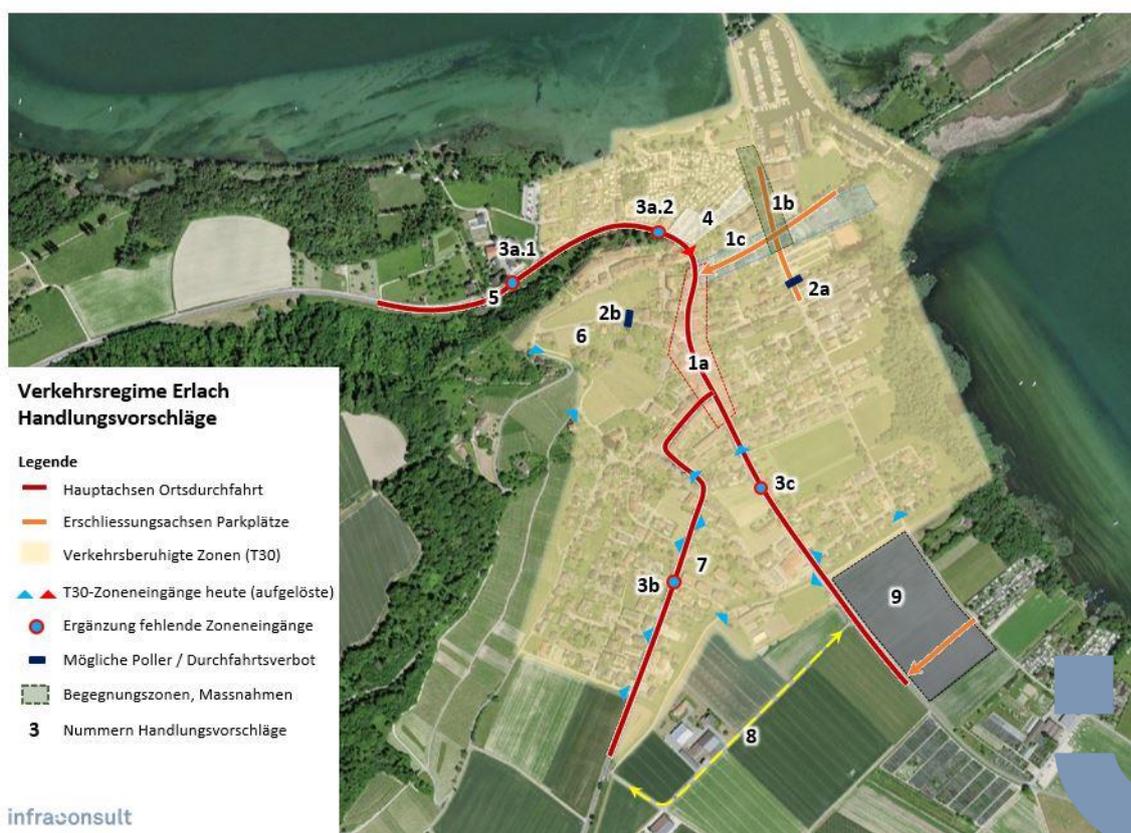


Überprüfung und Weiterentwicklung Verkehrsregime Erlach

Gemeinde Erlach



16.03.2023

**Titelbild**

Übersicht Massnahmen (Darstellung: IC Infraconsult)

Auftraggeberin
Gemeinde Erlach
Petra Frommert, Julian Ruefer

Bearbeitende IC Infraconsult
André König (Projektleitung)
Dominic Schorneck
Brigitte Kuss

Bezug
IC Infraconsult AG
Kasernenstrasse 27
CH-3013 Bern

Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
13.07.2022	Version 0.1	Projektteam	Entwurf: Mit Details und Handlungsvorschlägen
24.10.2022	Version 1.0	Projektteam	Erste Version
20.12.2022	Version 1.1	Projektteam	Anpassungen anhand Rückmeldungen aus dem partizipativen Verfahren
17.02.2023	Version 1.2	Projektteam, Verkehrsgruppe	Anpassungen nach Begehung mit Gemeindepräsidentin am 10.01.2023 sowie Aktualisierung der laufenden Projekte
16.03.2023	Version 2.0	Gemeinderat	Definitive Version

1952.03 / 16.03.23 / A / Scho, Kus, Kö(F)
\\zih\proj\1000\1952.03_erlach_optimierungen_verkehrsführung\01_prod\20230313_erlach_verkehr.docx



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
2.	Situationsanalyse	7
2.1	Strassenhierarchie	7
2.2	Parkierung	8
2.3	Fuss- und Veloverkehr	8
2.4	Öffentlicher Verkehr	9
2.5	Wichtigste Verkehrsströme	10
2.6	Anforderungen an die Verkehrswege	11
2.7	Aktuelle Projekte und Ideen	11
3.	Handlungsbedarf	14
3.1	Herausforderungen	14
3.2	Handlungsbedarf	16
4.	Prüfung von Begegnungszonen	18
4.1.1	Einleitung	18
4.1.2	Anforderungen	18
4.1.3	Ziele der Begegnungszonen	19
4.1.4	Mögliche Begegnungszonen	20
4.1.5	Einschätzung Bewilligungschancen	22
5.	Partizipatives Verfahren	25
5.1	Vorgehen	25
5.2	Projektideen aus partizipativem Verfahren	25
6.	Handlungsvorschläge	28
6.1	Vorschläge zu Begegnungszonen	28
6.2	Vorschläge zu restlichen Strassen	29
6.3	Vorschläge für weitere Anpassungen	33
7.	Umsetzungsplan	35
7.1	Vorgehen	35
7.2	Nächste Schritte	37
8.	Option Parkplatzkonzept	38





Anhang

A1	Grundlagen	39
A2	Fotodokumentation Handlungsbedarf	41
A3	Erschliessung Gravure: Optionen über Galsstrasse	45
A4	Pläne/Abbildungen im Format A3	49



1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Tourismus: Positive und negative Effekte

Der Ortskern (im «Stedtli») ist das Zentrum der Gemeinde Erlach. Das attraktive «Stedtli» lockt besonders im Sommer Besucherinnen und Besucher von ausserhalb an. Einerseits führt das zu einer Belebung des Zentrums durch Fussgängerinnen und Fussgänger - andererseits generiert der Tourismus auch Nachfrage nach Parkplätzen, Durchfahrten bei Zu- und Wegfahrt sowie Suchverkehr in den Quartieren für Parkierungsmöglichkeiten, der die Wohnquartiere belastet. Im Zentrum gilt heute Tempo 30.

Im Winter dagegen ist das Zentrum von Erlach ruhiger. Gäste kommen insbesondere aus den umliegenden Dörfern Vinelz und Tschugg, um Angebote wie die Bibliothek oder die Nahversorgung (früher bekannt durch einen sehr guten Metzger in der Umgebung sowie eine gute Drogerie) zu nutzen. Diese Wintergäste möchte Erlach nicht verlieren.

Bereits diverse Planungen vorhanden

In Erlach wurden bereits viele Ansätze zur Optimierung der Parkierung angedacht und teilweise umgesetzt. Aufwertungsmöglichkeiten für das «Stedtli» sind bekannt und geplant (siehe auch «Konzept Stedtli Möblierung» für Orts schmuck, Sitzgelegenheiten, Veloabstellplätze etc.) aber auch den Vorschlag zur Aufwertung des grossen Rasenspielfeldes am See.

Zielsetzung

Ziel ist die Aufenthaltsqualität im «Stedtli», am See und in den Wohnquartieren zu erhöhen, den Verkehrsablauf zu verbessern und den Parksuchverkehr vor allem an den Wochenenden im Sommer zu verringern ohne jedoch die Wintergäste zu verlieren.

Dabei sollen bestehende Ansätze weitergedacht und überprüft werden. Nach einer Analyse des Handlungsbedarfs der bestehenden Verkehrsführung werden Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs aufgezeigt.

Auftrag

Im Rahmen des Auftrages wird das bestehende Verkehrsregime überprüft und weiterentwickelt. Das Augenmerk gilt dabei auch der Einrichtung von Begegnungszonen. Der Auftrag umfasst eine Analyse des Strassenraums, die Prüfung von Begegnungszonen, sowie einen Kurzbericht mit einem Umsetzungsplan.



2. Situationsanalyse

Einleitung

Die Situationsanalyse umfasst die Analyse der Strassenhierarchien, der Parkierung, der Wander- und Velowege sowie des öffentlichen Verkehrs und die Herleitung der Verkehrsströme über wichtige Zielorte. **Abbildung 2** am Ende des Kapitels zeigt die Situationsanalyse in der Übersicht.

Alle Abbildungen sind in grösserem Format im Anhang dargestellt.

2.1 Strassenhierarchie

Hauptachsen

In Erlach gibt es zwei kantonale Hauptverbindungen. Die Achse Galsstrasse - Vinelzsstrasse (durchs «Stedtli») und die Achse Insstrasse - Amtshausgasse (bis ins «Stedtli»). Die beiden Achsen verbinden Erlach mit den Nachbargemeinden und dienen dem Durchgangsverkehr sowie der Zu- und Wegfahrt für die Anwohner und Gäste von Erlach.

Im Bereich der Amtshausgasse und dem «Stedtli» (ca. ab Moosentli bis Stadtgraben) sind die Hauptachsen in eine Tempo-30-Zone integriert. Auf den restlichen Abschnitten gilt innerorts eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h und ausserorts 80 km/h.

Erschliessungsstrassen touristische Parkplätze

Neben den beiden Hauptverbindungsachsen gibt es zwei Strassen, die für die Erschliessung der Parkplätze sowie der touristischen Nutzungen von Bedeutung sind:

- Der Stadtgraben zu den Parkieranlagen «DuPort», Hafen und Camping Erlach
- Der Streckenabschnitt des Seestrandwegs zwischen Stadtgraben und Böcklingasse zur Parkieranlage "Tennis".

Weitere Zufahrten zu Parkplätzen, die unter anderem touristisch genutzt werden, münden direkt in die Galsstrasse.

Weitere Strassen

Die restlichen Strassen in Erlach haben eine Erschliessungsfunktion für Anwohner und die Landwirtschaftsbetriebe. Sie sind mit Ausnahme der Privatstrassen in eine Tempo-30-Zone integriert, die fast das gesamte Siedlungsgebiet umfasst.

2.2

Parkierung

Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Erlach verfügt über diverse Parkmöglichkeiten. Fast das gesamte Siedlungsgebiet ist in einer blauen Zone mit Parkfeldern, siehe Übersicht Parkplätze 5 und 6. Einwohner:innen mit Parkkarte und Gäste können die blaue Zone nutzen. Daneben gibt es verschiedene grössere Parkierungsanlagen, siehe Übersicht Parkplätze 1 bis 4 mit 1 Schützenländti, 2 DuPort, 3 Tennis, 4 Galsstrasse und weitere private Parkplätze (Campings Marti und Hübscher, Cabane du Pecheur etc.) sowie verschiedene private Parkfelder in Gebäudevornezonen.



Abbildung 1: Übersicht Parkplätze (Darstellung: Gemeinde Erlach)

Veloparkierung

Veloabstellplätze sind beim Camping am Hafen vorhanden. Im «Stedtli» sind nur in der Amthausgasse wenig öffentliche Veloabstellplätze verfügbar. Ansonsten gibt es an diversen Orten private Abstellmöglichkeiten für Velos, teilweise auf privaten Parzellen. Diese Abstellmöglichkeiten im «Stedtli» sind oft nicht normgemäss und entsprechen nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen. Stellenweise ist eine «wilde» Veloparkierung zu beobachten, welche den ohnehin schmalen Trottoirbereich weiter reduziert und von Fussgängern und Ladenbetreibern als störend empfunden wird.

2.3

Fuss- und Veloverkehr

Velorouten

Durch Erlach verläuft eine Veloroute von Schweiz Mobil entlang dem Seestrandweg via Böcklinggasse oder Stadtgraben auf die Galsstrasse (vgl. Abbildung im Anhang).

Wanderrouten

Die Wanderwege verlaufen entlang des Seeufers, auf die Petersinsel (Heidenweg) und durch die Altstadt in Richtung «Gruesse» und entlang des Rebenwegs in Richtung Tschugg (vgl. Abbildung im Anhang).

2.4

Öffentlicher Verkehr

Linien und Haltestellen

Es gibt Buslinien nach Ins, Lüscherz und Le Landeron. Sie verkehren ab den Haltestellen «Erlach, Stedtli», «Erlach, Gostel», «Erlach, Unter den Halden» und «Erlach, Oberstufenschule». Im «Stedtli» gibt es die drei verschiedenen Kanten A, S und V, die von Gästen teilweise als verwirrend aufgefasst werden. Grundsätzlich sind die Haltestellen verkehrstechnisch gut gewählt (Erschliessung Wohnquartiere, Zentrumslage, Schule und Campings / Altstadt).

Eine Verbesserung des Angebots Richtung Ins (Bahnanschluss) wird zurzeit durch die regionale Verkehrskonferenz geprüft.

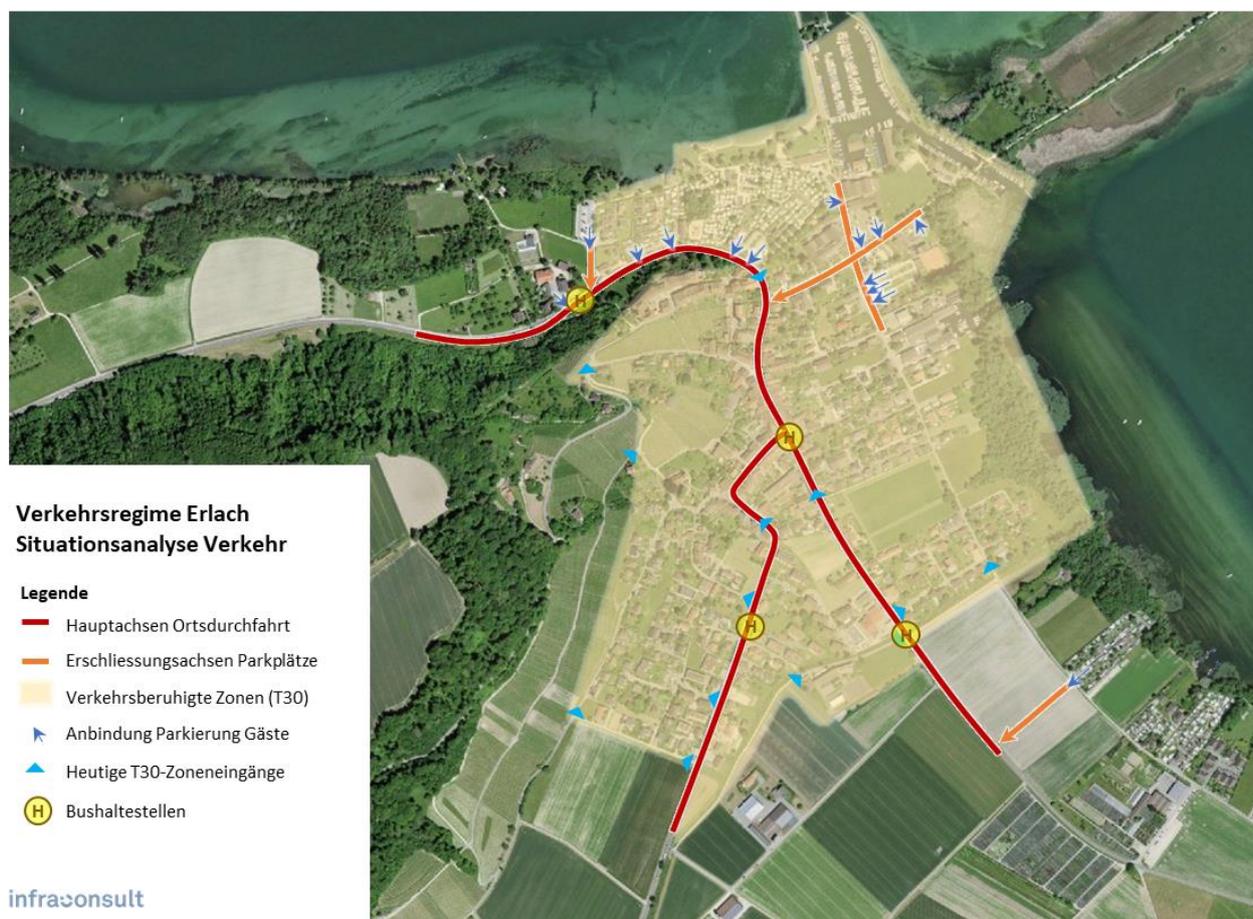


Abbildung 2: Situationsanalyse Verkehr (Darstellung: IC Infraconsult)

2.5

Wichtigste Verkehrsströme

Durchlässigkeit, Sicherheit, Erreichbarkeit

Die wichtigsten Verkehrsverbindungen bestehen einerseits entlang dem See und der Verbindung vom See zum «Stedtli» sowie in die Altstadt. Für die einheimische Bevölkerung ist insbesondere die Durchlässigkeit des Siedlungskörpers für den Fuss- und Veloverkehr wichtig sowie die Erreichbarkeit der privaten Liegenschaften (Einkaufen, Schul- und Arbeitswege sowie Freizeitwege). Für die öffentliche Verwaltung steht die Verkehrssicherheit, die Erreichbarkeit der zentralen Versorgungseinrichtungen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Fokus. Nachfolgende **Abbildung 3** zeigt die wichtigsten Verkehrsströme zwischen Zielorten schematisch auf.

