



Vorprojekt

Strassen-Nr. **222**

Projekt-Nr. **410.10403**

Strassenzug **Zweilütschinen – Lauterbrunnen – Stechelberg**

Plan-Nr. **5535 - 320**

Gemeinde **Lauterbrunnen**

Format **A4**

Projekt vom **01.06.2023**

Revidiert **.....**

Bericht zur Mitwirkung

Ausbau Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen

Abschnitt Jungfrau Garage bis Eybrücke

Projektverfasser

Weber + Brönnimann Bauingenieure AG
Morillonstrasse 87
3007 Bern
031 370 92 11
info@webroe.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Vorhaben	3
1.1	Allgemeines	3
1.2	Projektziele	3
1.3	Projektbeschrieb	3
1.4	Weiteres Vorgehen	4
2.	Mitwirkungsverfahren	5
2.1	Ablauf der Mitwirkung	5
2.2	Eingeladene Fachstellen	5
2.3	Eingegangenen Stellungnahmen	6
2.4	Auswertung der Stellungnahmen	6
2.5	Zusammenfassendes Ergebnis/Fazit der Mitwirkungseingaben	6
2.6	Bemerkungen	7
3.	Auswertung des Fragebogens und der schriftlichen Stellungnahmen	8
3.1	Handlungsbedarf	8
3.2	Projektziele	14
3.3	Umsetzung der Ziele	19
3.4	Einführung Tempo 30 km/h auf der Ortdurchfahrt Lauterbrunnen	24
3.5	Fussgängerführung talseitig	29
3.6	Strassenverbreiterung und breiter Randstein mit 4 cm Anschlag zum Trottoir	35
3.7	Engstelle Metzgerei und Aufwertung der Vorplätze	40
3.8	Behindertengerechte Postautohaltestellen Lauterbrunnen Dorf	47
3.9	Ausbau Kurve Louwibach	50
3.10	Einmündung Alte Stechelbergstrasse, Fussgängerzugang Parkplatz und Kirche	54
3.11	Weitere Bemerkungen	59
4.	Auswertung der schriftlichen Stellungnahmen der Fachstellen	69
4.1	Zusammenfassung der Stellungnahmen der Fachstellen	70

Anhänge

Anhang 1: Auflistung / Zuordnung der eingegangenen Stellungnahmen

Anhang 2: Eingaben/Stellungnahmen der Fachstellen

Anhang 3: Medienmitteilung «Umfahrung Dorfkern Lauterbrunnen» vom 18. Mai 2022

1. Vorhaben

1.1 Allgemeines

Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen ist Teil der Kantonsstrasse Nr. 222 "Zweilütschinen - Lauterbrunnen - Stechelberg". Der Teilabschnitt Bahnhofplatz bis Gryfenbachbrücke) wurde in den Jahren 2004/2005 saniert. Für den Teilabschnitt Gryfenbachbrücke bis Eybrücke, Abschnittslänge ca. 570 m) besteht ein dringender Handlungsbedarf.

Einerseits ist der Strassenoberbau in die Jahre gekommen und muss komplett saniert werden, andererseits gibt es Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit, welche zu beheben sind.

Als Drittprojekte sind Projekte der Gemeinde Lauterbrunnen und der Schwellenkorporation zu berücksichtigen. Zu nennen sind Werkleitungssanierungen, Werkleitungsneubauten sowie Massnahmen zum Hochwasserschutz beim Louwibach. Im Zuge der Sanierung Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen, möchte die Gemeinde Lauterbrunnen auch die Erschliessung «Bim Schuelhus» (Zufahrt Werkhof und Feuerwehr) optimieren.

1.2 Projektziele

Mit dem erarbeiteten Ausbau- und Sanierungsprojekt sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen soll einen flüssigen und sicheren Verkehr für alle aufweisen.
- Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen ist ein attraktiver und belebter Verkehrsraum und Teil des Lebensraumes der Dorfbevölkerung.
- Der Verkehrsraum der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen ist sicher, gut „begreifbar“ und auf die Koexistenz (das Miteinander) aller Verkehrsteilnehmenden ausgelegt.
- Die Situation für die Fussgänger in Längsrichtung und querend ist übersichtlich, komfortabel und sicher gestaltet.
- Die Vorzonen, Vorlandbereiche sind in die Gesamtgestaltung des Strassenraumes eingebunden und ermöglichen vielfältige Nutzungen wie Aussenverkauf, Restauration, etc.
- Die Parkplätze entlang der Kantonsstrasse sollen sicher angefahren und verlassen werden können.
- Die Strasseninfrastruktur erfüllt die Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit
- Die Strassen- und Werkleitungsinfrastruktur ist erneuert und weist die notwendige Lebensdauer für die kommenden Jahre auf.

1.3 Projektbeschreibung

Das Projekt lässt sich in aufsteigender Achsmetriertung folgendermassen zusammenfassen:

- Im ersten Abschnitt des Ausbau- und Sanierungsprojektes (Garage Jungfrau bis Gryfenbach, Metrierung – 123.000 bis 0.000) wird die Kantonsstrasse die bestehende Geometrie der Kantonsstrasse grundsätzlich beibehalten. Im Rahmen der Ausbau-/ Sanierungsarbeiten ist in diesem Abschnitt der Ersatz der Randsteine, der Einlaufschächte und des Deckbelages geplant.
- Die heute bestehende Engstelle im Bereich der Metzgerei wird durch eine Aufweitung und Verschenkung der Strasse gegen Westen (bergwärts) entschärft. Mit dieser Massnahme kann im gesamten Projektperimeter eine durchgehende Fahrbahnbreite von 5.60 m angeboten werden. Berg- wie talseitig müssen dazu die bestehenden Vorlandbereiche der Liegenschaften baulich angepasst werden. Auch wird ab der Engstelle ein talseitiger Gehweg, Fussgängerbereich angeordnet, welcher bis zur Eybrücke durchgehend angeboten wird.

- Die beiden Halteketten des öffentlichen Verkehrs (Postauto) werden analog heute als Fahrbahnhaltestellen angeordnet. Beide Halteketten werden mit einer Höhe von 16 cm ausgebildet. Die Breite des Perrons im betragt im Bereich der zweiten Türe bei beiden Halteketten mindestens 2.90 m.
- Im Bereich der Kurve «Louwibach» wird die Kantonsstrasse gegenüber dem heutigen Zustand wesentlich verbreitert und der Kurvenradius wird gestreckt. Mit diesen Massnahmen kann der Begegnungsfall mit Deichsellänge A-A (z. B. Lastwagen mit Anhänger vs. Bus mit Anhänger, 23 m) normkonform angeboten werden. Damit die Fahrbahnbreite optisch nicht so breit wirkt, wird eine Mittelzone in Beton ausgebildet, welche für sämtliche Fahrzeuge befahrbar ist.
- Drittprojekt Erschliessung «Bim Schuelhus»: Die Gemeinde Lauterbrunnen beabsichtigt die Einmündung der Erschliessungsstrasse «Bim Schuelhus» zu optimieren. Mit der neuen Geometrie wird das Ein- und Abbiegen auf die Kantonsstrasse wesentlich vereinfacht. Und die Zufahrt wird für grössere Fahrzeuge möglich. Als weiteres Drittprojekt ist das Hochwasserschutzprojekt Louwibach zu nennen, welches koordiniert werden muss und mit dem Durchlass und der Kantonsstrasse auch durch das Tiefbauamt des Kantons Bern federführend projektiert wird.
- Im Bereich der Einmündung der alten Stechelbergstrasse sind zwei wesentliche Optimierungen vorgesehen. Das bergseitige Trottoir wird über den Knoten des alten Stechelbergstrasse bis zum Parkplatz bei der Kirche verlängert. Damit kann für die Zufussgehenden ein geschützter Bereich auf ihrer Wunschlinie angeboten werden und das heutige Problem der Benutzung der Fahrbahn durch die Zufussgehenden behoben werden. Mit der baulichen Vergrösserung des Einmündungsbereiches wird zudem die Befahrbarkeit des Knoten verbessert.
- Unterhalb des Parkplatz Kirche wird kurvenaussenseitig ein Trottoir auf einer Länge von ca. 17 m ergänzt. Damit kann die Fussgängerwunschlinie zur Kirche hin optimal abgedeckt werden und Querungen der Kantonsstrasse können minimiert werden.
- Auf den letzten 80 m' des Projektes erfolgt die Anpassung der Randabschlüsse und der Ersatz des Deckbelages bis zum Fussgängerstreifen vor der Eybrücke.

1.4 Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Bericht zur Mitwirkung stellt eine Grundlage für das Bauprojekt dar. In einem ersten Schritt wird das Tiefbauamt des Kantons Bern prüfen, ob aufgrund der Mitwirkungseingaben noch Anpassungen am Vorprojekt vorzunehmen sind.

Unabhängig von diesem Entscheid wird das Tiefbauamt im Jahr 2024 das Bauprojekt mit einer entsprechenden Planerbeschaffung auslösen.

