im Projektteil 2 (Lauterbachstrasse - Schwandgasse) wird begrüsst.		x				Ist so vorgesehen.
13.2	Geschwindigkeit	Die Geschwindigkeitsreduktion im Projektteil 2 führt zu keiner Verbesserung. Die Strasse ist in den Spitzenstunden überlastet und der Verkehr staut bis in den Abschnitt C.	x					Die Geschwindigkeitsreduktion wird mehrheitlich begrüsst (siehe Punkt 13.1). Diese führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit zu allen Tages- und Nachtzeiten.
13.3	Geschwindigkeit	Es wird gefordert die Geschwindigkeit im Projektteil 2 (Lauterbachstrasse bis Schwandgasse) auf 30 km/h zu beschränken. Mit der Temporeduktion auf Tempo 30 bestünde ein kostenneutrales, griffiges Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des gesamten Langsamverkehrs.	x					Eine Geschwindigkeitsreduktion im Abschnitt C (Lauterbachstrasse - Friedhof) ist unrealistisch und nicht mit der bestehenden Gesetzeslage vereinbar. Im Abschnitt D kann eine Geschwindigkeitsreduktion geprüft werden (siehe Punkt 13.4).
13.4	Geschwindigkeit	Es wird gefordert die Geschwindigkeit im Abschnitt D (Friedhof bis Löwenkreuzung) auf 40km/h oder 30km/h zu beschränken und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
14.1	Fussverkehr - FGS Chipf	Der Bau einer Mittelinsel beim Fussgängerstreifen Chipf wird begrüsst. Der Fussgängerstreifen sei insbesondere für Kinder nicht sicher.		x				Der Bau einer Mittelinsel ist vorgesehen.
14.2	Fussverkehr - FGS Chipf	Es wurde mehrfach angemerkt, dass die Verschiebung des Fussgängerstreifen Chips nicht unterstützt wird. Der neue Standort entspräche nicht der Wunschlinie des Fussverkehrs und führe ausserdem dazu, dass viele die Abkürzung über das Areal der Otto Mäder AG nehmen würden. Aufgrund des Werkverkehrs auf dem Vorplatz der Baufirma sei dies gefährlich. Auch sei die Verbindung beim Chipfweg nicht sichergestellt. Es wird angeregt eine Einigung mit den Grundeigentümer der Parzellen 1149 und 1415 zu suchen. Die bestehenden Garagen würden insbesondere als Lagerraum genutzt und eine Einigung sollte möglich sein.				x		Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
14.3	Fussverkehr - FGS Chipf	Es wird gefordert, dass die geplante Verkehrsinsel beim Fussgängerstreifen Chipf mit Fahrzeugen von bis 3.5 Metern Fahrzeugbreite befahrbar sein muss (mit Rückspiegel breiter als 3.5 m).			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
15.1	Radverkehr	Es wird angemerkt, dass das Velogesetz im Abschnitt 2 nicht umgesetzt wird. Das Velogesetz verlangt in Art. 6a, dass die Velowege zusammenhängend wichtige Orte erschliessen. Auch wird in Art. 19a verlangt, dass bis zum Jahr 2027 ein Plan steht, wie dieses Gesetz umgesetzt werden kann. Es soll ein besserer Vorschlag erstellt werden.			x			Der gültige Sachplan Veloverkehr des Kanton Bern liegt vor und bildet diese Ansprüche ab. Die Umsetzung hängt immer von den lokalen Platzverhältnissen und Möglichkeiten ab. Im Projektteil 1 wird das Velogesetz und der Sachplan vollumfänglich umgesetzt. Der Projektteil 2 wird im Rahmen des Bauprojekts nochmals geprüft.
15.2	Radverkehr - Velo auf Trottoir erlauben	Im Projektteil 2 soll es dem Radverkehr erlaubt werden, das Trottoir zu benutzen. Es soll eine entsprechende Signalisation vorgesehen werden, analog zur Emmentalstrasse im Abschnitt Migrolino bis Phytomed.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.