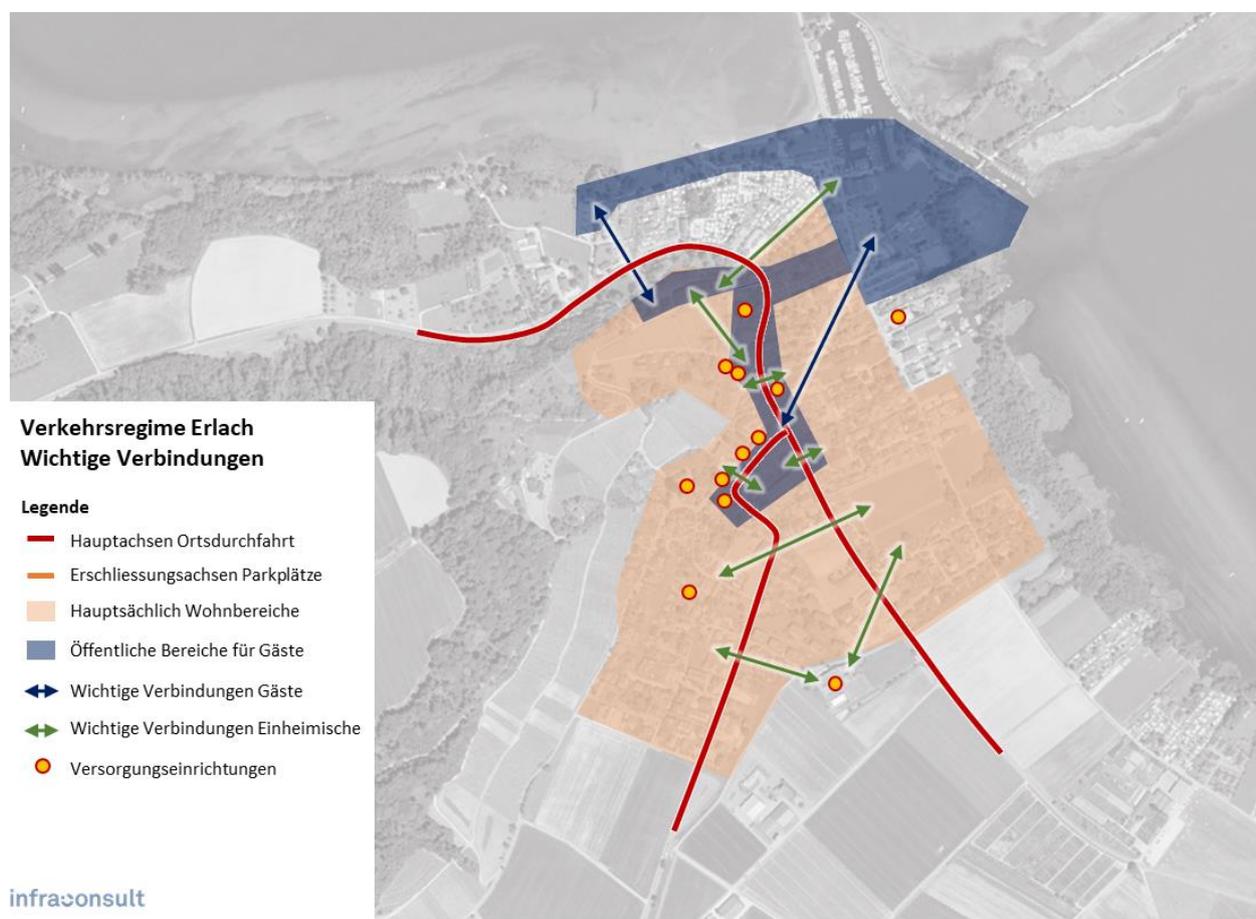


Abbildung 3: Übersicht Zielorte und wichtige Verbindungen für Gäste und Einheimische (Darstellung: IC Infraconsult)

2.6

Anforderungen an die Verkehrswege

Zentrale Orte

Nachfolgende **Tabelle 1** zeigt die wichtigsten Zielorte, Verkehrsverbindungen und die Anforderungen an die Verkehrswege für Verkehrsteilnehmende auf.

Ort	Wichtigste Ziele	Verkehrsteilnehmende, Verkehrsmittel	Hauptanforderungen Verkehrswege
«Stedtli» / Altstadt	Gastgewerbe, Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltung, Kleingewerbe	<ul style="list-style-type: none"> Gäste und Einheimische zu Fuss- und auf Velowegen von den Parkplätzen oder öV-Haltestellen (Gäste) oder aus den Wohnquartieren (Einheimische) kommend 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Aufenthaltsqualität Sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen Teilweise hohe Gastfrequenzen (für Gewerbe) im Sommer
See, Hafen	See, St. Petersinsel, Restaurants, Camping	<ul style="list-style-type: none"> Vorwiegend Gäste, aber auch Einheimische zu Fuss- und auf Velowegen von den Parkplätzen oder öV-Haltestellen kommend 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Aufenthaltsqualität Sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen
Wohnquartiere	Private Liegenschaften	<ul style="list-style-type: none"> Wege Motorisierter Individualverkehr (MIV), Velo- und Fussverkehr (Arbeit / Freizeit) 	<ul style="list-style-type: none"> Wohnqualität Sicherheit Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
Schule und Kindergarten	Wohnquartiere / Schule und Kindergarten	<ul style="list-style-type: none"> Kinder und Jugendliche Vorwiegend Fuss- und Velowege von/nach Wohnort 	<ul style="list-style-type: none"> Sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen
Öffentliche Dienstleistungen	Verwaltungsgebäude, Versorgung, Depots, ARA etc.	<ul style="list-style-type: none"> Öffentliche Angestellte Private mit allen Verkehrsmitteln, teilweise Schwerverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> Erreichbarkeit mit den für die Nutzung wichtigen Verkehrsmitteln Möglichst geringe Beeinträchtigungen für andere Akteure

Tabelle 1: Zielorte, Verkehrsmittel und Anforderungen an die Verkehrswege

2.7

Aktuelle Projekte und Ideen

Konzept Stedtli Möblierung

Im Dezember 2021 wurde im Rahmen der AG Verkehr und Parkierung Erlach ein Vorschlag zur Verbesserung der Lebensqualität der Bewohner:innen und der Attraktivität für Gäste im «Stedtli» erarbeitet. Zusammenfassend werden folgende Ideen vorgeschlagen:

- Symbolische «Stadttore» auf der Strasse, die den Verkehrsteilnehmenden signalisieren, dass nun der Altstadtbereich kommt;
- Verschönerungsmassnahmen durch Girlanden über die Strasse und Blumenschmuck;
- Schaffung von neuen, öffentlich zugänglichen Sitzgelegenheiten;
- Schaffung von mehr Abstellplätzen für Velos.

Neben der Optimierung der Veloparkierung und Sitzgelegenheiten war auch die Einrichtung einer Begegnungszone im «Stedtli» ein wichtiges Thema¹.

Zudem wurde immer wieder gefordert, dass der Verkehr im Stadtgraben nicht weiter zunehmen soll und dass die Aufenthaltsqualität für die Fussgänger wesentlich verbessert werden muss. In einem ersten Abschnitt des Stadtgrabens wurde deshalb der Fussgängerbereich durch die Gemeinde bereits stark aufgewertet. Die Gestaltung soll Richtung See weiter fortgesetzt werden und möglichst nicht mit zusätzlichen Ein- oder Ausfahrten in den Stadtgraben belastet werden.



Abbildung 4: Neue, fussgängerfreundliche Gestaltung Stadtgraben im Bereich der Gravure, Bild IC Infraconsult

Arealentwicklung «Gravure» (Ertop)

Das Areal «Gravure» der Ertop am Stadtgraben soll mit einer Arealentwicklung umgenutzt, verdichtet und besser in die Siedlungsstruktur integriert werden. Im aktuell laufenden Planungsverfahren zur Weiterentwicklung des Areals wird ein Wettbewerb zur optimalen Entwicklung des Areals durchgeführt. Im Rahmen der Arealentwicklung wurde geprüft, ob eine rückwärtige Erschliessung direkt in die Galsstrasse möglich ist, um den Stadtgraben von Zufahrten und Zusatzverkehr zu entlasten. Leider ergab die Prüfung von Seite des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) ein negatives Ergebnis (siehe auch Kap. 6.2, Handlungsvorschlag 4).

Für die Erschliessung des Areals muss nun der Zugang vom Stadtgraben her empfohlen werden, um alle Bereiche der Parzelle gleichwertig erschliessen zu können. Der erste Abschnitt des Stadtgrabens wird dadurch verkehrlich mehr belastet und die Baumallee beeinträchtigt.

¹ Im Juni 2021 haben sich rund 20 Bewohner:innen in einem offenen Brief an die Gemeinde gerichtet mit der Forderung für eine flächendeckende Begegnungszone.

Platz für Fahrende

Die kantonale Überbauungsordnung sieht auf der Parzelle 2018 einen Standplatz für Fahrende vor, der 2023 fertiggestellt wird. Die Gemeinde muss diesen künftig gewährleisten. Die Erschliessung verläuft auch hier über den Stadtgraben.

Neue Gestaltung Vorplatz Camping

Der Camping Erlach und die Zufahrt wird derzeit umgestaltet. Das aktuelle Projekt sieht einen Wendeplatz, eine Veloabstellanlage und eine Zufahrtsschranke vor dem Hauptgebäude des Campings vor. Die Zufahrt erfolgt über den Stadtgraben und insbesondere in den Sommermonaten führt dieser Verkehr zu Beeinträchtigungen des Fuss- und Veloverkehrs. Die Umbauarbeiten laufen seit Herbst 2022.



Abbildung 5: Übersicht Camping Erlach (Darstellung: Gemeinde Erlach)



3. Handlungsbedarf

3.1 Herausforderungen

Einleitung	Die Analyse der aktuellen Situation sowie der Verkehrsströme zeigen uns die verschiedenen, nachfolgend kurz erläuterten Herausforderungen. Der Handlungsbedarf leitet sich von diesen Herausforderungen ab. Der Handlungsbedarf ist in einer Abbildung und einer Tabelle schematisch dargestellt und erläutert.
Grosse Differenzen in den Verkehrsmengen	Die Hauptherausforderung für das Verkehrsnetz sind die grossen Schwankungen der Verkehrsmengen zwischen Sommer und Winter und deren Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität. An schönen Sommertagen verzeichnet Erlach teilweise grosse Mengen an Tagesgästen. In der Hochsaison mit vollen Campingplätzen und Ferienwohnungen kommen zusätzlich die Übernachtungsgäste dazu. Im Winter oder bei schlechtem Wetter hingegen sind die touristischen Frequenzen gering und die Strassen und Verkehrswege tagsüber oft ruhig. Das Verkehrsnetz muss also in der Lage sein, sowohl hohe Frequenzen im Sommer als auch Zeiten mit nur spärlichem Verkehr im Winter effektiv und sicher abzuwickeln.
Hohe Frequenzen im Stadtgraben	Die Aufenthaltsqualität durch das z.T. hohe Verkehrsaufkommen ist eingeschränkt. Im Bereich des Stadtgrabens besteht insbesondere bei hohen touristischen Frequenzen ein grosses Verkehrsaufkommen (von allen Verkehrsmitteln), in verschiedene Richtungen. Dies führt zu unübersichtlichen Situationen, insbesondere am Knoten Stadtgraben / Seestrandweg. Unfälle ereignen sich jedoch fast keine (vgl. Abbildung Unfallstatistik im Anhang).
Parkplatzsuchverkehr	Durch die hohe Nachfrage und weil verschiedene Parkieranlagen bestehen, entsteht an Tagen mit vielen Tagesgästen oft sehr grosser (Parkplatz-) Suchverkehr. Gäste verkehren mit ihren Autos zwischen den Parkieranlagen und der Hauptstrasse sowie in den Wohnquartieren auf der Suche nach einem freien Platz in der blauen Zone. Betroffen sind insbesondere die Strassen Amthausgasse, Im Städtchen, die Böcklinggasse, der Seestrandweg, der Beundenweg sowie gegenüber der Hauptstrasse der Breitenweg und der Kirchweg. Im Winter mit geringem Tourismusverkehr besteht das Problem des (Parkplatz-) Suchverkehrs kaum.
Rückstau auf Hauptachsen zu Spitzenzeiten	Im Bereich der Amthausgasse entsteht zu Spitzenzeiten ein Rückstau von mehreren Fahrzeugen vor dem Knoten Vinelzstrasse. Der Effekt entsteht wahrscheinlich, weil die Amthausgasse nicht vortrittsberechtigt ist. Die Durchfahrtszeiten steigen dadurch leicht, sind insgesamt jedoch immer noch kurz. Die Vortrittsregelung kann aufgrund der zu geringen Sichtweite (nach rechts in die Vinelzstrasse) kaum durch ein anderes Vortrittsregime ersetzt werden - selbst wenn in Tempo-30-Zonen grundsätzlich Rechtsvortritt gilt.
Eingangssituationen wenig wahrnehmbar	Aktuell sind Signale der Tempo-30-Zone sowie farbige Bodenmarkierungen angebracht, um die Zoneneingänge zu verdeutlichen. Weiter dient die Pflasterung im «Stedtli» dazu, dass eine gewisse bauliche Abgrenzung entsteht. Trotzdem sind gemäss Aussage der Gemeinde die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in der Tempo-30-Zone teilweise zu hoch. Weiter befindet sich der Zoneneingang von Gals her direkt hinter einer langgezogenen Kurve und ist erst spät erkennbar.



Vereinzelte subjektiv gefährliche Situationen

Es bestehen vereinzelte subjektiv gefährliche Orte.

Die unteren Anschlüsse der bestehenden Treppenanlage von der Altstadt hinunter an die Galsstrasse sind unübersichtlich. Kinder benutzen aus Sicherheitsgründen diesen Weg nicht als Schulweg.

- Velofahrende beklagen sich punktuell über unübersichtliche und heikle Situationen. Kritisch wird der Ortseingang empfunden. Am Ende des Velowegs entlang der Galsstrasse müssen Velofahrende an einer eher unübersichtlichen Stelle auf die rechte Strassenseite wechseln. Weitere gefährliche Stellen befinden sich bei den Knoten Seestrandweg / Stadtgraben und Amthausgasse / Vinelzstrasse².

Eingangstore Tempo-30-Zonen unvollständig und suboptimal platziert

Die Eingangstore der bestehenden Tempo-30-Zone sind nicht optimal platziert: Auf der Insstrasse ist der Zoneneingang unmittelbar nach einer eher unübersichtlichen Kurve. Er sollte vorgezogen werden (Bereich Bushaltestelle).

Auf der Galsstrasse befindet sich der Zoneneingang rund 10 Meter südlich der Treppe, die zur Altstadt führt. Die Situation in der Kurve ist unübersichtlich und schliesst die Treppe vom Schutz der Tempo-30-Zone aus, was nicht ideal ist. Für die Gestaltung eines Ortseingangs eignet sich der Bereich rund 50 bis 70 Meter weiter nordwestlich auf Höhe der Parzelle 754, da er besser sichtbar wäre und so die Treppe zur Altstadt in die Zone integriert werden könnte. Dieser Standort ist aus Sicht Siedlung und Landschaft besser lesbar, weil nach dem grünen Hang («Halde») die Bebauung auf der Südseite beginnt. Noch besser eignet sich der Zoneneingang beim Ortseingang (Veloquerung) für eine schrittweise Geschwindigkeitsreduktion. Insbesondere im Zusammenhang mit einer Begegnungszone im «Stedtli».

Erschliessung neuer Areale

Im Zusammenhang mit der Arealentwicklung «Gravure» (Parz. 1303, 933, 1265, 1285, 1284, 242, 2222) und dem Standplatz für Fahrende auf Parzelle 2018 wurde eine Erschliessung der beiden Areale seitens der Galsstrasse geprüft, um den Stadtgraben zu entlasten. Jedoch wird seitens dem AGR von dieser rückseitigen Erschliessung abgeraten (siehe Kap. 2.7, Arealentwicklung «Gravure» (Ertop) sowie Kap. 6.2, Handlungsvorschlag 4).

Fusswegführung grosses Rasenspielfeld

Die grosse Spielwiese am See wird bisher von der Bevölkerung eher zurückhaltend genutzt. Verschiedene Initiativen aus der Bevölkerung und im Gemeinderat wollen die Wiese besser nutzen. Mit den verschiedenen Ideen müssen auch die Fusswegführungen abgestimmt werden. So ist z.B. die Weiterführung der Uferwege zu beachten und in einem Gesamtkonzept zu integrieren. Auch für die Entwicklung des Gravure-Areals ist eine direkte Fussverbindung wünschenswert, weil sich so die Arealentwickler an den Kosten einer Neugestaltung beteiligen könnten.

Alternative zur Hauptachse

Gewisse Verkehrsteilnehmende nutzen den Brühlgatterweg als «Umfahrung», um die Stausituationen in der Amthausgasse zu vermeiden. Aus verkehrstechnischer Sicht führt dies zwar kaum zu einem Zeitgewinn bei der Ortsdurchfahrt, wird subjektiv aber offenbar als «bessere Durchfahrt» wahrgenommen. Solange der Mehrverkehr auf dem Brühlgatterweg jedoch keine negativen Auswirkungen zeigt, sind hier keine Massnahmen nötig.

² Der Weg vom Stadtgraben bis zum Veloweg in der Galsstrasse ist in beide Fahrrichtungen für Velofahrende schwierig. Die Strasse ist schmal und teilweise unübersichtlich. Es besteht kein Velostreifen, obwohl es sich um eine offizielle Veloroute handelt.