Gemäss aktueller Planung des Tiefbauamtes ist der Beginn der Bauarbeiten für das Jahr 2028 vorgesehen.

2. Mitwirkungsverfahren

2.1 Ablauf der Mitwirkung

Das vorliegende Bauvorhaben wird gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes (BauG) der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt.

Die Bevölkerung ist eingeladen und berechtigt, bis zum Ablauf der Auflage seine Anregungen und Hinweise, aber auch seine Kritik dem Auflageort (Gemeindeverwaltung Lauterbrunnen) oder dem Oberingenieurkreis I, Schorenstrasse 39, 3645 Gwatt (Thun) schriftlich mitzuteilen.

Kantonsstrasse Nr.222, Zweilütschinen - Lauterbrunnen - Stechelberg

Gemeinde: Lauterbrunnen

Bauvorhaben: 10403 / Ausbau Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen

Auflageort: Einwohnergemeinde Lauterbrunnen, Bauverwaltung, Gemeindehaus Adler, 3822 Lauterbrunnen.

Alle Informationen, die Planunterlagen und der Fragebogen waren auch verfügbar unter: www.lauterbrunnen.ch sowie www.be.ch/mitwirkungen-und-planauflagen-tiefbauamt

Am 15. Juni 2023, 14-16 Uhr fand eine «Projektsprechstunde» statt, anlässlich welcher die Bevölkerung ohne Anmeldung empfangen und Fragen zum Projekt beantwortet wurden.

Auflagedauer: 5. Juni bis 14. Juli 2023

2.2 Eingeladene Fachstellen

Folgende Fachstellen und Organisationen wurden seitens dem OIK I um die Erstellung eines Fachberichtes oder einer Stellungnahme zum Projekt gebeten.

- Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
- Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV)
- Amt für Kultur, Archäologischer Dienst
- Amt für Wasser und Abfall (AWA)
- Feuerwehr Lauterbrunnen
- Fachstelle Langsamverkehr, TBA Kt. Bern, DLZ
- Fachstelle Strassenlärm, TBA Kt. Bern, DLZ
- Kantonspolizei Bern
- PostAuto AG, Betriebszone Oberland
- ProCap, Fachstelle Hindernisfreies Bauen, Kanton Bern
- Regionalkonferenz Oberland Ost
- Strasseninspektorat Oberland Ost
- Fachbereich Verkehrstechnik OIK I
- Fachbereich Wanderwege, OIK I
- Fachbereich Wasserbau, OIK I

Die angeschriebenen Fachstellen und Organisationen haben in der Regel eine Rückmeldung zu ihrem betroffenen Fachbereich gemacht. Einzig das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) und der Fachbereich Wanderwege des OIK I haben eine Rückmeldung mittels Fragebogen abgegeben.

2.3 Eingegangenen Stellungnahmen

Bei der Gemeinde Lauterbrunnen und dem OIK I gingen insgesamt 38 schriftliche Stellungnahmen mittels ausgefülltem Fragebogen ein.

Davon: 22 Private (P)

10 Hotelbetriebe / Geschäfte / Firmen (G)

6 Organisationen (O)

Die Auflistung der eingegangenen Stellungnahmen ist im Anhang Nr. 1 zu finden

2.4 Auswertung der Stellungnahmen

Sämtliche Punkte der Mitwirkungseingaben wurden eingehend beurteilt und hinsichtlich einer möglichen Berücksichtigung im Projekt geprüft.

Die Auswertung der Eingaben gliedert sich nach dem Fragebogen aus der Mitwirkung. Ähnliche und gleiche Stellungnahmen wurden, wo sinnvoll, zusammengefasst.

Um die Akzeptanz des Projekts zu visualisieren, wurden die Resultate aus der Auswertung, mittels Balkendiagrammen, auch grafisch dargestellt.

Dabei gilt:

grün = Zustimmung zum Projekt oder zum Projektteil

rot = Ablehnung des Projekt oder zum Projektteils

grau = keine Angabe

Folglich steigt die Projektakzeptanz mit zunehmendem grünem Balkenanteil.

2.5 Zusammenfassendes Ergebnis/Fazit der Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkung zeigt, der Handlungsbedarf für Massnahmen im zentralen Bereich der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen kaum bestritten ist. Auch die definierten Ziele werden durch eine deutliche Mehrheit der Mitwirkenden getragen.

Bei der übergeordneten Frage zur Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen liegt die Zustimmung nur leicht über 50%. Dies ist darauf zurückzuführen, dass einzelne unerwünschte Massnahmen zu einem Nein für die Gesamtheit der Massnahmen führt. Die Auswertung der nachfolgenden Fragen zeigt hierzu ein klareres Bild. Bei dieser Frage äussern zahlreiche Mitwirkende die Forderung nach einer Umfahrung von Lauterbrunnen. Insgesamt spricht sich mit 37 % mehr als ein Drittel für eine Umfahrung aus, wobei die formulierte Bandbreite der Forderung zwischen «keine Umfahrung ist die einzige Lösung» und «vor 50 Jahren wurde eine Umfahrung diskutiert, dies wäre die Lösung gewesen» liegt. Aus dem Bericht und der Medienmitteilung der Regionalkonferenz Oberland Ost geht jedoch klar hervor, dass das Projekt Umfahrung in der heutigen Form und der aktuellen kantonalen politischen und finanziellen Lage keine reellen Chancen auf eine Realisierung hat (Medienmitteilung siehe Anhang Nr. 3).

Die Auswertungen der themenspezifischen Fragestellungen führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Breite Zustimmung zur Einführung von Tempo 30 zwischen dem Bahnhofplatz und der Kirche. Viele Mitwirkende sprechen sich für eine Verlängerung des Abschnittes mit Tempo 30 bis zum Talmuseum aus.

- Der Vorschlag eines talseitig durchgehenden Gehweges / Fussgängerbereiches wird von fast 80% der Mitwirkenden im Grundsatz unterstützt. Der vorliegende Kompromiss bezüglich der bestehenden Senkrechtparkplätzen auf noch unbebauten Parzellen ist mehrheitsfähig. Punktuell werden Bedenken geäussert (z. B. Engstelle Metzgerei).
- Bei der Frage zur konstanten Strassenbreite (5.60 m) und dem vorgesehenen breiten Randstein zeigt sich eine deutliche Skepsis gegenüber dem Randstein. Einerseits wird die optische Einengung der Fahrbahn kritisiert, andererseits gibt es Bedenken, dass die Randsteine vom MIV und ÖV überfahren werden.
Die Strassenbreite von 5.60 m wird kaum in Frage gestellt. Einige Mitwirkende verlangen eine grössere Breite.
- Die Massnahmen im Bereich der Engstelle Metzgerei werden nur von 50% der Mitwirkenden unterstützt. Neben den betroffenen Grundeigentümern empfinden zahlreiche Dorfbewohner die Massnahme als nicht verhältnismässig resp. zu einschneidend für die betroffenen Geschäftstreibenden. Als Alternative wird oftmals die Beibehaltung der Engstelle oder eine zusätzliche Breitenreduktion genannt. Ein Verkehrsversuch könnte zeigen, ob eine Breitenreduktion umsetzbar ist, oder ob der Verkehrsfluss dadurch zu stark gestört wird.
- Der behindertengerechte Ausbau der Haltekanten der Haltestelle Dorf und der Ausbau der Kurve Louwibach wird praktisch diskussionslos unterstützt.
- Auch die Massnahmen bei der Einmündung der alten Stechelbergstrasse werden von $\frac{3}{4}$ der Mitwirkenden unterstützt. Zusätzlich gefordert wird in zahlreichen Mitwirkungen die Verlängerung des talseitigen Gehweges bis zur Eybrücke und die Errichtung eines Fussgängersteges.

Als zusammenfassendes Ergebnis resp. Fazit der Mitwirkung kann folgendes gesagt werden:

Das ausgearbeitete Vorprojekt geniesst in den meisten Punkte eine grosse Zustimmung. Nur 50% der Mitwirkenden ist einverstanden mit den Massnahmen bei der Engstelle Metzgerei. Eine Einengung auf den Begegnungsfall PW-PW bei 20 km/h ist aus Sicht des Projektverfassers als Alternative denkbar. Die Skepsis gegenüber dem breiten Randstein ist hinsichtlich des befürchteten Überfahrens nachvollziehbar. Die Erfahrungen andernorts mit diesem Stein sind jedoch gut. Die Verlängerung des talseitigen Gehweges bis zur Eybrücke ist prüfenswert. Jedoch müsste dann auch ein Fussgängersteg geprüft werden, da die Zufussgehenden die Eybrücke sonst mit hoher Wahrscheinlichkeit auf der Fahrbahn begehen (direkte Wunschlinie).

2.6 Bemerkungen

Die Eingaben der Fachstellen konnten nur sehr beschränkt in der Auswertung berücksichtigt werden, da nur der Vertreter des AöV den Fragebogen vollständig ausgefüllt hat (A38). Die Fachstelle Wanderwege (A7) hat ausschliesslich die Frage 5 im Fragebogen beantwortet.