Kanton Bern
Canton de Berne

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
15.3	Radverkehr - Alternative Radroute	Mehrfach wird angeregt, das Projekt für eine alternative Radroute im Abschnitt Hänzirain bis Chipf wieder aufzunehmen. So würde eine sichere Verbindung entstehen. Es wird gefordert, das beim Ausbau der Krauchthalstrasse zwischen Schwandgasse und Abzweigung Lauterbach gesparte Geld für den Bau des Radweges Hänzirain zur Verfügung zu stellen.					x	Anliegen wird mit der Gemeinde besprochen.
15.4	Radverkehr - Signalisation	Der bestehende Mergelweg im Abschnitt Lauterbachstrasse bis Friedhof solle besser signalisiert werden.					x	Anliegen wird an die Gemeinde weitergeleitet.
15.5	Radverkehr - Markierung Radstreifen	Im Projektteil 2 soll mindestens einseitig ein Radstreifen markiert werden.	x					Dies wurde im Rahmen des Vorprojekts geprüft und in Absprache mit dem Fachbereich Langsamverkehr des Kantons Berns verworfen (vgl. technischer Bericht).
16	Gefahrenstellen	Die vorhandenen Schachtdeckel sind zu tief. Dies ist eine Gefahr für den Radverkehr. Ebenso bergen vereinzelt scharfkantige Einsprünge von Mauern am Strassenrand und sehr nahe stehende Kandelaber (v.a. vor der Terrasse beim Bauernhaus von Familie Müller (Nr. 26)) eine Unfallgefahr. Diese Gefahrenstellen sollen punktuell bereinigt werden.			x			Wird im Rahmen des Bauprojekts geprüft.
17	MIV - Reduktion Strassenbreite	Die Krauchthalstrasse sollte auf keinen Fall verschmälert werden, da sonst die Fahrzeuge noch schlechter kreuzen können als heute schon. Wo möglich, sollte die Strasse verbreitert werden.	x					Die Strasse wird gemäss Projekt nicht verschmälert, sondern mit einen durchgehenden Querschnitt neu gestaltet. Bereits heute beträgt die Strassenbreite über weite Strecken 6.0 m und ist nur lokal breiter. Die fehlende Homogenität der heutigen Strasse führt zu einer schlechten Lesbarkeit der Strasse, unnötigen Brems- und Beschleunigungsmanövern und reduziert die Verkehrssicherheit.
18.1	Einmündung Steingrube	Die Einmündung Steingrube würde mit dem Projekt verengt und somit die Befahrbarkeit für Landmaschinen verschlechtert.			x			Dies ist nicht korrekt. Die Befahrbarkeit wird nicht verschlechtert, sondern durch die Verbreiterung des Einlenkers verbessert. Dies wird im Rahmen des Bauprojekts jedoch nochmals überprüft.
18.2	Einmündung Steingrube	Die Neugestaltung der Einmündung wird begrüsst. Sie führe zu einer Verbesserung der Sichtverhältnisse und unterbinde das unrechtmässige Parkieren im Einmündungsbereich. Es wird angemerkt, dass der Einmündungsbereich durch den Kanton übernommen werden soll.				x		Wird im Bauprojekt berücksichtigt.
18.3	Einmündung Steingrube	Auf die Verlängerung des Trottoirs im Einmündungsbereich kann verzichtet werden. Der Fussverkehr wählt den schnellsten und kürzesten Weg, nicht den sichersten.	x					Die Verlängerung des Trottoirs dient ebenfalls der Erschliessung Steingrube und der Sicherstellung der Sichtweiten.
19	Parkplatz Steingrube	Der Parkplatz beim Restaurant Steingrube sei gefährlich für den Fuss- und Veloverkehr (flächiges Queren des Trottoirs).					x	Es wurde bereits ein entsprechendes Baugesuch (privat) für eine Neugestaltung des Parkplatzes durch die Gemeinde geprüft.