3.2

Handlungsbedarf

Einleitung

Die nachfolgende Abbildung 6 und die Tabelle 2 zeigen eine Zusammenfassung sowie die Priorisierung des Handlungsbedarfs.

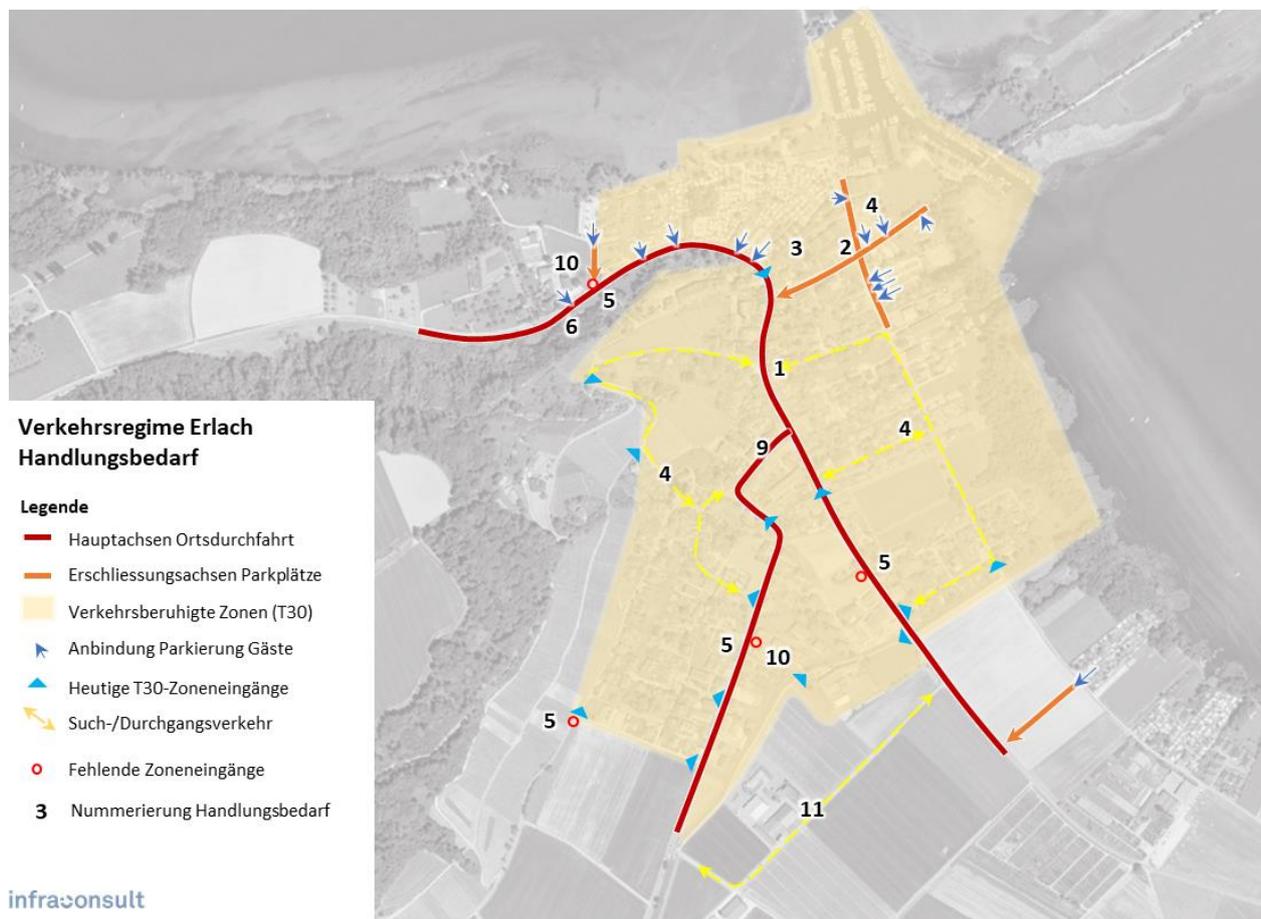


Abbildung 6: Handlungsbedarf Verkehr (Darstellung: IC Infraconsult)



Nr.	Beschreibung Handlungsbedarf	Priorität
1	Aufenthaltsqualität und gewerbliche Attraktivität im «Stedtli» verbessern	Sehr hoch
2	Aufenthaltsqualität Stadtgraben und Knoten Stadtgraben / Seestrandweg verbessern (Seepromenade schaffen)	Sehr hoch
3	Arealentwicklung «Gravure»: Potentiale nutzen	Sehr hoch
4	Hohe Verkehrsbelastung durch MIV im Sommer reduzieren und (Parkplatz-) Suchverkehr in Wohnquartieren unterbinden Fusswegverbindungen (Uferwege, Anbindung Gravure) verbessern	Hoch
5	Ortseingänge Erlach klarer definieren und verbessern: Verlängerung der Tempo 30-Zone auf den Hauptstrassen Galsstrasse und Insstrasse.	Hoch
6	Veloverkehrsführung beim Ortseingang Galsstrasse optimieren	Hoch
7	ÖV und Veloverkehr insgesamt stärken	Mittel
8	Sicherheit bestehende Treppenanlage Altstadt in Richtung Stadtgraben verbessern	Mittel
9	Staubildung und geringes Sicherheitsempfinden Amthausgasse	Mittel
10	Fehlende Tempo-30-Zonen ergänzen (u. a. auf Privatstrassen)	Tief
11	Nebenstrasse wird als Umfahrung genutzt	Tief

Tabelle 2: Handlungsbedarf nach Priorisierung

4. Prüfung von Begegnungszonen

4.1.1 Einleitung

Einleitung

Das Augenmerk liegt im vorliegenden Auftrag unter anderem auf der Prüfung der Einrichtung von möglichen Begegnungszonen. Begegnungszonen erhöhen die Aufenthaltsqualität von Strassenräumen. Sie dienen primär den zu Fuss gehenden und der Fahrverkehr hat sich dem Fuss- und Veloverkehr unterzuordnen. Auch gewerbliche Nutzungen profitieren von Begegnungszonen, da sich dadurch die Aufenthaltsqualität verbessert und oftmals mehr Personen die Geschäfte besuchen. Fast das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde Erlach ist bereits eine Tempo-30-Zone. Hier dient der Strassenraum nicht primär dem Durchgangsverkehr, sondern die Erschliessung der Liegenschaften ist qualitativ hochwertig in die Siedlung integriert. Diese verkehrsberuhigte Zone bildet den Prüfperimeter für mögliche Begegnungszonen. Die daraus resultierenden Optionen, die in Kap. 4.1.4 beschrieben werden, überschneiden sich und sind nicht als scharfe Abgrenzungen zu verstehen. Die Detaillierung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt – nachfolgend an den Grundsatzentscheid der weiter zu verfolgenden Begegnungszonen.

Kurzbeschreibung Begegnungszone und Tempo-30-Zone³

Der folgende Kurzbeschreibung charakterisiert die wichtigsten Eigenschaften von Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen.

- **Begegnungszone:** Eine Begegnungszone umfasst eine Gesamtheit von Strassenabschnitten, wo die Fussgänger:innen die gesamte Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 20 km/h festgesetzt. Das Parkieren ist nur an Orten gestattet, die entsprechend durch Signale oder Markierungen gekennzeichnet sind.
- **Tempo30-Zone:** Eine Tempo30-Zone setzt sich zusammen aus einer Gesamtheit von Strassenabschnitten, wo die Fahrer:innen besonders vorsichtig und umsichtig verkehren sollen. Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30 km/h festgesetzt. Grundsätzlich gilt Rechtsvortritt. Die Fahrzeuge haben Vortritt, müssen jedoch gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern und insbesondere den Fussgängern die nötige Rücksicht wahren. Zu Fuss gehende dürfen die Strasse überall queren - sie haben aber keinen Vortritt.

4.1.2 Anforderungen

Anforderungen an die Begegnungszonen

Begegnungszonen mit der Primärfunktion für Zufussgehende bedingen einen grösseren Eingriff in das Verkehrsregime als Tempo-30-Zonen. Es stellen sich folgende Anforderungen:

- Begegnungszonen sind in der Schweiz gemäss VSS 40 303 grundsätzlich auch auf Haupt- bzw. Kantonsstrassen möglich.
- Das Erscheinungsbild von Strasse und Trottoir soll innerhalb der Begegnungszone von gleichartigem Charakter sein.

³ Quelle: TCS Schweiz.



- Grundsätzlich sind in Begegnungszonen keine Parkplätze erwünscht, Ausnahmen sind genau zu begründen (gilt v.a. auf Kantonsstrassen).
- Um eine Begegnungszone einzuführen, ist heute nicht zwingend ein Gutachten mehr notwendig. Ein vereinfachtes Verfahren kann insbesondere bei den nicht verkehrsintensiven Strassen angewandt werden.

Will die Gemeinde Erlach im Bereich «Stedtli» eine Begegnungszone schaffen, tritt sie gegenüber dem Kanton (OIK III) als Antragstellerin auf. Es wird ein Gutachten nötig, da es sich um eine Begegnungszone auf einer Durchfahrtsstrasse bzw. Kantonsstrasse handelt. In diesem Fall ist der Kanton Entscheidungs- und Kostenträger. Im Falle einer Realisierung würde der Kanton die Kosten für die Umwandlung in eine Begegnungszone übernehmen müssen.

Genauere Prüfung wichtig

Aufgrund der Gegebenheiten ist genau zu überprüfen, wo sich in Erlach Begegnungszonen tatsächlich eignen. Punktuelle Begegnungszonen auf Plätzen oder in Strassenabschnitten an zentraler Stelle müssten in ein Gesamtkonzept eingebunden sein. Es sollte ein zusammenhängender Strassenabschnitt sein, der tatsächlich Aufwertungspotential verspricht.

Fazit

Eine Begegnungszone kann dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität erheblich zu verbessern. Der öffentliche Raum wird attraktiver und für den Langsamverkehr sicherer, was sich positiv auf das Gewerbe und den Tourismus auswirken kann. Wird eine Begegnungszone auf einer Kantonsstrasse umgesetzt, braucht es die Zustimmung durch den Kanton. Der Kanton ist in diesem Fall Entscheidungs- und Kostenträger.

4.1.3

Ziele der Begegnungszonen

Ziele Begegnungszonen

Im Rahmen der Erarbeitung eines Gutachtens für Begegnungszonen sind die Ziele klar zu definieren. Es ist sinnvoll, die Ziele bereits bei der Prüfung von Begegnungszonen zu definieren, damit die Vorauswahl von den gleichen Grundlagen ausgeht wie die definitiven Gutachten. Mit der Einführung einer Begegnungszone sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Schaffung von **klaren Verhältnissen** mit Fussgängervortritt und Tempo 20 an den «Zentralen Orten» sowie Tempo-30-Zonen im restlichen Siedlungsbereich
- Erhöhung der **objektiven und subjektiven Sicherheit** für den Fuss- und Veloverkehr sowohl für die Bevölkerung als auch für Gäste
- Erhöhung der **Aufenthaltsqualität im öffentlichen Strassenraum**
- Erhöhung der **gewerblichen Attraktivität**
Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes sowie der Tourismusbetriebe
- Förderung eines **einheitlichen Strassenbildes**
Die Strassen sollen möglichst schlicht und als einheitliche, ebene Flächen von Fassade zu Fassade ausgestaltet werden
- Verbesserung der **Lebens- und Wohnqualität**

4.1.4

Mögliche Begegnungszonen

Einleitung

Die **Abbildung 7** zeigt schematisch mögliche Begegnungszonen in Erlach (Optionen).

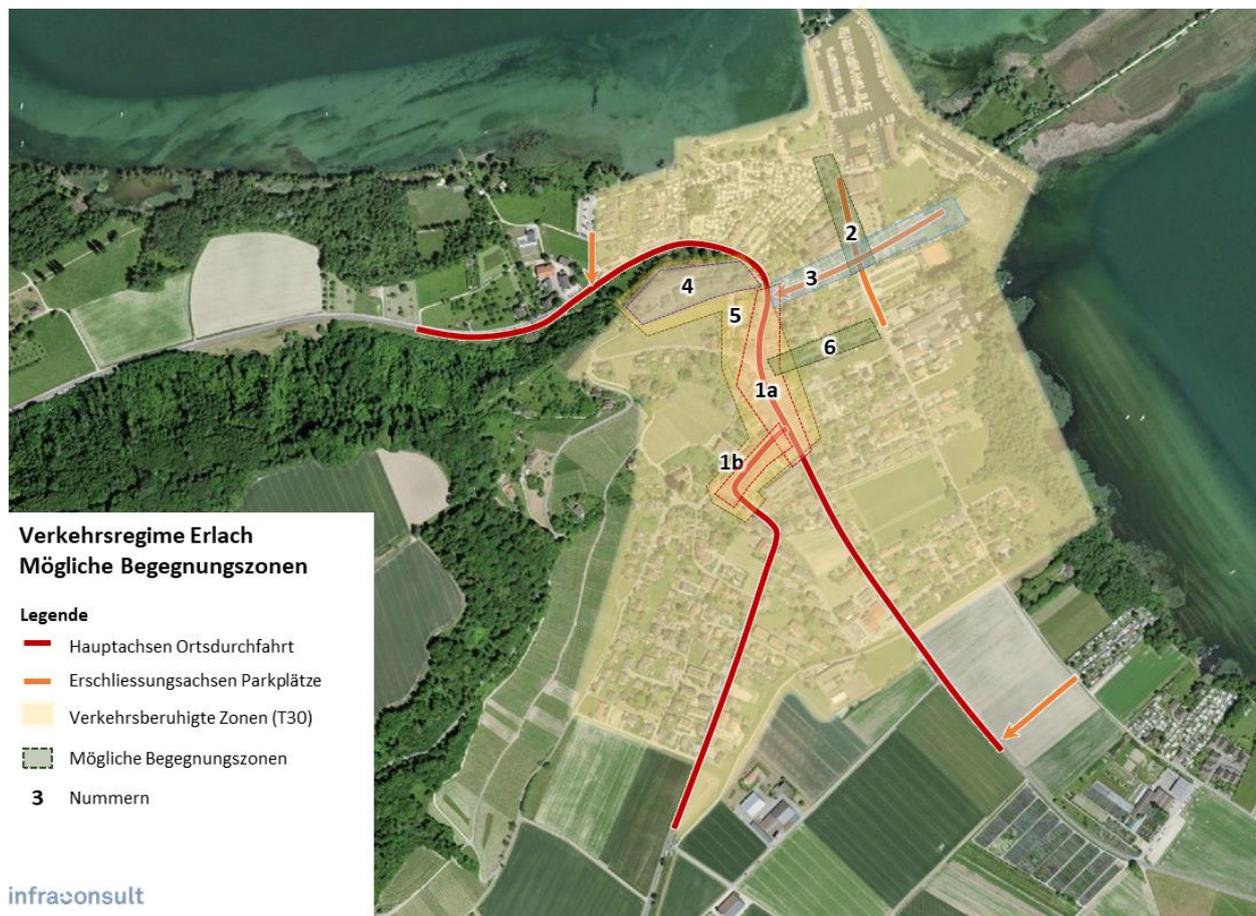


Abbildung 7: Mögliche Begegnungszonen in Erlach (Darstellung: IC Infraconsult)

Option 1a: Begegnungszone «Stedtli»

Der Ort mit dem grössten Potenzial für eine Begegnungszone ist das «Stedtli». Die vorhandenen Fussgängerfrequenzen, die Gestaltung mit Pflasterung des Strassenraums sowie das mittelalterliche Stadtbild ergeben eine identitätsstiftende, eigentümliche Atmosphäre, die sich für eine Begegnungszone sehr gut eignet. Am Affenplatz wird jährlich der Weihnachtsbaum aufgestellt und es ist der zentrale Platz im Ort. Die Strasse Im Städtchen ist eine Kantonsstrasse und damit eine verkehrsreiche Strasse. Der Durchgangsverkehr ist trotz Tempo-30-Zone störend, die Fahrgeschwindigkeit oft (zu) hoch und die schmalen Trottoirs weisen aktuell aufgrund des Lärms wenig Aufenthaltsqualität auf. Planungserweiterung bildet der Strassenabschnitt zwischen Bushaltestelle «Stedtli» und Treppenaufgang in die historische Altstadt.

Das «Stedtli» hat aktuell mit einigen Problemen zu kämpfen. Der Ort verliert aufgrund des Durchgangsverkehrs und des Lärms an Attraktivität. Mit dem Wegsterben von Gewerbe (diverse Läden, Papeterie, Metzgerei, etc.) verliert es zunehmend an Qualität. Auch ist Erlach vom demografischen Wandel betroffen



und es wohnen viele ältere Menschen in Erlach⁴. Um das «Stedtli» allgemein, aber auch gewerblich wieder attraktiver zu gestalten, ist die Schaffung einer Begegnungszone aus fachlicher Sicht sowohl aus ökonomischen als auch aus sozialen und ökologischen Gründen sinnvoll. Die Lärmbelastigung kann mit Tempo 20 deutlich reduziert werden. Der aktuelle Zustand der Pflasterung bedingt langfristig eine Sanierung. Ein sanierter Pflasterbodenbelag kann heute insbesondere in Bezug auf Lärm und Hindernisfreiheit deutlich an Qualität gewinnen. Ein vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten nach Art. 108 Abs. 4 ist bei der Schaffung dieser Begegnungszone nicht möglich. Langfristig betrachtet zeigt diese Massnahme jedoch klar einen Mehrwert für Erlach.