Als Fazit der Stellungnahmen der Fachstellen kann gesagt werden, dass diese grundsätzlich positiv sind. Die Notwendigkeit der Massnahmen wird von keiner Fachstelle in Frage gestellt.

Verschiedenen Punkte können im Rahmen der Finalisierung des Vorprojektes noch angepasst oder abgeklärt werden. Andere Punkte sind im Rahmen der nächsten Projektstufe (Bauprojekt) zu klären.



3. Auswertung des Fragebogens und der schriftlichen Stellungnahmen

3.1 Handlungsbedarf

Frage: «Sehen Sie den grundsätzlichen Handlungsbedarf für den Ausbau und die Sanierung der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			Total
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
18	4	0	6	4	0	5	0	1	38



Auswertung Gesamt

Total			Total
Ja	Nein	keine Antwort	
29	8	1	38



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
1.1	<p>Kritisch sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fussgänger auf der Strasse. - «AI – Fahrer», die mit minimaler Geschwindigkeit Parkplätze suchen. - «AI-Fahrer», die sich nicht an die Verkehrsregeln halten, kein Blinken, Missachtung des Vortrittsrechtes von Fahrzeugen auf der Hauptstrasse beim Verlassen von Parkplätzen. 	A1	Die Probleme sind erkannt. Mit dem Projekt soll allen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit gegeben werden, sich korrekt zu verhalten.	X			
1.2	<p>Kritisch sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass Fahrzeuge auf des Trottoir ausweichen müssen, um zu kreuzen. Strasse zu schmal - Dass Fussgänger auf der Strasse ausweichen müssen, weil das Trottoir zu wenig breit ist. 	A2, A3, A6, A9, A14, A22, A30	Die Probleme sind erkannt. Mit dem Projekt soll allen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit gegeben werden, sich korrekt zu verhalten.	X			
1.3	<p>Kritisch sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die vielen Fussgänger. - Das sehr grosse Verkehrsaufkommen 	A4, A10, A20, A27, A28, A34, A35	<p>Aufgrund der hohen Anzahl an Fussgängern, soll mit dem Projekt ein besseres Angebot für die Zufussgehenden geschaffen werden.</p> <p>Verkehrslenkung und Verkehrsdo-sierung sind nicht Projektbestand-teil.</p>	X			

1.4	Kein Handlungsbedarf weil: <ul style="list-style-type: none"> – es (das Projekt) nichts bringt, die Fussgänger sind nachher immer noch überall. Und die Autofahrer würden noch weniger Rücksicht nehmen, da eine vermeintlich grössere Fläche vorhanden ist. 	A5	Persönliche Ansicht von A5. Mit den breiten Randsteinen soll die Verkehrsfläche gegenüber heute geringer erscheinen				X
1.5	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – Die Bewältigung der Fussgängermassen ist mit einem einseitigen Trottoir nicht gewährleistet. 	A11	Mit dem Projekt soll ein besseres Angebot für die Zufussgehenden beidseitig der Strasse geschaffen werden.	X			
1.6	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – zu wenig Platz – zu unübersichtlich – wenig einladend – seit langer Zeit keine Aufwertung 	A12	Die Probleme sind erkannt. Mit dem Projekt soll den genannten Defiziten Rechnung getragen werden.	X			
1.7	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – Die Sicherheit für Schulkinder und Zufussgehende 	A13, A26	Mit dem Projekt soll ein besseres Angebot für die Zufussgehenden beidseitig der Strasse geschaffen werden.	X			
1.8	Kein Handlungsbedarf weil: <ul style="list-style-type: none"> – Das einzig Richtige wäre eine Umfahrungsstrasse oder eine Ringstrasse 	A15, A16, A17, A22, A24	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine Umfahrungsstrasse ist nachweislich nicht gegeben. (siehe Medienmitteilung vom 18. Mai 2022 im Anhang Nr. 3)				X
1.9	Kein Handlungsbedarf für einen Ausbau: <ul style="list-style-type: none"> – Wir brauchen keine «08.15 – Ortsdurchfahrt». Der gewachsene Dorfstrassencharakter soll erhalten bleiben. Statt die Durchfahrt für noch mehr Fahrzeuge zu bahnen; für noch mehr Fussgänger sollte der Verkehr erst gar nicht ins Tal hereingelassen werden, soweit er Tagestouristen betrifft (Parkplätze Flugplatz: Anreise per öV, Anzahl dosieren). 	A19	Mit dem Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht und den minimalen normativen Anforderungen entsprochen. Verkehrslenkung und Verkehrsdozierung sind nicht Projektbestandteil. Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.				X

1.10	Kein Handlungsbedarf weil: <ul style="list-style-type: none"> – Struktur so gewachsen ist – Verkehr – gegenseitiges aufpassen, so gut wie keine Unfälle in den letzten Jahren, Dorfcharakter bleibt erhalten – Animation zeigt «Autobahn». 	A21, A23	Mit dem Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht und den minimalen normativen Anforderungen entsprochen.				X
1.11	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – Der Bahnhofplatz ist mit «Arrive/Depart» am Wochenende überlastet, mit der geplanten Bus-Insel wird der Zustand unübersichtlicher und nur verschlimmert. 	A25	Der Bahnhofplatz liegt ausserhalb des Perimeters der Mitwirkung.				X
1.12	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – Das Dorf ist zumindest von einem Teil des motorisierten Verkehrs zu entlasten. 	A26	Verkehrslenkung und Verkehrsdozierung sind nicht Projektbestandteil. Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.				X
1.13	Kritisch sind: <ul style="list-style-type: none"> – Lauterbrunnen hat ein grosses Potenzial für eine verbesserte kommerzielle Aktivität in der Hauptstrasse, die den Einwohnern und Touristen zu Gute kommt. Ich habe große Bedenken, dass das Projekt in seiner jetzigen Form das Gegenteil bewirken wird, und das Strassenbild das Potenzial hat, unternehmerische Aktivitäten zu unterbinden, das historische Strassenbild zu verunstalten und es in eine sterile Betonstrasse zu verwandeln. Lauterbrunnen braucht Touristen, die länger als 15 Minuten kommen wollen, um den Staubbach Wasserfall anzustarren. Wir sollten dieses Projekt als Gelegenheit nutzen, um die Unternehmen für ein gemeinsames Ziel zusammenzubringen - eine höhere Qualität von Touristen, die sich dafür begeistern, Lauterbrunnen länger als einen Tag lang zu besuchen. 	A31	Der Einbezug aller Betroffener Grundeigentümer, Hotelbetreiber und Gewerbetreibenden erfolgte mittels den Begleitgruppensitzungen. Der Ausbau erfolgt mit den normativ minimalen Elementen, um die Landbeanspruchungen privater Grundeigentümer minimal zu halten und dem Erhalt des Ortsbildes Rechnung tragen zu können.	X			

1.14	<p>Kritisch sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kurve resp. Strassenbreite beim Hotel Jungfrau. - Senkrechtparkplätze mit zu kleinem Abstand zur Strasse. - Einmündung von Werkhof in Hauptstrasse. - Baulicher Zustand der Strasse 	A32	Die Probleme sind erkannt. Mit dem Projekt soll den genannten Defiziten Rechnung getragen werden.	X			
1.15	<p>Kritisch ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Fussgänger betrachten die "Strasse" als Fussgängerzone. Die Fahrbahn ist zu wenig ersichtlich, weisse Seitenlinien fehlen, die Fussgängerstreifen wurden aufgehoben und damit vermischt sich Strassenverkehr und Fussgänger immer mehr. Die Durchfahrt durch den Ort ist mehr als mühsam und für Fussgänger wie Strassenverkehr gefährlich, mit einem grossen Unfallpotenzial. 	A33	Weisse Seitenlinie (Randlinien) werden innerorts nicht markiert. Mit den breiten Randsteinen soll die Strasse deutlich erkennbar gemacht werden.				X
1.16	<p>Kritisch sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Anzahl Besucher übersteigt bei weitem die vorhandenen Kapazitäten auf der Strasse oder auf dem Trottoir. - Die Hauptprobleme sind zu viele Autos, unsichere Autolenkende (Camper, Parkplatzsuchende), immer mehr Reiseautos und die vielen unvollständigen Trottoirs, die zu wenig Platz für die vielen Zufussgehenden bieten. - Das oft ahnungslose Verhalten und die schiere Masse der Touristen sind durch bauliche Massnahmen kaum zu bewältigen, können aber entschärft werden: - Mehr Platz für Ansammlungen von Fussgängern (Seilbahn, Foodstand, Ladenvorplätze) ist nötig. Vereinheitlichung, Kennzeichnung und Vervollständigung der Trottoirs ist dringend nötig. Parkleitsysteme könnten die Parkplatzsuche beschleunigen. Auswärtige zögern, wenn sie nicht gelenkt werden. 	A36	<p>Mit dem Projekt soll ein besseres Angebot für die Zufussgehenden beidseitig der Strasse geschaffen werden.</p> <p>Verkehrslenkung und Verkehrsdozierung sind nicht Projektbestandteil.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p> <p>Die Schaffung von mehr Platz für Ansammlungen von Fussgängern kann nur sehr bedingt im Rahmen des Projektes der Sanierung der Ortsdurchfahrt erfolgen.</p>				X

1.17	Kritisch ist: – Kirchgänger und Kirchenbesucher müssen heute direkt auf die Strasse hinaus gehen, um zum Parkplatz zu gelangen	A37	Es existiert bereits im Ist-Zustand ein Verbindungsweg zwischen dem Haupteingang der Kirche und dem Parkplatz. Mit dem Projekt wird zusätzlich dazu eine direkte Gehwegverbindung entlang der Kantonsstrasse geschaffen.	X			
1.18	Kritisch ist: – Die Situation mit Zufussgehenden, Parkplätzen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr.	A38	Die akzentuierter auftretenden Probleme (Unfälle) zwischen Postauto und Zufussgehenden sind bekannt. Mit dem Projekt soll diese Situation entschärft werden.	X			

Fazit:

Die Mehrheit der Mitwirkenden sieht einen Handlungsbedarf als gegeben an. Nur eine Minderheit möchte möglichst nichts an der Ortsdurchfahrt machen und nur die bestehende Infrastruktur sanieren.