Kanton Bern
Canton de Berne

#	Titel des Anliegens	Anliegen	Entscheid					Stellungnahme
			nb	v	p	b	w	
20	Einmündung Buchbergweg	Die Sichtweiten beim Buchbergweg seien ungenügend und werden mit der Trottoirüberfahrt verschlechtert. Die Einlenkerradien seien zu klein und Lastwagen mit Anhänger oder landwirtschaftliche Fahrzeuge müssten auf den Gehweg ausweichen. Die Krauchthalstrasse solle Richtung Bach verschoben werden.	x					Die Sichtweiten werden mit dem Rückversetzen des bestehenden Zauns verbessert. Die Vorgaben der Norm werden eingehalten. Die Dimensionierung des Einlenkers auf grosse Fahrzeuge wie Lastwagen mit Anhänger ist nicht verhältnismässig. Der Buchbergweg ist eine untergeordnete Strasse und mündet in einer Sackgasse.
21.1	Einmündung Kirchgasse	Es wird bemängelt, dass die Führung des Radwegs bei der Krauchthalstrasse 36 ein Sicherheitsdefizit darstellt. Dies aufgrund von mangelndem Abstand zum Gebäude sowie ungenügenden Sichtweiten.	x					Es handelt sich nicht um einen Radweg, sondern um ein Trottoir. Die Sichtweiten werden mit dem Projekt verbessert und entsprechen der Norm.
21.2	Einmündung Kirchgasse	Auf die Verlängerung des Trottoirs bei der Kirchgasse kann verzichtet werden. Der Fussverkehr wählt den schnellsten und kürzesten Weg, nicht den sichersten.			x			Wird im Bauprojekt geprüft.
21.3	Einmündung Kirchgasse	Anstelle einer Abbiegehilfe, wäre eine Wartebucht für den Radverkehr rechts an der Fahrbahn zu bevorzugen.	x					Der Platzbedarf einer solchen Lösung ist nicht geringer als die vorgeschlagene Variante. Der Komfort für den Radverkehr ist jedoch wesentlich geringer.
22	Partikularinteressen Parzelle 1149	Der Kandelaber auf der Parzelle Nr. 1149 wird von der Grundeigentümerschaft nicht toleriert. Es wird eine Ersatzpflanzung für die bestehende Hecke oder eine Lärmschutzwand gefordert.			x			Es ist kein Landerwerb bei der Parzelle Nr. 1149 vorgesehen. Die Hecke befindet sich zum Teil auf öffentlichem Grund. Die Kandelaberstandorte werden im Bauprojekt geprüft.
23	Partikularinteressen Parzelle 615	Projekt verunmöglicht Parkierungsmöglichkeiten auf dem Grundstück. Das Projekt führt zu einem Wertverlust des Gebäudes.			x			Während der Erarbeitung des Bauprojekts, wird das Gespräch mit der Grundeigentümerschaft gesucht.
24	Partikularinteressen Parzelle 627	Keine Bereitschaft Land an den Kanton abzutreten. Die Bäume sollen erhalten bleiben.			x			Während der Erarbeitung des Bauprojekts, wird das Gespräch mit der Grundeigentümerschaft gesucht.
25	Partikularinteressen Parzelle 612	Grundsätzlich keine Einwende gegen Landerwerb. Es wird davon ausgegangen, dass der bestehende Gartenzaun in gleicher Art in Stand gestellt (inkl. Betonsockelmauer und Grünbepflanzung) und das benötigte Land entschädigt wird.			x			Während der Erarbeitung des Bauprojekts, wird das Gespräch mit der Grundeigentümerschaft gesucht.
26	Partikularinteressen Parzellen 426 +613	Keine Bereitschaft Land an den Kanton abzutreten.			x			Während der Erarbeitung des Bauprojekts, wird das Gespräch mit der Grundeigentümerschaft gesucht.

9. Weiteres Vorgehen

Die Rückmeldungen im Mitwirkungsverfahren haben eine breite Zustimmung zum Projektteil 1 sowie viele kritische Stimmen zum Projektteil 2 hervorgebracht. Folglich wurde entschieden, die beiden Projektteile unabhängig voneinander weiterzuverfolgen.

Der Projektteil 1 wird gemäss dem Mitwirkungsprojekt ausgearbeitet, wobei eine Strassenplanaufgabe bis Ende 2026 angestrebt wird. Dies ist auch hinsichtlich der zugesicherten Agglomerationsgelder zum Neubau des Radweges wichtig.

Der Projektteil 2 ist in den schriftlichen Eingaben wie bei dem Mitwirkungsanlass sehr umstritten. Die Meinungen und Forderungen sind teils gegensätzlich. Es wird einerseits gefordert keine Massnahmen zu ergreifen. Andererseits wird eine komplette Radverkehrsanlage mit Radstreifen gefordert, welche beim vorhandenen Platz nicht umgesetzt werden kann. Die Bauherrschaft hat beschlossen den Teil 2 nochmals umfassend bezüglich Art und Umfang der Sanierung zu überprüfen. Dies hat eine längere Bearbeitungsdauer und spätere Realisierung des Projektteils 2 zur Folge.