Option 1b:
Begegnungszone
«Amthausgasse»

Die Amthausgasse ist ebenso wie die Strasse Im Städtchen für Erlach von zentraler Bedeutung. Einerseits befindet sich hier die Gemeindeverwaltung, andererseits die Kantonspolizei. Das Strassenbild ist dem der Strasse im Städtchen sehr ähnlich und auch hier handelt es sich um eine Kantonsstrasse bzw. eine verkehrsreiche Strasse, die nicht im vereinfachten Verfahren als Begegnungszone umgewandelt werden kann. Es braucht ein Gutachten, siehe Option 1a. Es kommt hier regelmässig zu kleineren Staubildungen an der Abzweigung ins «Stedtli». Um diese Situation zu entschärfen, könnte die Schaffung einer Begegnungszone hier helfen. Aus fachlicher Sicht wird der Aufwand für den eher kleinen Strassenabschnitt jedoch als bedeutend erachtet und sollte nur im Zusammenhang mit Option 1a betrachtet werden.

Option 2:
Begegnungszone
Restaurant «DuPort»

Die verkehrlichen Bedingungen für eine Begegnungszone vom Knoten Stadtgraben / Seestrandweg / Heidenweg bis zum Seeufer (Camping) sind bereits heute vorhanden. Das Restaurant «Du Port» und der grosse Parkplatz dominieren diesen Knoten, der wie eine Drehscheibe funktioniert. Insbesondere der Platz weist bereits heute die Qualität einer Begegnungszone auf. Die Aufenthaltsqualität für zu Fussgehende könnte mit einer Begegnungszone weiter gestärkt werden. Auf der Achse zwischen dem Restaurant «Du Port» bis zum See inkl. Vorplatz des Campings sind wichtige Freizeitnutzungen. Im Sommer bei hohem Tourismusverkehr ist das Verkehrsaufkommen insgesamt sehr hoch (Langsam-, Velo- und MIV-Verkehr). Eine Begegnungszone kann hier als übergeordnete Verkehrsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden dazu dienen, um klar dem Langsamverkehr Vorrang zu bieten und in Zukunft eine «Flaniermeile» vom Stedtli zum See zu ermöglichen. Der Seestrandweg ist keine verkehrsintensive Strasse und dieser Strassenabschnitt kann im vereinfachten Verfahren ohne Gutachten in eine Begegnungszone umgewandelt werden.

Option 3:
Begegnungszone
«Stadtgraben»

Der Stadtgraben stellt heute die zentrale Verbindung zwischen Stedtli und Bielersee dar. Der Stadtgraben tritt wie eine Allee in Erscheinung und weist grundsätzlich bis zum Platz bzw. der Drehscheibe am Restaurant «Du Port» eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Von der Drehscheibe mündet der Stadtgraben in den Heidenweg und erschliesst damit die Petersinsel. Sowohl der Stadtgraben als auch der Heidenweg sind keine verkehrsintensiven Strassen und dieser Strassenabschnitt kann wie Option 2 im vereinfachten Verfahren in eine Begegnungszone umgewandelt werden. Will die Gemeinde Erlach das Stedtli und den See stärker miteinander verbinden, kann eine Begegnungszone vom Stedtli über den Stadtgraben bis hin zum See als sinnvolle Massnahme von Bedeutung sein.

⁴ Siehe auch Altersleitbild Sozialregion Erlach 2023, ratifiziert am 01.01.2023



Option 4:
Begegnungszone «Altstadt
und Schloss» mit
Verbindung Affenplatz -
Märit

Die Option 4 umfasst die Altstadt mit dem Schlossberg und dem Märit bis zum Affenplatz. Heute ist die Altstadt praktisch vom Verkehr ausgeschlossen und fast nur fussläufig erreichbar. Der Strassenabschnitt Märit weist im Bereich der Primarschule Verkehr auf. Hier kann die Schaffung einer Begegnungszone dazu dienen, die Schulwegsicherheit zu erhöhen und den Bereich Affenplatz bis Märit und Altstadt weiter verkehrlich zu beruhigen und aufzuwerten. Mit geeigneter Möblierung (vgl. Konzept Aufwertung Stedtli) könnte die Aufenthaltsqualität deutlich verbessert werden. Die Fortsetzung der Begegnungszone in der Altstadt kann nur durch die einfachere Signalisierung begründet werden – von den Verkehrsverhältnissen ist sie für die Altstadt nicht notwendig. Der Märit ist keine verkehrssensitive Strasse und es braucht kein Gutachten für eine Umwandlung in eine Begegnungszone. Der deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität besteht aus verkehrlicher Sicht ein eher geringer Mehrwert. Sie könnte aber sehr rasch und einfach realisiert werden.

Option 5:
Begegnungszone
«Historische Siedlung»

Die Begegnungszone «Historische Siedlung» umfasst nicht nur die zentralen Bereiche des «Schlossbergs» und des «Stedtli», sondern den gesamten Strassenraum der historischen Siedlung. Im Gegensatz zu den Optionen 1, 2 und 3 werden hier auch Siedlungsbereiche in die Begegnungszone integriert, deren Erdgeschossnutzungen nicht stark frequentiert sind. Die Argumentation für diese Begegnungszone fundiert auf dem Ansatz, Erlach insgesamt touristisch aufzuwerten und den gesamten historischen Siedlungsraum "fussverträglicher" zu signalisieren. Nicht alle Strassen im historischen Siedlungsgebiet haben einen gleichwertigen Charakter und nicht alle sind von identitätsstiftender Bedeutung. Es gibt hier klar Unterschiede in Qualität. Aus fachlicher Sicht wird daher nur an zentral bedeutsamen Strassenabschnitten die Umwandlung in eine Begegnungszone empfohlen.

Option 6:
Begegnungszone
«Böcklingasse»

Die Böcklingasse führt vom Städtchen und dem Affenplatz zum Seestrandweg. Es handelt sich hier um eine Quartierstrasse mit eigentümlicher Atmosphäre aufgrund ihrem engen Strassenquerschnitt und der historischen Bebauung. Neben dem Stadtgraben dient auch die Böcklingasse als Zugang zum See. An der Abzweigung Seestrandweg fehlt jedoch eine bauliche Fassung und der Charakter ändert sich abrupt. Die Böcklingasse ist keine verkehrssensitive Strasse und eine Umwandlung in eine Begegnungszone ist per erleichtertem Verfahren möglich. Aus fachlicher Sicht wird der Mehrwert eher als gering eingestuft, da die gefahrenen Geschwindigkeiten bereits heute sehr tief sind.

4.1.5

Einschätzung Bewilligungschancen

Bewilligungsfähigkeit
Optionen 1a und 1b

Mit Blick auf die Ziele werden Begegnungszonen insbesondere dort als sinnvoll erachtet, wo klar durch die Umwandlung ein Mehrwert erzeugt werden kann. Bei den Optionen 1a und 1b handelt es sich um verkehrssensitive Strassen, die ein Gutachten und eine Begründung nach Art. 108 Abs. 4 verlangen. Damit ist der Kanton Entscheidungs- und Kostenträger und es besteht das Risiko, dass der Kanton aufgrund der Kosten negativ entscheidet. Es besteht jedoch aufgrund des klaren Mehrwerts eine Bewilligungschance, die bei Option 1a höher eingestuft wird als bei Option 1b.

Bewilligungsfähigkeit
Optionen 2, 3, 4 und 6

Bei den Optionen 2, 3, 4 und 6 handelt es sich um nicht verkehrssensitive Strassen, die heute per vereinfachtem Verfahren in Begegnungszonen umgewandelt werden können. Die Gemeinde selbst ist hier Kostenträger und verantwortlich für eine normative Umsetzung. Option 3 hängt stark von der Arealentwicklung «Gravure» und der zukünftigen Erschliessung des neuen Areals ab. Die



Bewilligungsfähigkeit wird aus fachlicher Sicht insgesamt als hoch eingestuft. Der Mehrwert ist jedoch nicht bei allen Optionen gleich gegeben, siehe Tabelle. Die Kosten werden als gering eingestuft, da es sich in erster Linie um eine Signalisierungsänderung handeln würde.

Bewilligungsfähigkeit der
Optionen 5

Die Bewilligungschance für eine Begegnungszone im gesamten historischen Siedlungsgebiet (Optionen 5) wird aus fachlicher Sicht eher als gering eingestuft. Nicht alle Strassen eignen sich für eine Begegnungszone und aus fachlicher Sicht wird empfohlen, sich auf die identitätsstiftenden bedeutsamen Strassen zu beschränken.

Nr.	Mehrwert	Bewilligungsfähigkeit	Aufwand Umgestaltung	Empfohlene Priorität
1a	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmreduktion ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität ▪ Erhöhung gewerbliche Attraktivität ▪ Vortrittsregelung Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten und Begründung nach Art. 108 Abs. 4 notwendig ▪ Kanton Entscheidungs- und Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel bis hoch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoch
1b	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmreduktion ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität ▪ Vortrittsregelung Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten und Begründung nach Art. 108 Abs. 4 notwendig ▪ Kanton Entscheidungs- und Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel bis hoch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel
2	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität ▪ Vortrittsregelung Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten ▪ Gemeinde Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gering 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoch
3	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität ▪ Vortrittsregelung Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten ▪ Gemeinde Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel ▪ Mitberücksichtigung der Arealentwicklung «Gravure» 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoch
4	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mehrwert Märit hoch, Altstadt gering, da heute bereits ähnlich wie eine Begegnungszone ▪ dafür konsistente und einfache Signalisation möglich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten ▪ Gemeinde Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gering 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel
5	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmreduktion ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Erhöhung Aufenthaltsqualität ▪ Erhöhung gewerbliche Attraktivität ▪ Vortrittsregelung Fussgänger ▪ Vorsicht: Mehrwert nicht bei allen Strassen gleich gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten und Begründung nach Art. 108 Abs. 4 notwendig ▪ Kanton Entscheidungs- und Kostenträger ▪ Vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten bei nicht verkehrsintensiven Strassen ▪ Gemeinde Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gering
6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhöhung Sicherheit ▪ Vortrittsregelung Fussgänger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ vereinfachtes Verfahren ohne Gutachten möglich ▪ Gemeinde Kostenträger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gering 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mittel bis gering

Abbildung 8: Tabelle Bewilligungschancen der Begegnungszonen



5. Partizipatives Verfahren

Einleitung

Im Rahmen des Projekts «Begleitung Planung Stadtgraben» führte die Gemeinde Erlach ein partizipatives Verfahren mit einer Arbeitsgruppe Verkehr und der Bevölkerung durch. Im Rahmen des Verfahrens wurde unter anderem auch die Optimierung des Verkehrsregimes im Gebiet zwischen «Stedtli» und See diskutiert.

5.1 Vorgehen

Vorgehen

Im März 2022 wurde die Bevölkerung von Erlach eingeladen, ihre Ideen und Wünsche zur Entwicklung einzubringen. Hauptfragestellungen war die mittelfristige Entwicklung des Gebiets zwischen Stedtli und See. Am 11. Mai 2022 wurden die Themen in einem Workshop mit der Bevölkerung diskutiert. Unter anderem wurde diskutiert, wie die Besucher:innen empfangen werden, wie der Verkehr gelenkt und wo Anwohner:innen und Gäste parkieren sollen.

Die Themen wurden in Gruppenarbeiten in Form eines Brainstormings aufbereitet. Anschliessend wurden Verbesserungsmöglichkeiten und Lösungsvorschläge diskutiert.

Die Vorschläge werden auch der Arbeitsgruppe Verkehr vorgestellt und zur Diskussion unterbreitet werden.

5.2 Projektideen aus partizipativem Verfahren

Übersicht

Im Rahmen der Workshops sind aus der Bevölkerung Ideen und Verbesserungsvorschläge des Verkehrsregimes und Parkierung entstanden. Diverse der diskutierten Ideen wurden in der Gemeinde bereits im Rahmen anderer Planungen bearbeitet. Diese finden sich zum Teil in den Handlungsvorschlägen wieder (vgl. Kapitel 6) und werden nicht weiter erläutert.

Ebenso haben am Workshop viele die Aufwertung des Fussballfeldes am See gefordert. Was dabei aus verkehrlicher Sicht zu beachten ist, wird ebenso in Kapitel 6 kurz aufgezeigt.

Andere Vorschläge und Ideen aus dem Workshop wurden zusätzlich eingebracht und wurden fachlich überprüft. Diese Projektideen werden nachfolgend kurz vorgestellt und aus verkehrsplanerischer Sicht erläutert.

Einbahnregime
Seestrandweg



Abbildung 9: Skizze Einbahnregime Seestrandweg

Idee / Skizze

Aus der Bevölkerung wurde die Idee eingebracht, dass die Erschliessung der Parkplätze am Seestrandweg über ein Einbahn-Regime erfolgen könnte, bei dem der Verkehr via Stadtgraben hin- und via Seestrandweg-Camping weggeführt wird. Abbildung 6 zeigt eine Skizze der vorgeschlagenen Einbahnregimes.

Positive Aspekte

- Weniger Verkehr im Stadtgraben.
- Gewisse Entflechtung Knotenbereich Seestrandweg - Stadtgraben.
- Übersichtliches Verkehrsregime

Negative Aspekte

- Ausbau der Strasse durch den Campingbereich auf Standard der Erschliessungsstrasse nötig. Dies bedeutet Trennung der Fusswege und Fahrbahn, Verlust der Hecke entlang Seestrandweg im Bereich des Campings und Verlust von mehreren Bäumen sowie Verlust von Flächen, die heute für das Camping verwendet werden. Hohe Kosten
- Deutlich mehr Verkehr auf dem Seestrandweg, auf dem Vorplatz des Hauptgebäudes Camping, auf dem Fuss-, Wander- und Veloroute entlang des Sees und in unmittelbarer Umgebung der Campingplätze
- Zerschneidung der Campingplätze durch Verkehrsachse mit teilweise viel MIV mitten durch die Campingplätze und teilweise Verunmöglichung des Campingbetriebs wie heute (z.B. Hauptverbindung direkt vor dem Toilettengebäude des Campings)
- Mehrverkehr MIV und Erschliessungsfahrzeuge (Lieferwagen, LKW, Busse) auf Wanderweg, Veloroute und Freizeitrouten (Seestrandweg) ist unattraktiv und hat negative Sicherheitseffekte in den neu belasteten Abschnitten.
- Umwege und längere Fahrzeit für alle Personen, die auf den Parkplätzen Tennis und DuPort parkieren.
- Belastung der Erholungsräume entlang des Sees mit Zubringerverkehr zu Parkplätzen.

Einbahnregime Böcklingsgasse



Abbildung 10: Skizze Einbahnregime Böcklingsgasse

Idee / Skizze

Aus der Bevölkerung wurde die Idee eingebracht, dass die Erschließung der Parkplätze am Seestrandweg über ein Einbahn-Regime erfolgen könnte, bei dem der Verkehr via Böcklingsgasse hin- und via Stadtgraben weggeführt wird. Abbildung 7 zeigt eine Skizze des vorgeschlagenen Einbahnregimes.

Positive Aspekte

- Weniger Verkehr im Stadtgraben.
- Gewisse Entflechtung Knotenbereich Seestrandweg – Stadtgraben.

Negative Aspekte

- Umwege und längere Fahrzeit für alle Personen, die auf dem Parkplatz DuPort parkieren.
- Starke Verschlechterung der Situation für die an der Böcklingsgasse lebende Bevölkerung (Mehrverkehr, Lärm, Umwege durch Einbahnregime etc.)
- Knoten Böcklingsgasse - im Städtchen wird stärker belastet. Der Knoten ist aufgrund der örtlichen Situation weniger gut geeignet für die Abwicklung des Verkehrs als der heutige Knoten «Stadtgraben - Im Städtchen» (Sichtweiten, Restaurant mit Aussenbestuhlung, Stadtplatz, Fussgängerfrequenzen).

Fazit

Das hohe Verkehrsaufkommen im Sommer wird aus fachlicher Sicht nicht anhand von Einbahnverkehrslösungen, wie oben beschrieben verbessert. Die Massnahmen sind nicht zielführend und die negativen Aspekte überwiegen und würden neue Verkehrsprobleme erzeugen. Daher sind andere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen.

6. Handlungsvorschläge

Einleitung

Zur Verbesserung der Situation wurden neben der Begegnungszone auch andere Möglichkeiten zur Begegnung der Herausforderungen erarbeitet. Die möglichen Handlungsoptionen werden in diesem Kapitel erläutert. Nachfolgende **Abbildung 11** zeigt alle Handlungsvorschläge in der Übersicht.