3.2 Projektziele

Frage: «Sind Sie mit den Zielen des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen einverstanden?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			38
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
15	5	2	6	4	0	5	0	1	



Auswertung Gesamt

Total			38
Ja	Nein	keine Antwort	
26	9	3	



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
2.1	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Trottoir Kirche bis Eybrücke. Fussgänger benutzen regelmässig die Strasse, obschon von der Kirche Richtung Eybrücke ein Fussweg besteht. 	A1, A30	Das Defizit ist erkannt.			X	
2.2	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Den Verkehr trotzdem wo möglich vor der Dorfeinfahrt (Parkhaus) stoppen. 	A4, A14, A19	Verkehrslenkung und Verkehrsdo- sierung sind nicht Projektbestand- teil. Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.				X
2.3	Nicht einverstanden, weil: <ul style="list-style-type: none"> - es (das Projekt) nicht Zielführend ist (vgl. 1.4) 	A5	Persönliche Meinung von A5				X
2.4	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Links und rechts der Strasse ein Trottoir. 	A9	Dies ist eher eine Massnahme als ein Ziel (Frage 3). Im Projekt jedoch berücksichtigt.	X			
2.5	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Attraktiv für die Dorfbevölkerung. Das jetzige Ver- kehrsaufkommen macht das Dorfleben nicht mehr attraktiv. 	A10	Das Defizit ist erkannt, jedoch sind Verkehrslenkung und Verkehrsdo- sierung nicht Bestandteil des Pro- jektes.				X

2.6	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> – Klare Trennung zwischen Fussgängern und Verkehr. Hier glaube ich jedoch nicht, dass die Situation erheblich verbessert wird. 	A12	Mit dem Projekt soll ein besseres Angebot für die Zufussgehenden geschaffen werden	X			
2.7	Nicht einverstanden, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Eine Umfahrungsstrasse dringend notwendig ist. – Die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt nicht gelöst wird. – Die wenigen Parkplätze für die Geschäfte dürfen nicht noch reduziert werden. 	A16, A17, A22, A34	siehe Antwort 1.8				X
2.8	Nicht einverstanden, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Das öffentliche Leben eingeschränkt wird. – Ein Aussenverkauf im Bereich der Metzgerei und der Sportgeschäfte nicht mehr stattfindet – Die Ortsdurchfahrt nicht unbedingt durch eine 30er Zone beruhigt wird. 	A21, A23	Wenn die Engstelle bei der Metzgerei entschärft werden soll, ist eine entsprechender Landbedarf zu Lasten der privaten Grundeigentümer notwendig. Ein Aussenverkauf ist durch die noch vorhandenen Flächen vor und seitlich der Liegenschaften weiterhin möglich.			X	
2.9	Nicht einverstanden, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Es hier im Schlauch nicht realisierbar ist. 	A24	Die Bau- und Verkehrsphasenplanung ist anspruchsvoll. Auf Stufe Vorprojekt wird die Umsetzung jedoch als machbar beurteilt.	X			
2.10	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> – Dass Tempo 40 km/h beibehalten wird und gesetzeskonforme Fussgängerstreifen markiert werden. 	A25	Dies ist eher eine Massnahme als ein Ziel (Frage 3).				X
2.11	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> – Für beeinträchtigte Personen und Schulkinder ist das Überqueren der Strasse beim jetzigen Verkehrsaufkommen auch bei Tempo 30 nicht möglich. 	A26	Persönliche Ansicht von A26. Es gibt zahlreiche Beispiele, wo das Überqueren einer Strasse mit Tempo 30 mit wesentlich mehr Verkehr gut funktioniert.				X

2.12	<p>Besonders wichtig ist mir ausserdem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rettungsfahrzeuge können im Notfall ungehindert zur Einsatzstelle gelangen. - Die Korridore zur Schule, wo die Kinder die Kantonsstrasse kreuzen, sind ausgewiesen, sicher. 	A28	Zur Kennzeichnung der sicheren Quermöglichkeiten für Schulkinder ist die Markierung von «bfu-Füsschen» denkbar			X	
2.13	<p>Besonders wichtig ist mir ausserdem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nicht einverstanden mit dem Plan für die Engstelle Metzgerei. 	A29	Dies ist eher eine Massnahme als ein Ziel (Frage 3).				X
2.14	<p>Besonders wichtig ist mir ausserdem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein weiteres wichtiges Ziel sollte es sein, die bestehenden Grundstückseigentümer zu respektieren und die Auswirkungen auf die Grundstückseigentümer - insbesondere auf geschützte historische Gebäude - zu begrenzen. 	A31	Der Ausbau erfolgt mit den normativ minimalen Elementen, um die Landbeanspruchungen privater Grundeigentümer minimal zu halten und dem Erhalt des Ortsbildes Rechnung tragen zu können.			X	
2.15	<p>Besonders wichtig ist mir ausserdem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korrektur des Übergangs Trottoir zu Vorplatz Jungfrau Garage AG. Dieser wurde bei der Strassenkorrektur im 2004 mangelhaft ausgeführt. - Auf den Sicherheitsstreifen von 0.5m zwischen Strasse und Längsparkfeldern ist zu verzichten. - Einfahrt MFH Gryfenbach gem. Bauplänen darst. 	A32	<p>Dies sind eher Massnahmen als Ziele (Frage 3).</p> <p>Am Sicherheitsstreifen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit festzuhalten.</p>			X	
2.16	<p>Besonders wichtig ist mir ausserdem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es braucht beidseitig ein Trottoir, was aber nicht heisst, dass beide 2m breit sein müssen. Das bisherige Trottoir wird immer die Hauptachse bleiben für die Fussgänger, wegen Geschäften, Restaurants, Hotels usw. Das heisst dass ein neues Trottoir auf der Lüschnenseite nicht unbedingt 2m aufweisen muss. Mit ca. 1,5m wäre dem Fussverkehr genüge geleistet. Zudem würde dies die Zufahrten zu den privaten Grundstücken weniger steil machen, oder auf dem Trottoir weniger "Berg- und Talfahrt". Auch die Linienführung der Strasse würde an Attraktivität gewinnen, da die Platzverhältnisse doch mehr als beschränkt sind. 	A33	<p>Dies betrifft eher eine Massnahme anstatt einem Ziel.</p> <p>1.5 m stellt die minimale Trottoirbreite dar. Die überdurchschnittlichen Fussgängerströme rechtfertigen jedoch auch auf der talseite eine Trottoirbreite von 2.0 m. Punituelle Abweichungen (< 2.0 m) sind im Projekt bereits berücksichtigt.</p>				X

2.17	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Genügend Parkmöglichkeiten. 	A35	Es ist nicht Aufgabe des Kantons, kommunale Parkmöglichkeiten anzubieten.				X
2.18	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Das Ziel "Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen ist ein attraktiver und belebter Verkehrsraum und Teil des Lebensraumes der Dorfbevölkerung." sollte umformuliert werden in: "Der Ort Lauterbrunnen ist ein attraktiver und belebter Lebensraum für die Dorfbevölkerung und die Besucher*innen." - Und dann sollten Überlegungen dazu angestellt werden, zum Beispiel, wo und wie viele Parkplätze es braucht, und wie ein Parkleitsystem zu weniger Suchverkehr beitragen könnte. 	A36	Verkehrslenkung, Verkehrsdosierung oder die Etablierung eines Parkleitsystems sind nicht Projektbestandteil. Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.				X
2.19	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Sicherheit für Kirchgänger und Kirchenbesucher 	A37	Mit dem Projekt soll diesem Ziel entsprochen werden.	X			
2.20	Besonders wichtig ist mir ausserdem: <ul style="list-style-type: none"> - Ein flüssiger öffentlicher Verkehr. Hindernisfreie Haltekanten. 	A38	Mit dem Projekt soll diesen Zielen entsprochen werden.	X			

Fazit:

Die Mehrheit der Mitwirkenden stimmt den Zielen des Projektes zu. Rund ein Drittel der Mitwirkenden spricht sich jedoch gegen die Ziele aus. Dies betrifft in der Regel einzelne Ziele, welche nicht unterstützt werden, was zu einem «Nein» für die Gesamte Frage führt.