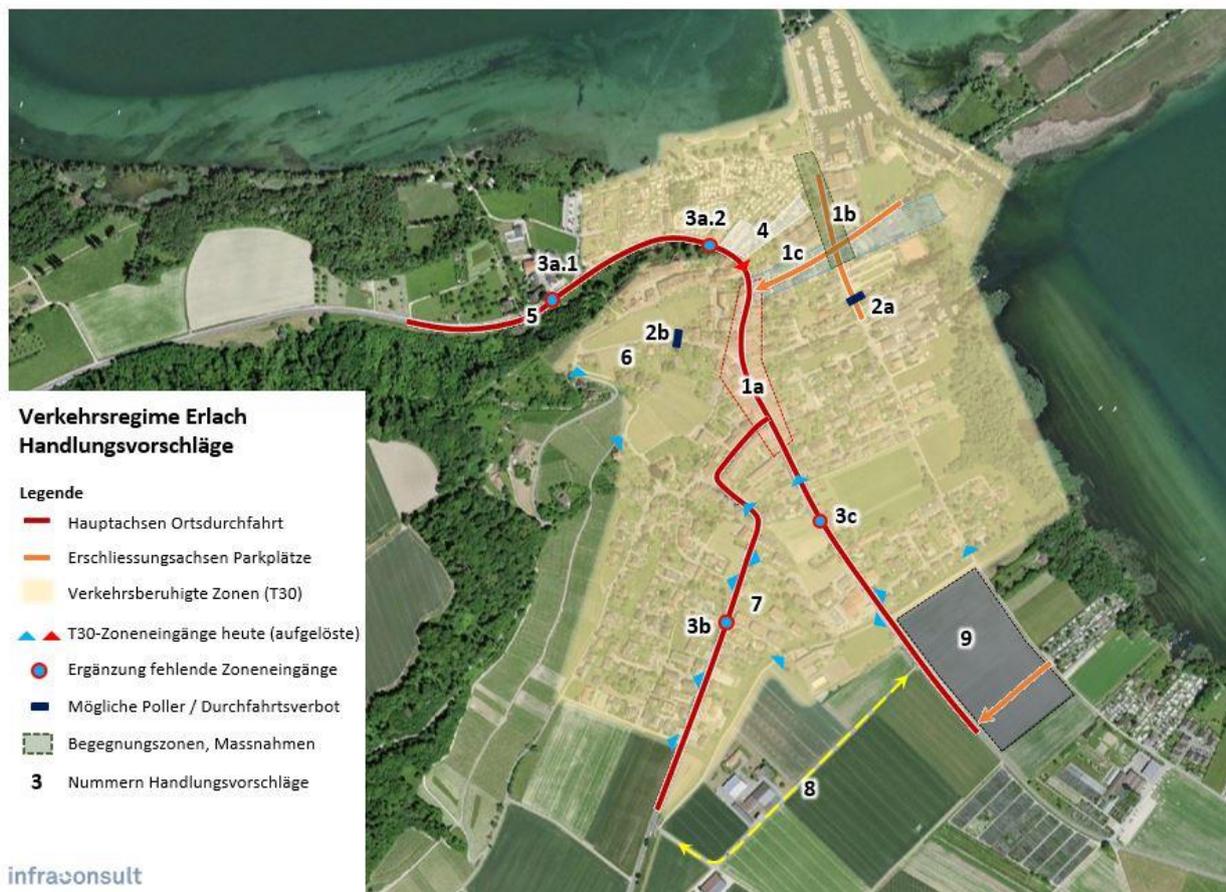


Abbildung 11: Übersicht Handlungsvorschläge (Darstellung: IC Infraconsult)

6.1 Vorschläge zu Begegnungszonen

Handlungsvorschlag 1a:

Umsetzung Begegnungszone «Stedtli», inkl. Affenplatz - Märit

Begegnungszone «Stedtli»,
inkl. Affenplatz - Märit

Wir empfehlen aufgrund der Analyse, die wichtigste Begegnungszone, die Begegnungszone «Stedtli» prioritär zu behandeln. Grundsätzlich ist diese bewilligungsfähig, braucht jedoch ein Gutachten und die Einschätzung des Kantons, was zeitaufwendig ist. In engem Zusammenhang steht dabei die kommunale Begegnungszone Affenplatz – Märit, welche durch die Gemeinde einfach zu realisieren wäre. Dieser Handlungsvorschlag bringt einen klaren Mehrwert für Erlach.



Zeitlich rascher und einfacher umsetzbar sind die Begegnungszonen auf Gemeindestrassen. Einzelne Verknüpfungen ergeben einfachere Signalisationen:

Handlungsvorschlag 1b:

Umsetzung Begegnungszone «Restaurant DuPort»

Begegnungszone
«Restaurant DuPort»

Weiter empfehlen wir, auch die Begegnungszone «Restaurant DuPort» umzusetzen. Mit dieser Massnahme soll die Verbindung zum See für die Zufussgehenden gestärkt werden und für mehr Klarheit im Verkehrsregime sorgen. Besonders im Sommer herrscht zwischen dem Restaurant «Du Port» und dem See ein grosser Verkehrsfluss (Langsam- und Veloverkehr, aber auch Campingverkehr).

Handlungsvorschlag 1c:

Umsetzung Begegnungszone «Stadtgraben»

Begegnungszone
«Stadtgraben»

Auch die Begegnungszone «Stadtgraben» könnte rasch und einfach umgesetzt werden und die beiden ersten Begegnungszonen miteinander verbinden. Mit dieser Massnahme würde sich die Begegnungszone vom Stedtli bis zum See wie ein roter Faden durchziehen und Ort und See noch stärker miteinander verbinden. Wichtig zu berücksichtigen ist hierbei die Arealentwicklung «Gravure» sowie deren Auswirkungen auf die Ränder und Nachbargrundstücke.

6.2

Vorschläge zu restlichen Strassen

Handlungsvorschlag 2a:

Prüfen Fahrverbote Stadtgraben / Seestrandweg

Prüfen Durchfahrtsverbote
Stadtgraben und
Seestrandweg

Zur Reduktion des unerwünschten (Parkplatzsuch-) Verkehrs in Nähe See könnten Durchfahrtsverbote helfen, den Verkehr nur noch für Anwohner, den Camping Erlach sowie den Hafen und Zubringer zuzulassen.

Handlungsvorschlag 2b:

Prüfen Fahrverbote Breitenweg / Kirchweg, Zubringer gestattet

Prüfen Durchfahrtsverbote
Breitenweg, Kirchweg

Zur Reduktion des unerwünschten (Parkplatzsuch-) Verkehrs in und um die Altstadt herum, sollen Durchfahrtsverbote am Kirchweg und Breitenweg erstellt werden, um klar den Verkehr lenken zu können. Aktuell verirren sich motorisierte Verkehrsteilnehmer in diesen engen Strassen, die zum Schloss führen und keine Parkplätze bieten. Diese Situation ist aus fachlicher Sicht definitiv verbesserungsfähig und die Fahrverbote helfen hier, den Verkehr in der Altstadt klar zu regeln.

Fahrverbot Breitenweg
besser signalisieren

Das Problem entsteht, weil beim Breitenweg das Fahrverbot erst am Knoten Breitenweg / Jolimontstrasse und nur schlecht sichtbar signalisiert ist - und weil auf dem Breitenweg kaum eine Wendemöglichkeit besteht, wenn die Parkfelder der Blauen Zone besetzt sind. Zur Verbesserung der Situation gibt es folgende Optionen:

- Option 1: Bessere Signalisation des Fahrverbots am Knoten Breitenweg / Jolimontstrasse und «Vorsignal» am Knoten Breitenweg / Märit (Fahrverbot in 200 m).
- Option 2: Verschieben der Fahrverbot-Signalisation an den Knoten Breitenweg / Märit mit klarer baulicher Kennzeichnung (wie z. B. Querversatz mit Schild und Bodenmarkierung).

Welche Option zielführend ist, hängt davon ab, ob die Zufahrt auf die Jolimontstrasse im allgemeinen Fahrverbot mit Erlaubnis für Zubringer möglich ist. Im Grundsatz empfehlen wir Option 2 der Option 1 vorzuziehen. Ist die Zufahrt auf die Jolimontstrasse jedoch für Nicht-Zubringer notwendig, dann ist Option 2 nicht machbar und wir empfehlen Option 1.

Handlungsvorschlag 3a: Verschieben Zoneneingang Galsstrasse

Verschieben Zoneneingang
Galsstrasse

Zur Verbesserung der Sicherheitsaspekte bei der Querung der Galsstrasse auf Höhe des Stadtgrabens sowie zur besseren Positionierung des Tempo-30-Zoneneingangs «Galsstrasse» soll dieser weiter Richtung Gals verschoben werden.

Für einen neuen Zoneneingang Richtung Gals bestehen zwei Optionen:

- Option 1: Verlängerung der Tempo-30-Zone bis zum Ortseingang bei der Veloquerung (vgl. Handlungsvorschlag 5)
- Option 2: Verlängerung der Tempo-30-Zone um nur 50 bis 150 m

Option 1 direkt am Ortseingang (siehe Abbildung 11, 3a.1) eignet sich sehr gut für eine Geschwindigkeitsreduktion und eine Integration der Veloquerung in den neuen Zoneneingang. So kann die Geschwindigkeit schrittweise reduziert werden und die Sicherheit bei der Querung der Galsstrasse im Bereich des Stadtgrabens tatsächlich verbessert werden, sowohl für den Langsamverkehr als auch den Veloverkehr. Ebenso schlagen wir vor, die Strasse «Unter den Halden» in die Tempo-30-Zone zu integrieren.

Option 2 beschreibt den Tempo-30-Zoneneingang rund 50 bis 150 Meter weiter nord-westlich auf Höhe der Parzelle 754 (siehe Abbildung 11, 3a.2). Diese Option eignet sich grundsätzlich, um die Sicherheit für Fussgänger:innen zu erhöhen (vgl. Kapitel 3), integriert jedoch nicht den Veloverkehr. Nachfolgende **Abbildung 12** zeigt eine grobe Skizze der beiden Optionen 1 und 2 als mögliche Zonentore (vertiefte Abklärungen der Machbarkeit und technischen Details vorbehalten).

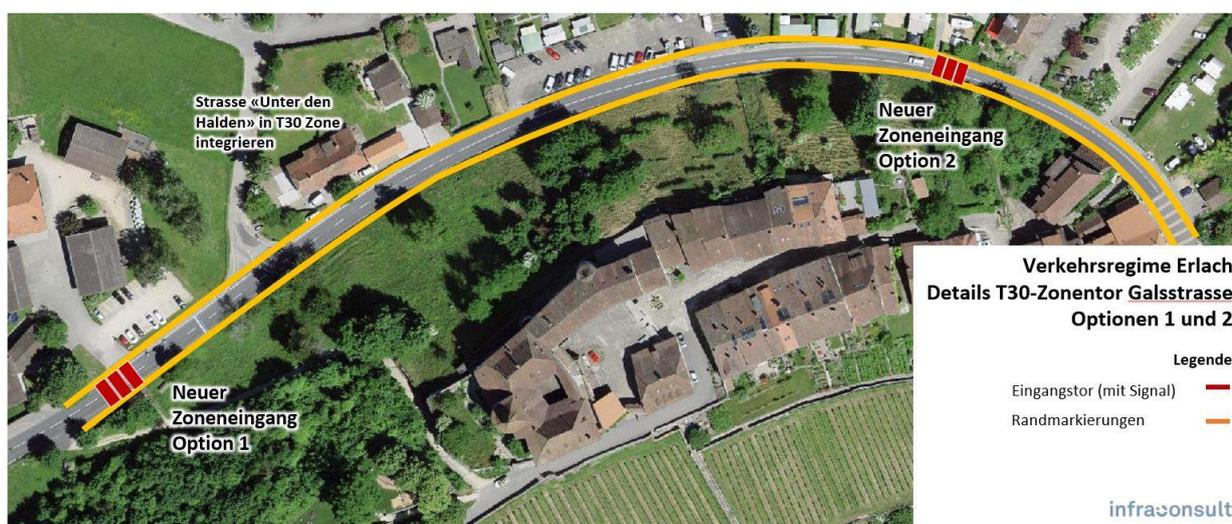


Abbildung 12: Vorschläge für neue Standorte Tempo-30-Zoneneingang «Galsstrasse» (Darstellung: IC Infraconsult)



Handlungsvorschlag 3b: Verschieben Zoneneingang Insstrasse

Verschieben Zoneneingang
Insstrasse

Zur Verbesserung der Sicherheitsaspekte beim Ortseingang von Ins herkommend soll der Ortseingang auf der Insstrasse besser positioniert werden. Insbesondere ist hier auch die Veloroute und die Schulwegsicherheit zu berücksichtigen. Das Tempo-30-Schild sollte vor der Kurve sichtbar positioniert werden (Bereich Bushaltestelle).

Handlungsvorschlag 3c: Erstellen Zoneneingang Vinelzstrasse

Verschieben Zoneneingang
Vinelzstrasse

Der Ortseingang an der Vinelzstrasse muss im Zusammenhang mit der Realisierung der Begegnungszone «Stedtli» in Einklang gebracht werden. Die Tempo-30-Zone «Vinelzstrasse» muss vor der Bushaltestelle «Stedtli» erfolgen und verschoben werden, sodass Fahrende sich auf die Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h und dann auf 20 km/h einstellen können.

Handlungsvorschlag 4: Direkterschliessung von Galsstrasse des Areals «Gravure», KÜO Winterstandplätze Fahrende und langfristige Möglichkeit Erschliessung Camping

Direkterschliessung Areal
«Gravure» und Fahrende

Eine zusammengefasste und koordinierte Erschliessung des Areals der «Gravure», den Platz für Fahrende sowie in Zukunft auch den Campingplatz seitens der Galsstrasse wurde eingehend geprüft und dem Kanton vorgelegt. Leider willigte der Kanton (AGR) wegen der KÜO dem Vorhaben nicht zu. Die Erschliessung dürfe nicht über die KÜO von der Galsstrasse her erfolgen, siehe nachfolgende Erläuterung:

Ablehnende Haltung

Die Abteilung Kantonsplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat eine Anfrage zur Erschliessung mit drei verschiedenen Optionen seitens der Galsstrasse (siehe Optionen 1 bis 3 im Anhang) mit dem Mail vom 19.10.2022 abschlägig beantwortet. Leider beinhaltet die Antwort des AGR keine gesamtheitliche Würdigung der Erschliessungsfrage. So wurden insbesondere die nun erforderliche Beeinträchtigung der denkmalpflegerisch bedeutenden Baumallee und dessen Fussweg im Stadtgraben nicht berücksichtigt. Zudem wird langfristig eine optimale Erschliessung der Fahrenden Stellplätze und des Campings verunmöglichlicht. Dies führt zu einer nicht erwünschten verkehrlichen Belastung des gesamten Stadtgrabens.

Für die Erschliessung des Areals wird nun, wegen der ablehnenden Haltung des AGR, der Zugang via die Parzelle 1265 vom Stadtgraben her empfohlen. Dieser Standort ermöglicht es, alle Bereiche gleichwertig zu erschliessen und lässt den bereits heute stark frequentierten nachfolgenden Platz und den Stadtgraben Richtung See «in Ruhe». Der erste Abschnitt des Stadtgrabens wird gleichwohl verkehrlich belastet und die Baumallee beeinträchtigt.

Fazit

Eine rückwärtige Erschliessung des Areals wurde seitens des AGRs abgelehnt und eine Erschliessung des neuen Wohnareals «Gravure» soll über den Stadtgraben erfolgen, da so eine gleichwertige Erschliessung aller Bereiche auf der Parzelle sichergestellt wird. Durch die neuen Bewohner:innen auf dem Areal wird



der Stadtgraben weiter belebt. Das Mehr an Mobilität am Stadtgraben kann sowohl positive als auch negative Auswirkungen nach sich ziehen. Hier ist eine gute Planung gefragt. Die Arealentwicklung «Gravure» weist viel Potential auf, Erlach als attraktiven Wohn- und Lebensort am Bielersee zu stärken.

Prüfen Verbesserung
Veloquerung Galsstrasse

Handlungsvorschlag 5: Prüfen Verbesserung Veloquerung Galsstrasse

Der Veloweg ist auf der Galsstrasse beim Ortseingang nach Erlach subjektiv gefährlich. Ebenso sind für Velofahrende die Knoten Seestrandweg / Stadtgraben und Amtshausgasse / Vinelzstrasse unübersichtlich. Begegnungszonen könnten die Überschaubarkeit an den wichtigen Knoten verbessern. Es bleibt die unbefriedigende Situation auf der Galsstrasse.

Für mögliche Massnahmen bestehen grundsätzlich zwei Optionen:

- Option 1: Verlängerung der Tempo-30-Zone bis zum Ortseingang und Integration der Veloquerung in den Zoneneingang.
- Option 2: Lokale Verbesserung der Veloquerung, ohne Verlängerung der Tempo-30 Zone (z. B. Erstellen eines Querversatz zur Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten)

Option 1 ist vielversprechend, weil die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten bereits am Ortseingang angezeigt wäre. Im Zusammenhang mit einer Begegnungszone im «Stedtli» kann die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h und dann auf 20 km/h schrittweise vorgenommen werden. Andererseits ist die Siedlungsstruktur in diesem Bereich der Galsstrasse heute noch «ländlich» und für eine Tempo-30-Zone (ohne Realisierung einer Begegnungszone im «Stedtli») etwas weniger nachvollziehbar. Ohne Massnahmen wird es bei diesen Fahrbahnverhältnissen schwer sein, die gefahrene Geschwindigkeit tatsächlich auf 30 km/h zu bringen. Dazu bräuchte es voraussichtlich ein oder zwei Querversätze oder leichte Kurven.

Hier kommt **Option 2** ins Spiel: Mit einer punktuellen Anpassung soll die gefahrene Geschwindigkeit bei der Veloquerung stärker reduziert werden als heute. Die Möglichkeit zur indirekten Querung besteht bereits heute (kurzer Mehrzweckstreifen in Strassenmitte). Zur Senkung der Geschwindigkeiten gibt es verschiedene bauliche Optionen wie Querversätze, Verengungen oder Kurven um ein Hindernis in Strassenmitte (wie beim Ortseingang auf der Insstrasse).

Empfehlung: Erweiterung
Tempo 30 Zone, Option 1

Wir schlagen vor, dem Kanton (OIK III) die Option 1 zur Umsetzung vorzuschlagen (mögliche Lösungen und technische Machbarkeit etc.). Sie stehen auch mit einer Realisierung einer Begegnungszone «Stedtli» nicht im Widerspruch.

Kernfahrbahn aufgrund
Verkehrsfrequenz nicht
geeignet

Eine weitere Idee, die oft im Zusammenhang mit der Velosicherheit genannt wird, ist eine Kernfahrbahn. Aufgrund des geringen Strassenquerschnitts von durchschnittlich etwa 5.7 bis 6.5 Metern sowie den Verkehrsfrequenzen ist eine Kernfahrbahn in diesem Abschnitt verkehrlich nicht optimal. Die Praxis zeigt, dass Kernfahrbahnen bei diesen engen Querschnitten und derart hohen Frequenzen in der Regel immer überfahren werden und dadurch für die Velofahrenden keine Sicherheitsgewinne entstehen. Viel wichtiger für die Sicherheit der Velofahrenden ist die Reduktion der Geschwindigkeit, die mit der Option 1 (Verlängerung der Tempo 30 Zone) erreicht werden kann.



6.3

Vorschläge für weitere Anpassungen

Handlungsvorschlag 6:

Prüfen Integration Privatwege in Tempo-30-Zone

Prüfen Integration
Privatwege in Tempo30-
Zone

Der Bürgerweg ist nicht Teil der siedlungsumfassenden Tempo-30-Zone. Wir schlagen vor, dieser Weg ist aus Sicht der Vollständigkeit der Zonen im gesamten Siedlungsgebiet auch in die Tempo-30-Zone zu integrieren.

Handlungsvorschlag 7:

Prüfen flankierende Massnahmen Brühlgatterweg

Prüfen flankierende
Massnahmen
Brühlgatterweg

Verschiedene Verkehrsteilnehmende nutzen den Brühlgatterweg offenbar als «Umfahrung» des Zentrums. Sollte eine Begegnungszone «Stedtli» (vgl. Handlungsvorschlag 1a) zum Zug kommen, wird die «Umfahrung» eventuell mehr genutzt. Im Rahmen der Umsetzung der Begegnungszone ist deshalb zu prüfen, ob auf dem Brühlgatterweg flankierende Massnahmen umgesetzt werden sollen, um diese «Umfahrungsmöglichkeit» entweder zu unterstützen oder zu verhindern – dies unter Berücksichtigung der verkehrlichen Zielsetzungen der Gemeinde.

Handlungsvorschlag 8:

Verbesserung der Parkierungsmöglichkeiten

Prüfen Parkmöglichkeit aus-
serhalb der Siedlung

Die Parkplatzsituation ist eine der grössten Verursacher der verkehrlichen Probleme in Erlach. Könnten die grösseren Parkplätze an einem Ort zusammengelegt werden, würde sich die Problematik des Parkplatzsuchverkehrs und der Belastungen auf verschiedenen Verkehrsachsen verringern.

Prüfung Verlegung
grösserer Parkplätze

Gemäss Raumplanungsgesetz, Art. 3a muss Kulturland erhalten werden. Wird beispielsweise Kulturland oder gar Fruchtfolgefläche bebaut, ist für ein Ausgleich Sorge zu tragen. Ein neuer Parkplatz ausserhalb des Siedlungsgebiets kann nur in diesem Zusammenhang betrachtet werden, ist jedoch nicht gänzlich unmöglich. Noch nicht kategorisierte Fruchtfolgeflächen sind Richtung Le Landeron vermutlich vorhanden, die für einen Ausgleich herangezogen werden könnten. Aus verkehrlicher Sicht ist die Möglichkeit einer dezentralen Parkierung ausserhalb des Siedlungsgebiets insbesondere in den Sommermonaten zu prüfen.

Nutzungsmöglichkeiten
aufzeigen

Raumplanerisch reicht eine verkehrliche Begründung für die Beanspruchung von bisher un bebauten Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets nicht aus. Es müssen auch klar erkennbare ortsbauliche Vorteile aufgezeigt werden. Somit ist der Nutzen und der Bedarf der Aufwertung am Seebereich aufzuzeigen. Dazu liegen aber noch zu wenig klare und notwendige Nutzungsvorstellungen vor.

Öffentliche Freiflächen
anstelle Parkierungsanlagen
in Seenähe

Eine Möglichkeit bestünde darin die bestehenden Parkplätze am Seeufer für Tourismus- und Freizeitnutzungen umzugestalten und aufzuwerten. In Seenähe besteht hier gegenüber der Arealentwicklung «Gravure» am Parkplatz «DuPort» Aufwertungspotential. Eine Seepromenade könnte entstehen und attraktiver für Erlacher:innen und Gäste werden, wenn der Parkplatz als öffentlicher Platz oder öffentliche Grünfläche in Erscheinung träte.

Prüfen von Parkuhren im
Bereich Stedtli und
Amtshausgasse

Des Weiteren sollte diskutiert werden, ob eine Parkplatzbewirtschaftung der Parkfelder im Bereich Stedtli und der Amthausgasse mit Parkuhren (oder einer App-Lösung) sinnvoll ist. Falls im Stedtli eine Begegnungszone erstellt wird, sind nur noch wenige Kurzzeitparkplätze im Bereich der Begegnungszone möglich (da Kantonsstrasse).

Verbesserung
Verkehrsablauf
Tennisparkplatz

Beim Tennisparkplatz ist die Verkehrssicherheit für Fussgänger:innen und Veloverkehr beim Parkplatzeingang zu verbessern. Zudem sollen mit einem Einbahnverkehr auf dem Parkplatz die Verkehrsabläufe verbessert werden. Die Gemeinde hat ein entsprechendes Projekt im Herbst 2022 bewilligt.

Handlungsvorschlag 9: Förderung von ÖV und Veloverkehr

Reduktion des MIV durch
Förderung ÖV

Eine weitere Massnahme ist die gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs ÖV und des Veloverkehrs, insbesondere an Wochenenden und im Sommer. Die Gäste sollen vermehrt mit dem öffentlichen Verkehr und dem Velo (bzw. E-Bike) anreisen. Mit der Verschiebung von Fahrten vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV kann die Verkehrsbelastung reduziert werden (Verbesserung der ÖV Verbindungen im Sommerhalbjahr – Anpassung Parkgebühren, Reduktion Parkplätze).

Handlungsvorschlag 10: Verbesserung Wegverbindungen Uferweg und Durchwegung Fussballfeld

Attraktivierung
Rasenspielfeld See

Im Rahmen der Attraktivierung des Rasenspielfeldes sind die Wegführungen speziell zu beachten. Zum einen betrifft es eine attraktive Weiterführung des Uferweges (Abbildung 13, rote Pfeile) und zum anderen die Integration der Fusswegführung vom Gravure Areal (Abbildung 13, gelber Pfeil). Auf dem Areal der Gravure soll für Kleinkinder ein Spielplatz eingerichtet werden müssen. Ebenso hat die Investorin für Jugendliche und Erwachsene Spiel- und Aufenthaltsflächen auszuweisen. Es ist geplant, diese auf dem Areal des Fussballfeldes zu realisieren. Durch die unmittelbare Nähe des Rasenfeldes könnte eine WinWin Situation mit den Bedürfnissen der Gemeinde erreicht werden. Eine Mitfinanzierung würde durch eine direkte Wegverbindung einfacher möglich werden. Einen Vorschlag zur Neugestaltung des Rasenfeldes haben zwei Gemeinderätinnen erarbeitet. Die Wegführung, die Auswahl und die Platzierung der Gestaltungs- und Aufenthaltselemente sind ausgerichtet auf die Nutzungsansprüche der zukünftig Beteiligten (Erlacher:innen, Bewohner:innen Gravure-Überbauung, Gäste) zu planen und zu koordinieren.

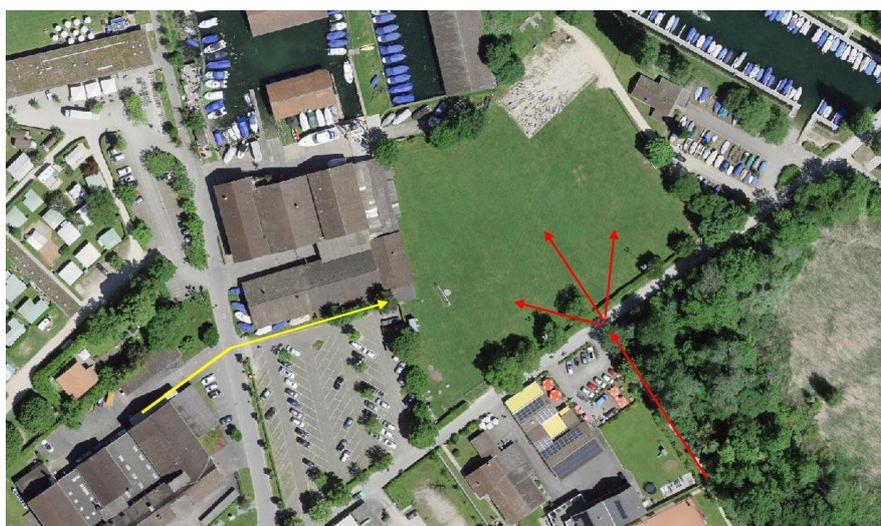


Abbildung 13: Wegführung Rasenspielfeld (Darstellung:IC Infraconsult)

7. Umsetzungsplan

Der nachfolgend aufgeführte Umsetzungsplan setzt eine breite, politische Diskussion voraus, welche Massnahmen mit welchen Prioritäten umgesetzt werden sollen.

7.1 Vorgehen

Nr.	Massnahme	Priorität
1	<p>Erarbeiten Gesamtprojekt aller Begegnungszonen: <i>Teil 1: Begegnungszonen «Stedtli» inkl. Affenplatz - Märli</i> <i>Prüfen und Umsetzen der Begegnungszone auf Kantonsstrasse (Handlungsvorschlag 1a),</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ist Antragstellerin gegenüber dem Kanton, Entscheid des Kantons ▪ Erstellen der Projektierung, Erstellen Gutachten, in Zusammenarbeit mit dem Kanton (Kantonsstrasse) inkl. Prüfung flankierende Massnahmen auf dem Brühlgatterweg (Handlungsvorschlag 7) ▪ Publikation Projekt (und Rechtsweg), Umsetzung (Bau) <p><i>Prüfung Begegnungszone Affenplatz – Märli, ev. inkl. Altstadt</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag an Gemeinderat, Entscheid Gemeinderat ▪ Erstellen der Projektierung und einfaches Gutachten ▪ Bewilligung durch Kanton ▪ Publikation Projekt (und Rechtsweg), Umsetzung (Bau) <p><i>Teil 2: Detaillierte Prüfung der Begegnungszonen «Restaurant DuPort» und «Stadtgraben»</i> <i>Prüfen und Umsetzen der Begegnungszone auf Gemeindestrasse (Handlungsvorschlag 1b / 1c)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag an Gemeinderat, Entscheid Gemeinderat ▪ Erstellen der Projektierung und einfaches Gutachten ▪ Bewilligung durch Kanton ▪ Publikation Projekt (und Rechtsweg), Umsetzung (Bau) <p><i>Teil 3: Beantragung Verlängerung der Tempo 30 Zonen auf Kantonsstrassen</i> <i>Verlängerung der Tempo 30 Zone auf Kantonsstrassen (Handlungsvorschlag 3a bis 3c)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ist Antragstellerin gegenüber dem Kanton, Entscheid des Kantons ▪ Antrag an Gemeinderat, Entscheid Gemeinderat für Beantragung beim Kanton ▪ Erstellen der Projektierung und Gutachten, Projektierung neue Zoneneingänge ▪ Bewilligung durch Kanton ▪ Publikation Projekt (und Rechtsweg), Umsetzung <p><i>Teil 4: Prüfen Verbesserung Veloquerung Galsstrasse und Verschieben Zoneneingang Galsstrasse</i> <i>Verbesserung Velosituation auf der Galsstrasse (Handlungsvorschlag 5)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gemeinde ist Antragstellerin gegenüber dem Kanton, Entscheid des Kantons ▪ Erstellen Detailkonzept für «Verlängerung der Tempo-30-Zone» bis an den Ortsrand. ▪ Erstellen Detailplanung, Projektierung ▪ Bewilligungsverfahren, Publikation, Umsetzung (Bau) 	<p>Gutachten erstellen bis Q3 2023, Bewilligung Q4 2023 Umsetzung 2024</p>

Nr.	Massnahme	Priorität
2	<p>Prüfen Fahrverbote und Signalisationsanpassungen <i>Umsetzung aller Anpassungen an Signalisationen (Handlungsvorschlag 2)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Antrag an Gemeinde, Entscheid der Gemeinde ▪ Erstellen Detailplanung ▪ Erlass der zuständigen Behörde, Zustimmung TBA (bei Fahrverboten) ▪ Umsetzung der Signalisation und Markierungen ▪ Publikation der Verfügung (und Rechtsweg) 	<p>Gutachten erstellen bis Q3 2023, Bewilligung Q4 2023 Umsetzung 2024</p>
3	<p>Verbesserung der Parkmöglichkeiten <i>Massnahmen zur Parkplatzsituation (Handlungsvorschlag 8)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der raumplanerischen Realisierbarkeit ▪ Erarbeitung eines Parkplatzkonzepts für die gesamte Gemeinde ▪ Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten auf den Parkplätzen ▪ Erstellen neue Betriebskonzepte ▪ Antrag an die Gemeinde, Entscheid der Gemeinde ▪ Projektierung ▪ Umsetzung (Bau) 	<p>Voranfrage AGR, Gutachten erstellen bis Q4 2023, Bewilligung Q1/2 2024 Umsetzung 2025/26</p>
4	<p>Förderung von ÖV und Veloverkehr <i>Massnahmen zur Förderung von ÖV und Veloverkehr (Handlungsvorschlag 9)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erstellen eines Förderplans für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr mit Handlungsempfehlungen, Prüfung veränderte Parkplatzbewirtschaftung ▪ Antrag an die Gemeinde, Entscheid der Gemeinde ▪ Umsetzung des Förderplans 	<p>Plan erstellen Ende 2023, Umsetzung ab 2024</p>

Tabelle 3: Umsetzungsplan

7.2

Nächste Schritte

Erarbeiten
Verkehrsgutachten und
Detailplanungen

Die nächsten Schritte für die Massnahmen sind im Umsetzungsplan skizziert. Im Anschluss auf eine positive Annahme von Massnahmen des vorliegenden Berichts sollen Verkehrsgutachten für die Einrichtung der einzelnen Begegnungszonen ausgearbeitet und die Detailplanungen von allenfalls notwendigen baulichen Massnahmen erstellt werden. Dringlich sind Projekte mit Schnittstellen zur Arealentwicklung «Gravure».

Nachfolgende Abbildung zeigt ein erster Vorschlag der gestaffelten Umsetzung der Massnahmen.

Massnahme	2022		2023												2024												2025			
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	11	12		
1 Erarbeiten Gesamtprojekt aller Begegnungszonen					Vorbe- reitung		Gutachten		Bewilligung																					...
2 Erschliessung Areal «Gravure», Fahrende und Camping		Vorbe- reitung			Projektierung				Bewilligung																					...
3 Prüfen Fahrverbote und Signalisationsanpassungen					Vorbe- reitung		Gutachten		Bewilligung																					...
4 Verbesserung der Parkmöglichkeiten									Vorbereitung											Gutachten		Bewilligung								Umsetzung im 2024/25 ...
5 Förderung von öV und Veloverkehr																														...

Abbildung 14: Vorschlag Umsetzungsplan 2023/24 und weitere Jahre



8. Option Parkplatzkonzept

Einleitung

Das bestehende Parkplatzkonzept von Erlach ist heute eine Kompromisslösung, die viel Geduld erforderte und einige Zielkonflikte mit sich brachte. Durch die Zunahme an Mobilität hat Erlach heute bereits im Sommer in Seenähe das Problem, nicht allen gerecht werden zu können. Mit der Arealentwicklung «Gravure» wird im Zentrum ein neues Wohnareal erstellt und es ist in Zukunft durch die neuen Bewohner:innen nochmals mit einem Mehr an Mobilität zu rechnen. Die Parkplätze dazu werden auf dem Areal unterirdisch erstellt werden müssen.

Die attraktive Seelage und das historische Städtchen ziehen viele Besuchende an. Die Auslagerung der Parkplätze an die Peripherie würde neue Flächen an Kulturland benötigen, was raumplanerisch unerwünscht ist. Die Bewilligungsfähigkeit kann nicht ganz ausgeschlossen werden, sie müsste aber eingehender geprüft werden – wie in Kapitel 6 ausgeführt wurde. Alternativen im bestehenden Siedlungsgebiet sind ebenfalls zu prüfen.