3.3 Umsetzung der Ziele

Frage: «Sind Sie mit der Umsetzung der Ziele einverstanden? Detaillierte Rückmeldungen zu Teilaspekten in den anschliessenden Fragen erwünscht.»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
12	10	0	5	5	0	5	0	1	38



Auswertung Gesamt

Total			
Ja	Nein	keine Antwort	
22	15	1	38



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
3.1	Gut finde ich: – Das beidseitige Trottoir und der Verbreiterung der Strasse auf 5.6 m.	A1		X		X	
3.2	Nein, weil: – es (das Projekt) nicht Zielführend ist (vgl. 1.4).	A5	Grundsätzliche Ablehnung des Projektes von A5				X
3.3	Gut finde ich: – Grundsätzlich finde ich das Vorhaben gut. Mich würde interessieren, ob eine Umfahrungsstrasse im Einbahnverkehr geprüft wurde und als Lösung in Betracht gezogen werden kann.	A6, A34	siehe Antwort 1.8				X
3.4	Nein, weil: – Es fehlen Fussgängerstreifen, etwa an heiklen Stellen wie vis-à-vis Tankstelle. Von den Touristen weiss hier niemand, wo die Strasse zu queren ist und jeder läuft irgendwo. Die zwei Kurzzeitparkplätze / Kundenparkplätze reichen nicht. Hier werden vorwiegend Mietautos stehen und den Platz blockieren. Aus meiner Sicht sind bisher nicht die senkrechten Parpklätze das Problem. Zudem kann es bei Tempo 30 keine sehr gefährlichen Annäherungen geben. Hier nimmt man einigen Privaten sehr viel weg für wenig Sicherheit. Strasse und Trottoir sind auf gleichem Niveau	A12, A14	Bei T30 sind keine Fussgängerstreifen vorzusehen. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, Parkmöglichkeiten und Plätze für den Güterumschlag anzubieten. Die Platzverhältnisse lassen praktisch keine normkonformen Parkplätze zu.				X

	und nur optisch getrennt. Dies hat zur Folge, dass die Fussgänger ungehindert auf die Strasse ausweichen und Lastwagen, Car etc. das Trottoir zum Ausweichen nutzen. Durch den fehlenden Randstein werden auch laufend Autos "schnell" auf dem Trottoir geparkt. Die Anlieferung der Hotels und Geschäfte ist nicht gelöst. Es werden auch nach der Sanierung Lieferanten die Strasse und Trottoir blockieren und Stau verursachen.						
3.5	Gut finde ich: - Reduktion der Senkrechtparkierung zur Verkehrssicherheit von allen. Einheimischen wie Touristen.	A13	Mit dem Projekt soll diesem Ziel entsprochen werden.	X			
3.6	Nein, weil: - Eine Umfahrung wäre die bessere Lösung.	A17, A22	siehe Antwort 1.8				X
3.7	Nein, weil: - Sich eine talseitige durchgängige Fussgängerführung nicht aufdrängt, da die Verkaufsgeschäfte sich beidseits der Strasse befinden; die Strasse muss sowieso gequert werden können.	A19	Die talseitige durchgängige Fussgängerführung dient dem Fussgängerverkehr längs. Flächiges Queren und die Fussgängerzirkulation beidseits der Strasse soll gefahrlos möglich sein.				X
3.8	Nein, weil: - Die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist, keine verkehrsberuhigten Zonen geschaffen werden mit Ausnahme der Variante «Talseitig durchgehendes Trottoir».	A21, A23	Die Variante «Talseitig durchgehendes Trottoir» mit zusätzlicher Breitenreduktion in der Engstelle Metzgerei wurde von der Begleitgruppe verworfen (Rückstaugefahr). Gegenüber heute kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.				X
3.9	Gut finde ich: - Beim Louwibach kann das gut realisiert werden.	A24	Der Bereich Louwibach ist nur ein Teilbereich (Frage 9).	X			

3.10	Nein, weil: - Im Dorf gibt es definitiv zu wenig Parkplätze. In der jetzigen Situation Parkplätze aufzuheben ist absurd und generiert einen unverhältnismässigen Suchverkehr.	A25	Die Parkplätze stellen ein Sicherheitsrisiko dar.				X
3.11	Gut finde ich: - Die Verbreiterung der Strasse ist anzustreben, dies wird nicht überall umsetzbar sein.	A26	Die technische Machbarkeit für die Strassenverbreiterung ist nachgewiesen.	X			
3.12	Nein weil: - 5.60 m ist zu knapp. Da können grosse Fahrzeuge auch schlecht kreuzen, wenn sie nicht genügend rechts fahren.	A27	5.60 m entspricht dem Minimum gemäss den VSS-Normen	X			
3.13	Nein weil: - Ich will nicht, dass die Leute direkt an meinem Schlafzimmerfenster vorbeilaufen. Getränke auf meinen Fenstersims abstellen und Selfies machen (Engstelle Metzgerei).	A29	Die Liegenschaft wird als Ferienhaus vermietet.				X
3.14	Nein weil: - Mein Grundstück ist eines der am stärksten betroffenen, so dass ich davon ausgehe, dass mein Grundstück und mein Geschäft als Neubaugebiet eingestuft werden. Die Einstufung dieses Grundstücks als Neubaugebiet ignoriert den historischen Charakter des Gebäudes komplett.	A31	Die Umnutzung/Anpassungen an der Liegenschaft bedingen unabhängig dem Kantonsstrassenprojekt ein Baugesuch. Dabei sind die geltenden Gesetze und Vorschriften einzuhalten.				X
3.15	Gut finde ich: - Grundsätzlich ja. Wenn das Talseitige Trottoir nur 1.5m breit würde, wäre auch der Schwenkbereich wesentlich entschärft. Kurzzeit-Parkplätze sind schon heute Mangelware, deshalb muss mindestens für die aufgehobenen PP Ersatz geschaffen werden, wenn nicht sogar zusätzliche bauen, um das Angebot zu erhöhen. Ohne Realersatz für die aufgehobenen PP, wird das Problem an der Dorfstrasse wesentlich verschärft und es wird in Zukunft vermehrt auf dem Trottoir angehalten und parkiert.	A33	1.5 m stellt die minimale Trottoirbreite dar. Die überdurchschnittlichen Fussgängerströme rechtfertigen jedoch auch auf der Talseite eine Trottoirbreite von 2.0 m. Punktuelle Abweichungen (< 2.0 m) sind im Projekt bereits berücksichtigt. Die Parkplätze stellen ein Sicherheitsrisiko dar.			X	

3.16	Gut finde ich: - Die durchgängige Trottoirführung wird dazu beitragen, dass weniger Zufussgehende auf der Strasse herumirren.	A36	Mit dem Projekt soll diesem Ziel entsprochen werden	X			
3.17	Gut finde ich: - Zudem ist die Zufahrt zum Kircheneingang LKW-tauglich zu gestalten (Unterhaltsarbeiten).	A37	Eine LKW-taugliche Zufahrt zum Kircheneingang wird kaum realisierbar sein. Die Erschliessung der Kirche ist via die bestehende Parkplatzfläche «Staubbach» gegeben.			X	
3.18	Gut finde ich: - Reduktion der Parkplätze (sind Störfaktor für den öV) und baulicher Eingriff Kurve Louwibach (mehr Platz für den Bus).	A38	Mit dem Projekt wird diesen Zielen entsprochen.	X			

Fazit:

Hinsichtlich der Umsetzung der Ziele (Massnahmen) resultiert nur noch eine knappe Mehrheit von 58% der Mitwirkenden. Nur für gut die Hälfte der Mitwirkenden sind die Massnahmen schlüssig und zielführend. Stärker akzentuiert als bei der Frage 2 sind es oftmals einzelnen Massnahmen, mit welchen die Mitwirkenden nicht einverstanden sind, welche dann zu einem «Nein» führen.

Die Auswertung der nachfolgenden Detailfragen (Fragen 4 bis 10) führt zu einem klareren Bild.

Frage 4: Tempo 30	82% Ja
Frage 5: Fussgängerführung talseitig:	79% Ja
Frage 6: Strassenverbreiterung und breiter Randstein:	55% Ja
Frage 7: Engstelle Metzgerei:	50% Ja
Frage 8: Postauto - Haltestellen «Dorf» Post:	92% Ja
Frage 9: Ausbau Kurve Louwibach:	87% Ja
Frage 10: Einmündung Alte Stechelbergstrasse, Fussgängerzugang Parkplatz Kirche:	73% Ja

Die Zustimmung/Ablehnung der Fragen 6 und 7 spiegelt sich in der Zustimmung zur Frage 3 wider.

3.4 Einführung Tempo 30 km/h auf der Ortdurchfahrt Lauterbrunnen

Frage: «Unterstützen Sie die Einführung von Tempo 30 auf der Ortdurchfahrt Lauterbrunnen zwischen dem Bahnhofplatz und der Kirche?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
17	5	0	9	1	0	5	0	1	38



Auswertung Gesamt

Total			
Ja	Nein	keine Antwort	
31	6	1	38



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
4.1	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bei Tempo 30 gilt grundsätzlich Rechtsvortritt. Damit der Verkehr flüssig bleibt, müssen die Einmündungen alte Isenfluhstrasse, Stutzli, Gässli, altes Schulhaus, alte Stechelbergstrasse unbedingt nicht vortrittsberechtigt sein. Dies kann mit durchgehenden Trottoirs vor den Einmündungen erreicht werden, was den Vortritt aufhebt. 	A1	Ist so vorgesehen. Trottoirüberfahrten sind projektiert.	X			
4.2	<p>Nein weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mit Tempo 30 verbessert man nichts. Wenn es viele Leute auf der Strasse hat, fährt man ja automatisch langsamer. 	A3	Tempo 30 hat auch zu den verkehrsrärmeren Zeiten wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und führt zu Lärmreduktionen. Mit Tempo 30 km/h werden die Knotensichtweiten verbessert und die Strassen kann mit geringerer Breite normkonform realisiert werden.				X
4.3	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 soll unbedingt bis nach der Bushaltestelle Ey gehalten werden, da nach der Eybrücke die Kinder mit den Fahrrädern in Richtung Schule abbiegen. 	A4, A10, A11, A14, A20, A37	Ausserhalb Projektperimeter, daher nicht berücksichtigen.				X

4.4	Wichtig ist mir: – T30 nur bis zur Kirche. Eine Weiterführung z.B. bis Ende Lischmaad wäre übertrieben.	A12	Eine Weiterführung bis Ende Lischmaad steht nicht zur Diskussion.	X			
4.5	Wichtig ist mir: – Die Temporeduktion für ein besseres Miteinander, auch Schulwegsicherheit.	A13	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden	X			
4.6	Wichtig ist mir: – Damit alle Geschäfte im Dorf sicher erreichbar sind, muss die Dorfstrasse sicher querbar sein.	A19	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden	X			
4.7	Wichtig ist mir: – Dass immer wieder Bereiche zur Verkehrsberuhigung geschaffen werden, damit der Fussgängerverkehr den Bereich gefahrenlos passieren kann. – Vielleicht besteht eine Möglichkeit an Fotopoints solche Stellen zu schaffen, damit die Touristen sich nicht auf die Strasse stellen.	A21, A23	Die Anordnung von zusätzlichen «Einschnürungen» wurde von der Begleitgruppe verworfen (Rückstauproblematik). «Fotopoints» wären Sache der Gemeinde und Tourismusorganisationen und nicht des Kantons.				X
4.8	Nein weil: - Wenn Fussgänger auf der Strasse laufen und Verkehr herrscht, auch Tempo 30 zu schnell ist. Die Einheimischen sollten jedoch zu ruhigen Randzeiten nicht auch noch durch Tempo 30 «verärgert» werden.	A22	Tempo 30 hat auch zu den verkehrärmeren Zeiten wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und führt zu Lärmreduktionen. Mit Tempo 30 km/h werden die Knotensichtweiten verbessert und die Strassen kann mit geringerer Breite normkonform realisiert werden.				X
4.9	Nein weil: - Bei Tempo 30 Zonen sind die Fussgängerstreifen aufzuheben. Die Touristen aus arabischen und asiatischen Ländern kennen keine 30er Zonen wo die Fussgänger einfach über die Strasse laufen. Was bitte soll daran die Sicherheit für den Fussverkehr verbessern?	A25	Tempo 30 ist die Voraussetzung für sicheres flächiges Queren und einen flüssigen Verkehrsablauf. Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.				X
4.10	Wichtig ist mir: – Dass der Fussgängerstreifen beim Gemeindehaus Adler für die Schulkinder (sicherer Schulweg) erhalten wird.	A26	Bei Schulwegen sind Fussgängerstreifen auch in T30-Zonen möglich.			X	

4.11	<p>Nein weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt auch mit Tempo 30 keine Verbesserung für die Fussgänger. Die Autos fahren nicht auf dem Trottoir; eher gehen die Fussgänger auf der Strasse. Wenn viele Menschen im Dorf sind, ist auch Tempo 30 zu viel! Es würden die Fussgängerstreifen fehlen, was für die Fussgänger überhaupt keine Sicherheit ist. Ältere Leute können keine Strassen mehr überqueren. 	A28	<p>Tempo 30 ist die Voraussetzung für sicheres flächiges Queren und einen flüssigen Verkehrsablauf.</p> <p>Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.</p>				X
4.12	<p>Nein weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Tempolimiten sollen zeitlich variabel festgelegt werden. Während den Hauptverkehrszeiten ist Tempo 30 angemessen. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten kann ein höheres Tempolimit gesetzt werden (Tempo 40 oder 50). Dies müsste mit modernen Signalen möglich sein. 	A32	<p>Tempo 30 hat auch zu den verkehrsärmeren Zeiten wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit.</p>				X
4.13	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schon heute kann kaum schneller als 30 gefahren werden. Mit der Beschränkung wird möglicherweise der Verkehr sogar flüssiger. Ab Jungfrau-garage bis Kirche scheint das vernünftig zu sein, darf aber nicht als Fussgängerzone ausgebildet werden. 	A33	<p>Die Einrichtung einer Fussgängerzone (T20) steht nicht zur Diskussion.</p>	X			X
4.14	<p>Nein weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereits jetzt kann höchstens mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h gefahren werden. 	A34	<p>Tempo 30 hat auch zu den verkehrsärmeren Zeiten wesentliche Vorteile für die Verkehrssicherheit und führt zu Lärmreduktionen. Mit Tempo 30 km/h werden die Knotensichtweiten verbessert und die Strassen kann mit geringerer Breite normkonform realisiert werden.</p>				X

4.15	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich befürchte, dass wenn keine Fussgängerstreifen mehr vorhanden sind, die Touristen von links nach rechts schlendern und den Verkehr ebenfalls behindern. 	A35	<p>Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.</p> <p>Flächiges Queren mit gegenseitiger Rücksichtnahme bedingt T30</p>	X			
4.16	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wir begrüßen grundsätzlich Tempo 30, da es für Velofahrende eine passende Geschwindigkeit ist und viel zur Sicherheit und zu einer Lärmreduktion beiträgt. - In Lauterbrunnen begegnet man selten Fahrzeugen, die schneller unterwegs sind als mit 20-30km/h. Von dem her ist dieses Tempolimit angemessen. - Aber: Die Regelung, dass Fussgänger keinen Vortritt haben, aber die Strasse überall queren dürfen, kennen viele (auch Schweizer) Verkehrsteilnehmende nicht. - Auch zeigt die Erfahrung, dass häufig ohne viele Blicke die Strasse gequert wird. 	A36	<p>Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.</p> <p>Flächiges Queren mit gegenseitiger Rücksichtnahme bedingt T30</p>	X			

Fazit:

Breite Zustimmung zu Tempo 30. Oft erwähnt wird der Aspekt der Fussgängerstreifen. Aus Sicht PV führen Fussgängerstreifen bei den Fussgängerfrequenzen in der Hochsaison zu starkem Stop-and-Go Verkehr. Die 50-m Regel wird oft vergessen. Bei einem markierten FGS muss im Abstand von 50 m via den Streifen gequert werden. Spannend wäre allenfalls ein Verkehrsversuch, mit einigen (normkonformen) Fussgängerstreifen während der Hochsaison.