Erarbeitung Parkplatzkonzept Winter / Sommer

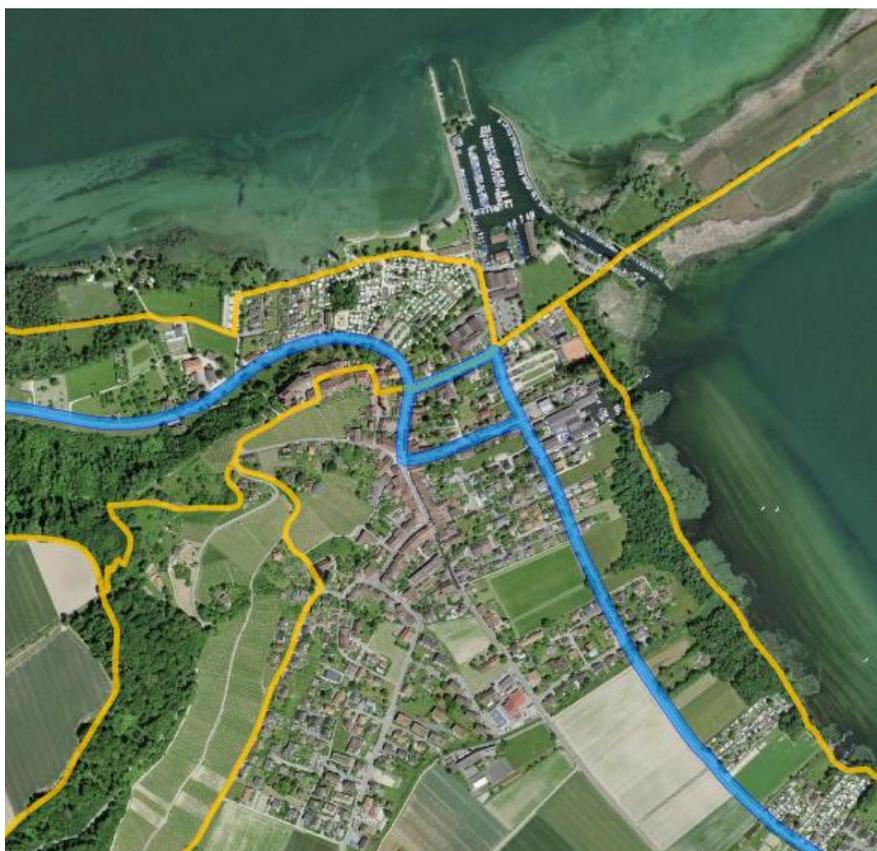
Fazit

Nach prüfen der raumplanerischen Voraussetzungen, wird es als sinnvoll erachtet, das Parkplatzkonzept in Erlach zu überarbeiten. Es wird empfohlen, die Winter- und Sommersituation gesondert zu betrachten, um eine tragfähige Lösung zu finden. Eine dezentrale Parkierung im Sommer könnte dazu beitragen, das «Stedtli» und den See qualitativ aufzuwerten und den Fussverkehr zwischen See und Stedtli zu fördern und zu verbessern.

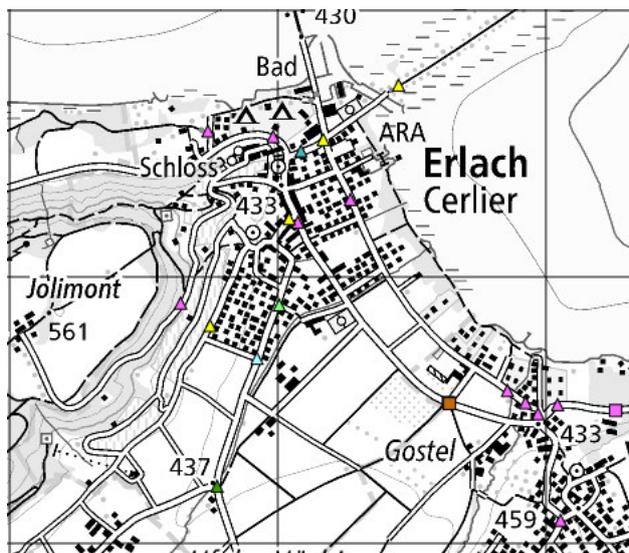
Anhang

A1 Grundlagen

Wanderwege und Veloverkehrsrouten



Unfallstatistik



Legende

Unfallsschwere - Gravit  de l'accident - Gravit  dell' incidente - Severity of accident

	Unfall mit:		Incidente con:	
	Accident avec:		Accident with:	
⊞	Get�teten	U(G)	Persone decedute	U(G)
	Tu�s	U(G)	Fatalities	U(G)
□	Schwerverletzten	U(SV)	Feriti gravi	U(SV)
	Bless�s graves	U(SV)	Severe injuries	U(SV)
△	Leichtverletzten	U(LV)	Feriti leggeri	U(LV)
	Bless�s l�gers	U(LV)	Light injuries	U(LV)

A2 Fotodokumentation Handlungsbedarf

Verbesserung der Situation im Stadtgraben und am Knoten Stadtgraben / Seestrandweg sowie den Zufahrten zu den Parkplätzen



Bilder: André König (IC Infraconsult)

Verbesserung der Sicherheit bei den beiden Treppen von der Altstadt in Richtung Stadtgraben



Bilder: Google (Sept. 2014)

Verschieben Zoneingangstor Galsstrasse (Optionen 1 und 2)



Bild: Google (Sept. 2014), André König (IC Infraconsult)

Klären Erschliessung neue Areale «Ertop» und «Fahrende»



Bilder: André König (IC Infraconsult)

Vermeidung von (Parkplatz-)Suchverkehr in Wohnquartieren



Bilder: André König (IC Infraconsult)

Fehlende Zonen30-Tore ergänzen



Bilder: Google (Sept. 2014)

Optimieren Veloverkehrsführung beim Ortseingang Galsstrasse



Bilder: Google (Sept. 2014)

Amthausgasse optimieren: Staubbildung, Sicherheitsempfinden, Aufenthaltsqualität



Bilder: Google (Sept. 2014)

Signalisation Nebenweg vorhanden



Bilder: André König (IC Infraconsult)

Umfahrung auf Nebenstrasse



Bilde Google (Sept. 2014)

Verbesserung der Veloabstellsituation im «Stedtli»



Bild: Google (Sept. 2014)

A3 Erschliessung Gravure: Optionen über Galsstrasse

Option 1: Auf Parz. 2222 und 242

Kurzbeschreibung

Eine Möglichkeit ist die Direkterschliessung durch die Parzellen Nr. 242 und 2222. **Abbildung 15** zeigt eine Skizze der Option 1.

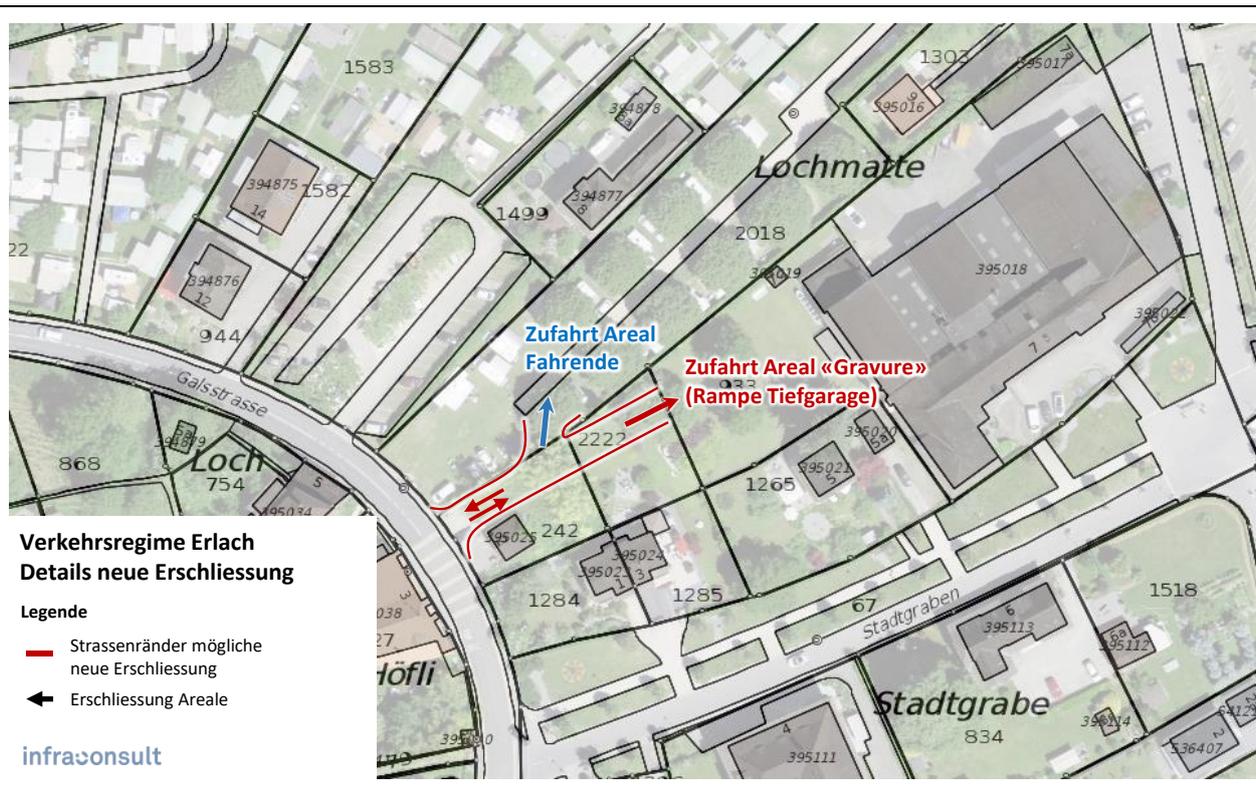


Abbildung 15: Mögliche neue Erschliessung der Areale «Gravure» und «Fahrende»: Option 1 (Darstellung: IC Infraconsult)

Vorteile Option 1

- Direktste mögliche Zufahrt für Areal «Gravure» von der Galsstrasse her,
- Areal des Campings / öffentliche Böden minimal betroffen,
- Rampe kann bereits auf Parz. 2222 erstellt werden.
- Privatrechtlich besteht ein eingetragenes Wegrecht

Nachteile Option 1

- Durchsetzung Wegrecht aufwändig
- Höherer Flächenverbrauch gegenüber anderen Varianten
- Zusätzliche Zufahrt auf die Galsstrasse notwendig,
- Ein Baum auf Parzelle 2018 muss entfernt werden,
- Durchquerung der Parzellen 2222 und 242 mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit von Einsprachen seitens Eigentümer*in und eher hohes Risiko, dass die Einsprachen gutgeheissen werden (Nachweis überwiegendes öffentliches Interesse schwierig).

Abbildung 16



Abbildung 17: Bestehendes Parking und Camping-Areal, Foto: IC Infraconsult

Option 2: Auf Parz. 2018 entlang der Parz. 2222 und 242

Kurzbeschreibung

Eine Möglichkeit ist die Direkterschliessung am südöstlichen Rand der Parzellen Nr. 2018. **Abbildung 18** zeigt eine Skizze der Option 2.

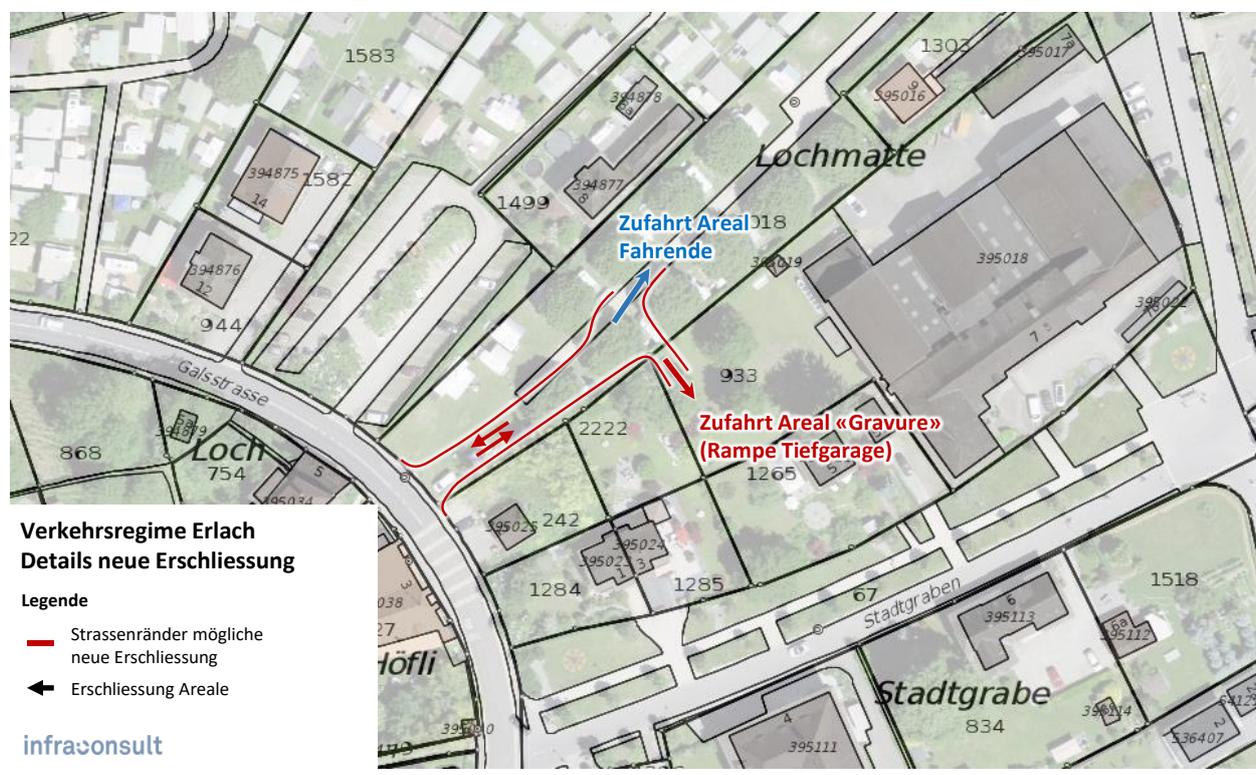


Abbildung 18: Mögliche neue Erschliessung der Areale «Gravure» und «Fahrende»: Option 2 (Darstellung: IC Infraconsult)

Vorteile Option 2

- Sehr direkte Zufahrt für sowohl Areal «Gravure» und Areal Fahrende / Camping von der Galsstrasse her,
- Auf Parzelle in öffentlicher Hand (keine Privateigentümer mit Bodenverlusten).

Nachteile Option 2

- Zusätzliche Zufahrt auf die Galsstrasse notwendig,
- KÜO Winterstandplätze Fahrende massgeblich betroffen, Anpassung notwendig
- Verlust von Rasenfläche auf Parzelle 2018 durch Erstellung von asphaltierter Fläche,
- Campingbetrieb (Pacht) eingeschränkt
- Zwei bis drei Bäume auf Parzelle 2018 müssen entfernt werden,
- Gewisse Wahrscheinlichkeit von Einsprachen seitens Eigentümer*in Parz. 2222 und 242.

Option 3: Querung Parz. 2018 vom Parkplatz her

Kurzbeschreibung

Die Dritte Option ist die Nutzung des Strassenanschlusses des bestehenden Parkplatzes und Erschliessung der Parzellen via den bestehenden Parkplatz durch die Parzelle 2018. **Abbildung 19** zeigt eine Skizze der Option 3.

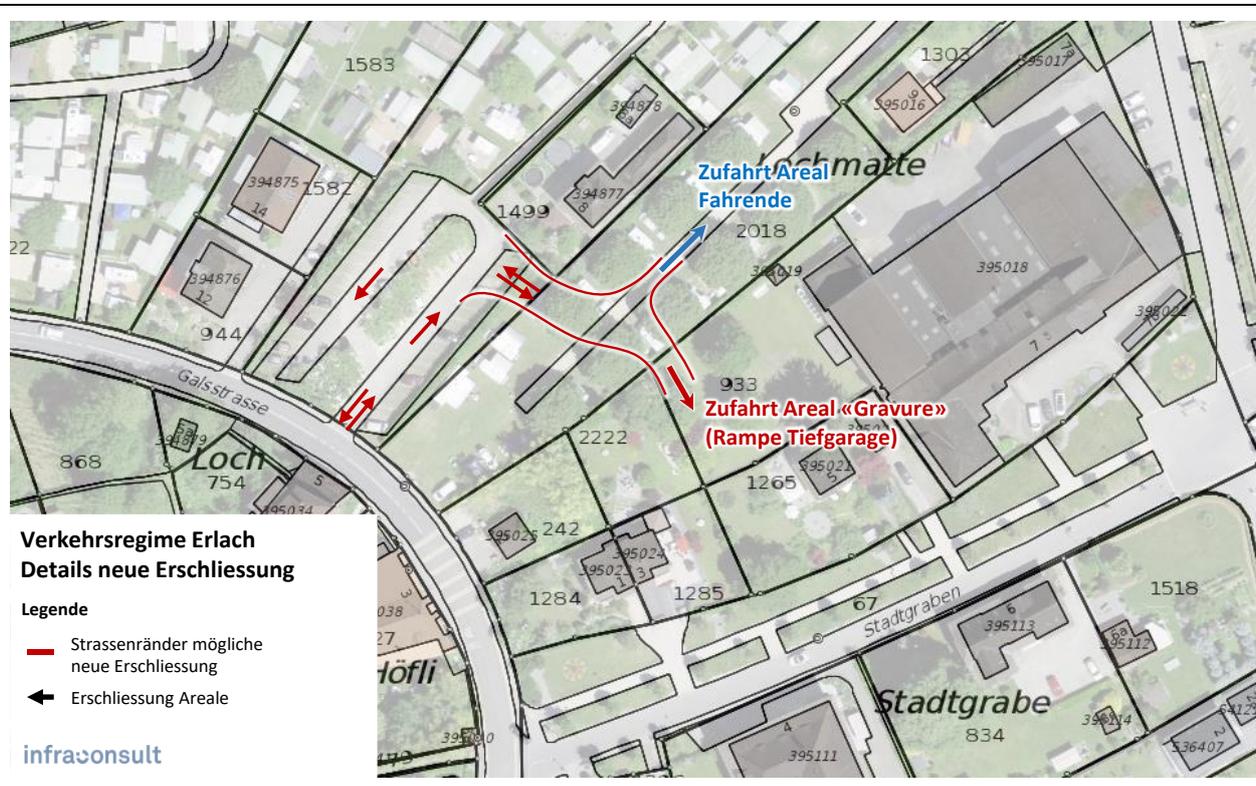


Abbildung 19: Mögliche neue Erschliessung der Areale «Gravure» und «Fahrende»: Option 3 (Darstellung: IC Infraconsult)

Vorteile Option 3

- Keine neue Zufahrt auf die Galsstrasse (Nutzung der Zufahrt Galsstrasse-Parkplatz), Konzentration der Zufahrten
- Parzelle in öffentlicher Hand (keine Privateigentümer mit Bodenverlusten),
- Gering(er) Verlust von Rasen-/Grünflächen.