3.5 Fussgängerführung talseitig

Frage: «Unterstützen Sie die Realsierung eines Trottoirs / einer Gehwegfläche auf der Talseite der Kantonsstrasse?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			Total
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
18	3	1	6	4	0	6	0	0	38



Auswertung Gesamt

Total			Total
Ja	Nein	keine Antwort	
30	7	1	38



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
5.1	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das talseitige Trottoir soll bis zur Eybrücke verlängert werden. - Bei der Eybrücke ist ein Fussgängersteg zu erstellen, um gefahrlos zum wichtigen Fotospot gelangen zu können. 	A1, A9, A11, A25, A27, A28, A30, A35, A37	Die Anregung soll näher geprüft werden.			X	
5.2	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als direkt betroffene Liegenschaftseigentümer gehen uns durch den Bau des Trottoirs Parkplätze verloren und die Stützmauer wird 2m gegen das Gebäude hin versetzt. Wir erwarten daher eine Kompromissbereitschaft (Ersatz der fehlenden Parkplätze). Die neue Stützmauer soll optisch wieder gleich aussehen (Natur-Stein) - dies ist uns sehr wichtig. 	A2	Das Tiefbauamt ist in direktem Kontakt mit den Grundeigentümern.			X	
5.3	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - es (das Projekt) nicht Zielführend ist (vgl. 1.4). 	A5	Grundsätzliche Ablehnung des Projektes von A5				X

5.4	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das durchgängige Trottoir auf der Talseite macht aus unserer Sicht absolut Sinn. Wir haben aber dadurch vier Querungen mit dem Wanderweg auf die Bergseite. - Die Berner Wanderwege müssen die Möglichkeit erhalten, die Abgänge zu signalisieren. Die Wegweiser sind an einer Stange oder Kandelaber anzubringen. - Die Übergänge sollten sicher sein. Mit Tempo 30 sollte dies kein Problem sein, ansonsten müsste eine andere Lösung gefunden werden. 	A7	Die Wanderwegsignalisation kann problemlos ins Projekt integriert werden.		X		
5.5	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es muss sichergestellt werden, dass dann die Strassen nicht durch Fussgänger blockiert werden. <p>Mir fehlen die Fussgängerstreifen, so dass alle wissen, wo in der Regel die Strasse überquert wird.</p>	A12	<p>Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.</p> <p>Flächiges Queren mit gegenseitiger Rücksichtnahme bedingt T30</p>				X
5.6	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass das Trottoir durchgehend ist und möglichst breit. Sonst weichen die Zufussgehenden auf die Strasse aus oder kreuzen die Strasse, was den Verkehrsfluss behindert. 	A13, A14, A38	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden.	X			
5.7	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es eine Umfahrungsstrasse braucht. 	A15, A16, A17	siehe Antwort 1.8				X

5.8	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sich eine talseitige durchgängige Fussgängerführung nicht aufdrängt, da die Verkaufsgeschäfte sich beidseits der Strasse befinden; die Strasse muss sowieso gequert werden können. 	A19,	<p>Die talseitige durchgängige Fussgängerführung dient dem Fussgängerverkehr längs.</p> <p>Flächiges Queren und die Fussgängerzirkulation beidseits der Strasse sollen gefahrlos möglich sein.</p>				X
5.9	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dass das talseitige Trottoir nicht durchgehend umgesetzt wird. – In unseren Augen sind entweder die Variante «Tempo 30» oder die Variante «Talseitig durchgehendes Trottoir» die richtige Lösung. 	A21	<p>Die Variante «Talseitig durchgehendes Trottoir» mit zusätzlicher Breitenreduktion in der Engstelle Metzgerei wurde von der Begleitgruppe verworfen (Rückstaugefahr).</p>		X		
5.10	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wo möglich ist ein talseitiges Trottoir erstrebenswert, wo es nicht möglich ist, müssen die Fussgänger aber wieder mit einem Fussgängerstreifen «geleitet» werden. 	A22, A24	<p>Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr.</p> <p>Flächiges Queren mit gegenseitiger Rücksichtnahme bedingt T30</p>				
5.11	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dass das talseitige Trottoir nicht durchgehend umgesetzt wird. <p>Wichtig wäre, dass die Anwohner, wenn möglich nur minimale Flächen abgeben, zu Lasten der Strassenbreite, welche dann nicht durchgängig die gleiche Breite hätte.</p>	A23	<p>Der Ausbau erfolgt mit den normativ minimalen Elementen, um die Landbeanspruchungen privater Grundeigentümer minimal zu halten und dem Erhalt des Ortsbildes Rechnung tragen zu können.</p>				X

5.12	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird erwähnt, dass "Im Bereich von bestehenden Senkrechtparkplätzen sowie Liegenschaften resp. deren Zugänge eine Minimalbreite von 1.35 m möglich ist", jedoch wurde diese Mindestbreite nicht auf den Abschnitt auf meinem Grundstück angewendet, obwohl es diese Anforderungen erfüllt. 	A31	<p>Bei bestehenden Liegenschaften soll (und wird) überall eine Trottoirbreite von 2.0 m angesetzt (punktuelle Ausnahme im Bereich der Engstelle, nicht anders lösbar).</p> <p>Die Minimalbreite von 1.35 m gilt nur für nicht überbaute Grundstücke. Bei einer späteren Überbauung müssen auch dort 2.0 m eingehalten werden.</p> <p>In den Unterlagen zur Mitwirkung ist der Aspekt hinsichtlich der bestehenden Liegenschaften und deren Zugängen unglücklich formuliert.</p>				X
5.13	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dass beim Neubauprojekt MFH Gryfenbach die Trottoirbreite auf 1.5 m reduziert wird. Dadurch wird trotz der neuen Längsparkplätze eine minimale Verkaufs- resp. Ausstellungsfläche für die geplanten Gewerbebetriebe möglich. 	A32	<p>1.5 m stellt die minimale Trottoirbreite dar. Die überdurchschnittlichen Fussgängerströme rechtfertigen jedoch auch auf der Talseite eine Trottoirbreite von 2.0 m.</p>				X
5.14	<p>Wichtig ist mir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ja, aber 2m macht keinen Sinn, wenn zwischendurch immer wieder auf 1,35 oder 1,55 reduziert wird. Besser wäre eine einheitliche Breite von ca. 1.5m Damit werden die Zufahrten zu den privaten Grundstücken weniger steil und das Trottoir kann möglichst flach und ohne "Berg- und Tal" ausgebildet werden, so wie es behindertengerecht sein müsste, immerhin wird die Bushaltestelle auch in diesen Bereich fallen. Zudem wird auch die "künstliche Kurve" bei der Metzgerei etwas entschärft. 	A33	<p>Die Minimalbreite von 1.35 m gilt nur für nicht überbaute Grundstücke. Bei einer späteren Überbauung müssen auch dort 2.0 m eingehalten werden (Zielzustand gemäss Begleitgruppensitzungen).</p> <p>In der Engstelle Metzgerei wurde bereits eine punktuelle Reduktion auf 1.35 m vorgenommen, um die Verschwenkung anordnen zu können.</p>				X

5.15	Wichtig ist mir: - Besonders die internationalen Gäste benutzen diese Strassenseite bereits rege	A34	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden.	X			
5.16	Wichtig ist mir: - Es ist zu begrüssen, dass Fussgänger*innen so viel Platz wie möglich erhalten. - Das Projekt soll folgendermassen verbessert werden: - Die Parkplätze sollen aufgehoben oder längs angeordnet werden, und das Trottoir breiter gemacht werden. Fussgänger*innen werden bei einem Trottoir mit einer Breite von 1.35m nach wie vor auf der Strasse laufen. - Die Planung sieht bei den knappen Platzverhältnissen zu viele Parkplätze vor.	A36	Die Breite von 1.35 m betrifft nur punktuelle Einschnürungen. Abschnitte mit Trottoir < 2.0 m sind Kompromisse, bis die Parzellen überbaut werden. A36 bemängelt in den vorangehenden Fragen, dass das Parkplatzangebot zu gering sei. Bei dieser Rückmeldung soll Parkplätze in grosser Anzahl eliminiert werden. Widerspruch in den Antworten.				X

Fazit:

Grundsätzlich eine breite Unterstützung für das talseitige Trottoir. Allerdings zahlreiche Antworten mit «Ja, aber...».

- Die Verlängerung des talseitigen Gehweges bis zur Eybrücke wird oft genannt. Denkbar wäre auch ein Ausbau des Weges auf der Parzelle der Kirche. Zu beachten ist dabei der bestehende Plattenbelag, Treppen, BehiG, Denkmalpflege.
- Die von A32 und A33 geforderte Reduktion auf Trottoirbreite von 1.5 m bringt eine wesentliche Verschlechterung für die Fussgänger und nur partikuläre Vorteile für die betroffenen Grundeigentümer. Empfehlung am Grundsatz von 2.0 m festhalten.