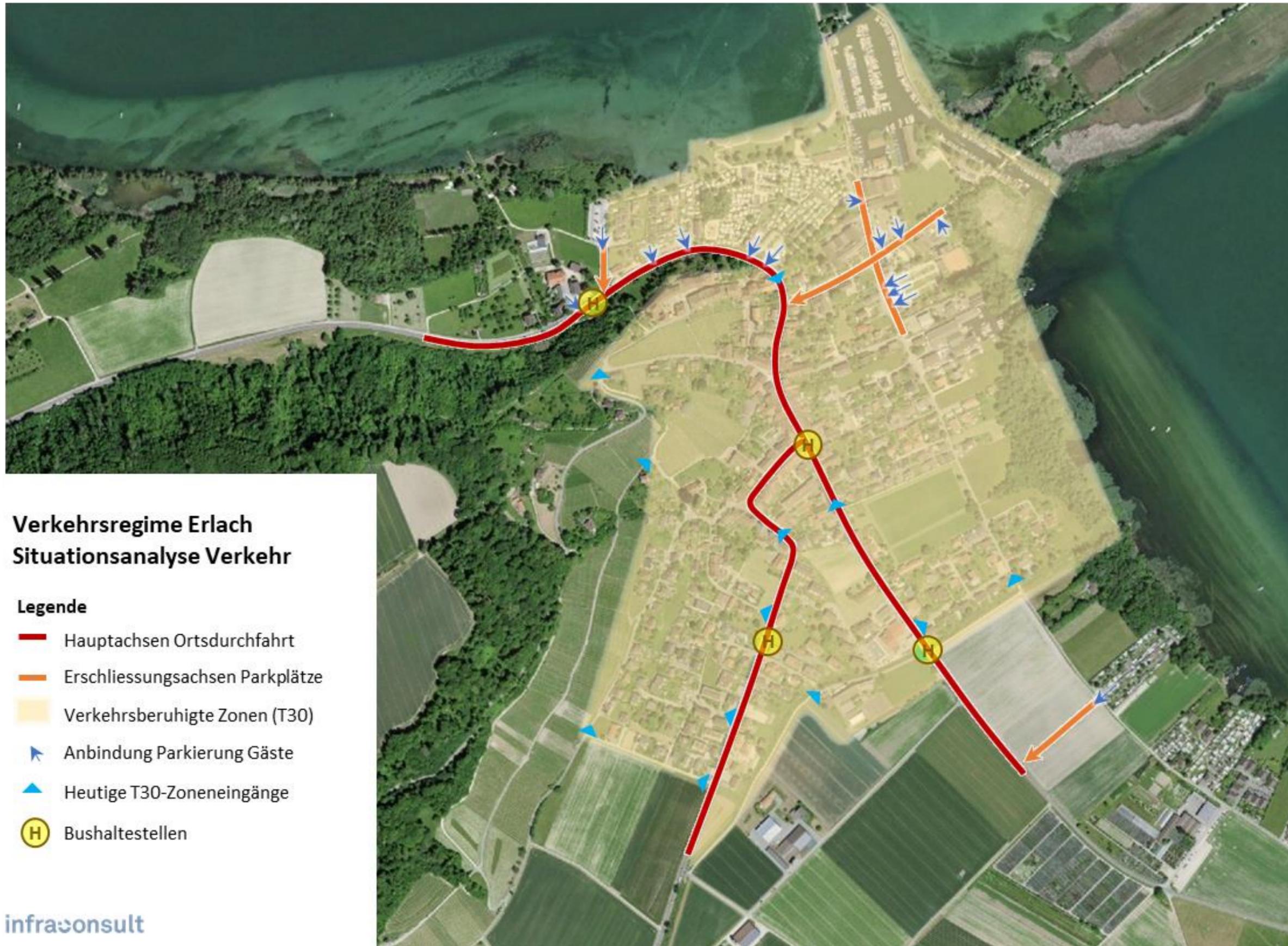
Nachteile Option 3

- Indirekte und eher «unschöne» Verkehrsführung ev. mit Einbahnverkehr auf dem bestehenden Parkplatz,
- KÜO Winterstandplätze Fahrende massgeblich betroffen, Anpassung notwendig
- Verlust von drei bis vier Parkplätzen,
- Fahrzeugfrequenzen auf dem Parkplatz steigen,
- Zerschneidung der Parzelle 2018 durch eine asphaltierte Fläche und Verlust von Grünflächen,
- Zwei bis vier Bäume müssen entfernt werden,
- Gewisse Wahrscheinlichkeit von Einsprachen seitens Eigentümer*in Parz. 2222 und 242.



A4 Pläne/Abbildungen im Format A3

Ab der nächsten Seite finden Sie alle Abbildungen aus dem Bericht in grösserem Format.

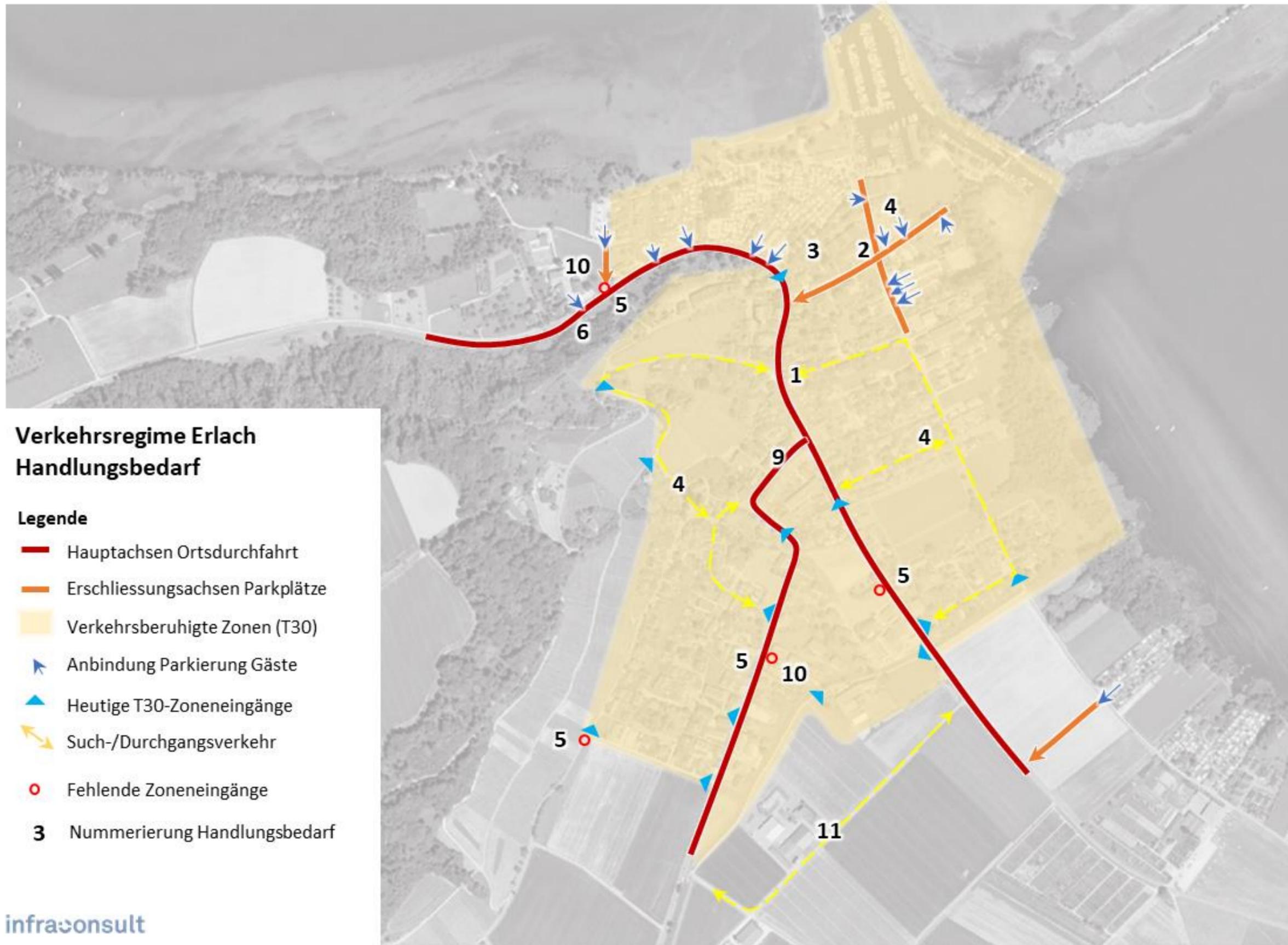


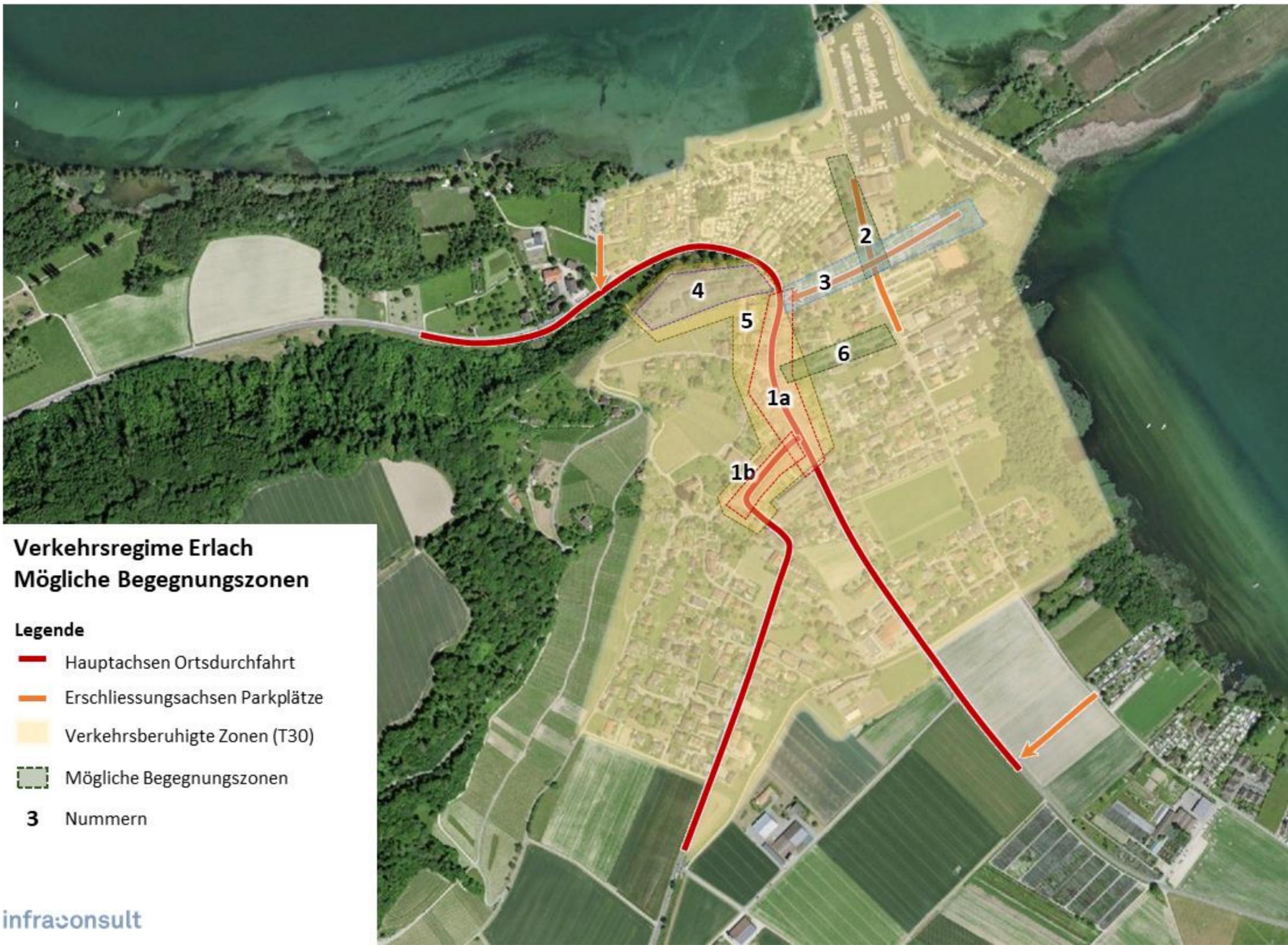
Verkehrsregime Erlach Situationsanalyse Verkehr

Legende

- Hauptachsen Ortsdurchfahrt
- Erschliessungsachsen Parkplätze
- Verkehrsberuhigte Zonen (T30)
- Anbindung Parkierung Gäste
- Heutige T30-Zoneneingänge
- Bushaltestellen



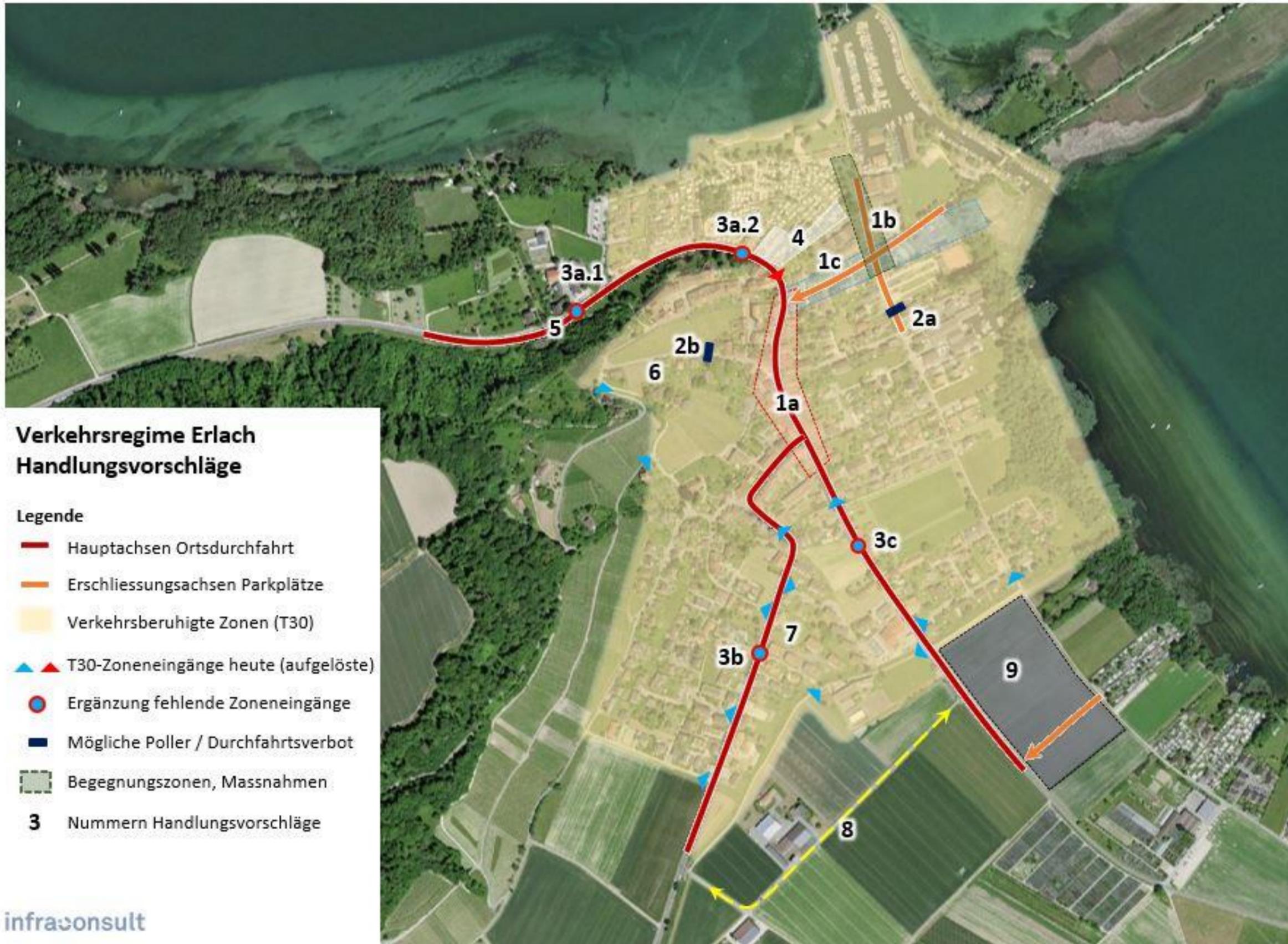




Verkehrsregime Erlach Mögliche Begegnungszonen

Legende

-  Hauptachsen Ortsdurchfahrt
-  Erschliessungsachsen Parkplätze
-  Verkehrsberuhigte Zonen (T30)
-  Mögliche Begegnungszonen
- 3** Nummern



infraconsult