3.6 Strassenverbreiterung und breiter Randstein mit 4 cm Anschlag zum Trottoir

Frage: «Befürworten Sie die einheitliche Breite und die Anordnung des breiten Randsteines beidseitig der Kantonsstrasse?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			Total
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
11	10	1	5	4	1	5	0	1	38



Auswertung Gesamt

Total			Total
Ja	Nein	keine Antwort	
21	14	3	38



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kenntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kenntnisnahme nicht berücksichtigen
6.1	Ja, gut finde ich: – Vorausgesetzt, dass diese Randsteine für Fahrradfahrer keinen Nachteil bieten.	A6	Die Randsteine werden für die Radfahrenden als unproblematisch beurteilt. Grundsätzlich sollen und müssen die Radfahrer nicht auf den Randsteinen fahren.	X			
6.2	Nein weil: – Eine klarere Abgrenzung Trottoir / Fahrbahn ist zu planen. Der Höhenunterschied sollte vergrößert und der Randstein steiler sein. Mit dem fließenden Übergang Trottoir / Fahrbahn entstehe für die vielen ausländischen Verkehrsteilnehmer für eine unklare Situation.	A10, A12, A34	Ein grösserer Höhenunterschied führt zu einem «Auf- und Ab» bei den zahlreichen Zufahrten. Die Erfahrungen das der Stein gut «zeichnet» sind gut. Partiell/situativ höhere Randsteine sind denkbar. Für die Velofahrenden jedoch ungünstig			X	
6.3	Ja, gut finde ich: – Aber, 5.60 ist grundsätzlich zu schmal. Die Grossen Fahrzeuge sind 2.55 m breit ohne Spiegel. Entgegen den Behauptungen der Planer ist Kreuzen zweier Fahrzeuge mit diesen Dimensionen nicht möglich, ohne die Fahrbahn zu verlassen.	A11	5.60 m ist der Wert gemäss der gültigen VSS-Norm. In der Praxis kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fahrbahn im Kreuzungsfall zweier grossen Fahrzeuge verlassen wird.				X

6.4	Ja, gut finde ich: - Aber für Velofahrende gefährlich (4 cm)	A13	Die Randsteine werden für die Radfahrenden als unproblematisch beurteilt. Pro Velo äussert sich explizit positiv zu diesen Randsteinen.				X
6.5	Ja, gut finde ich: - Wenn man einmal trotzdem weiter rechts ausweisen muss, sind Reifen und Felgen am Trottoirrand nicht beschädigt.	A14	Grundsätzlich soll mit der Breite von 5.60 m nicht über den Strassenrand ausgewichen werden.	X			
6.6	Nein, weil: - Es braucht eine Umfahrung	A15, A16, A17	siehe Antwort 1.8				X
6.7	Nein weil: - Wir brauchen keine «08.15 – Ortsdurchfahrt». Der gewachsene Dorfstrassencharakter soll erhalten bleiben. Statt die Durchfahrt für noch mehr Fahrzeuge zu bahnen; für noch mehr Fussgänger sollte der Verkehr erst gar nicht ins Tal hereingelassen werden, soweit er Tagestouristen betrifft (Parkplätze Flugplatz: Anreise per öV, Anzahl dosieren).	A19	Mit dem Ausbau wird die Verkehrssicherheit erhöht und den minimalen normativen Anforderungen entsprochen. Verkehrslenkung und Verkehrsdozierung sind nicht Projektbestandteil. Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.				X
6.8	Nein, weil: - Das Problem werden die Busse und Lastwagen sein, die Trotzdem auf dem Trottoir fahren werden und somit weiterhin die Fussgänger gefährden.	A22	5.60 m ist der Wert gemäss der gültigen VSS-Norm. In der Praxis kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Fahrbahn im Kreuzungsfall zweier grossen Fahrzeuge verlassen wird.				X
6.9	Nein, weil: - Ich die Breite von 5.6 m nicht unterstütze. Wenn die Strasse schmaler wäre, ist dies sicherlich empfehlenswert.	A23	Der Ausbau erfolgt mit den normativen minimalen Elementen, um die Landbeanspruchungen privater Grundeigentümer minimal zu halten und dem Erhalt des Ortsbildes Rechnung tragen zu können.				X

6.10	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der 50 cm breite Granitstein ist sinnlos: Kostet viel Geld, ist bei Nässe eine Gefahr für Zweiradfahrer und wird im Winter bei der Schneeräumung hinderlich sein. Sieht eher nach Architekten-Spielerei aus. 	A25	<p>Der breite Randstein hat sich an- dernorts sehr gut bewährt. Schnee- räumung funktioniert problemlos</p>				X
6.11	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es mit den Randsteinen eine optische Täuschung gibt und so die Strasse wieder verschmälert würde. Die Velos fahren nicht auf den Granitsteinen, die sind rutschig und gefährlich, wenn es nass ist. - Der Breite Randstein verschmälert optisch die verfügbare Strassenbreite. Die Breite des Randsteines sollte reduziert werden. 	A27, A32	<p>Eine optisch schmale Fahrbahn ist erwünscht, um das Tempo tief zu halten. Die Radfahrer sollen und müssen nicht auf den Randsteinen fahren.</p>				X
6.12	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich finde es gut, dass bei dem Projekt eine Lösung in Betracht gezogen wird, die das Strassenbild berücksichtigt. Wenn diese Lösung keine Auswirkungen auf die bestehenden Grundstückseigentümer hat, finde ich diese Lösung in Ordnung. Ich bin der festen Überzeugung, dass bei dem Projekt die Sicherheit der Fußgänger im Vordergrund stehen sollte, während gleichzeitig das Strassenbild erhalten oder verbessert werden sollte, ohne die Grundstückseigentümer und Unternehmen zu beeinträchtigen. Das Kreuzen von zwei grossen Fahrzeugen sollte nicht auf Kosten der bestehenden Grundstückseigentümer und des historischen Strassenbildes gehen. Insbesondere da auch nach erfolgtem Ausbau verschiedene Engpässe bleiben werden, welche ein Kreuzen von zwei Lastwagen/Postautos nicht zulassen werden. Ohnehin kann das Projekt nicht auf solche Einzelfälle ausgerichtet werden, wenn 	A31	<p>Der Ausbau erfolgt mit den normativ minimalen Elementen, um die Landbeanspruchungen privater Grundeigentümer minimal zu halten und dem Erhalt des Ortsbildes Rechnung tragen zu können. Der Begegnungsfall LW – LW kommt regelmässig vor und muss möglichst auf der gesamten Ortsdurchfahrt abgedeckt werden. Die Anlage in Oberried ist nur temporär während der Sanierung A8 in Betrieb.</p>				X

	dadurch die Grundstückseigentümer derart beeinträchtigt werden. Eine Möglichkeit wäre die Erstellung von Ampeln, um Engpässe sicher gestalten zu können (analog der Ampelführung in Oberried am Brienzensee).						
6.13	Ja, gut finde ich: - Macht Sinn, sieht gut aus und ist auch verkehrstauglich. Allerdings müssen die Steine einen wesentlichen Farbunterschied zur Fahrbahn oder Trottoir aufweisen, damit sie als Begrenzung wahrgenommen werden, sonst "übersehen" dies unsere asiatischen Gäste.	A33	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden.	X			
6.14	Ja, gut finde ich: - Die Randsteine sind für Radfahrende geeignet. - Die optische Verschmälerung begrüssen wir.	A36	Mit dem Projekt soll diesen Aspekten entsprochen werden.	X			
6.15	Ja, gut finde ich: - Der Zugang zur Kirche muss behindertengerecht, stufenlos ausgeführt werden.	A37	Kein Zusammenhang zur Fragestellung. Mit dem geplanten Trottoir bis zum Kirchengang kann grundsätzlich ein hindernisfreier Zugang realisiert werden.	X			
6.16	Ja, gut finde ich: - Das Gesamtkonzept	A38		X			

Fazit:

Die Frage betrifft 2 Aspekte. Hinterfragt wird primär der breite Randstein. Die Vor- und Nachteile sind im technischen Bericht ausführlich beschrieben. Je nach Gewichtung der Vor- und Nachteile kommen auch andere Varianten in Frage. Eine optisch schmale Fahrbahn ist seitens Projektverfasser explizit erwünscht. Der breite Stein ist wohl in erster Linie noch «ungewohnt». Die Erfahrungen andernorts sind jedoch gut.

3.7 Engstelle Metzgerei und Aufwertung der Vorplätze

Frage: «Unterstützen Sie die Verbreiterung der Engstelle «Metzgerei» in der vorgesehenen Art und Weise?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			38
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
11	10	1	4	6	0	4	1	1	



Auswertung Gesamt

Total			38
Ja	Nein	keine Antwort	
19	17	2	



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntisnahme nicht berücksichtigen
7.1	<p>Ich stimme der Lösung zu, aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Kosten müssen für Privateigentümer tragbar sein. 	A1	<p>Erstellungskosten übernimmt der Kanton.</p> <p>Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.</p>				X
7.1	<p>Ich stimme der Lösung zu, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Es wohl keine andere Lösung gibt. Für die Geschäfte ist jedoch der Verlust einer Terrasse erheblich. Sie können ihre Ware nicht mehr präsentieren! Die Kurve macht wohl eher wieder eine Verengung. 	A4	<p>Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.</p> <p>Eine zusätzliche Kurvenverbreiterung wird aufgrund des geringen Richtungswechsels nicht als notwendig erachtet und wäre auch aufgrund der Platzverhältnisse schwer anzuordnen.</p>				X
7.3	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Nicht zielführend, es gibt nur eine Lösung, die Durchfahrt muss möglichst eng bleiben, damit alle langsamer fahren. 	A5	<p>Die Anordnung von zusätzlichen «Einschnürungen» wurde von der Begleitgruppe verworfen (Rückstauproblematik).</p>				X
7.4	<p>Ich stimme der Lösung zu, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Grundeigentümer einverstanden ist. 	A9	<p>Zum Zeitpunkt der Mitwirkung sind nicht alle Grundeigentümer mit der Lösung einverstanden.</p>				X

7.5	Ich stimme der Lösung zu, weil: <ul style="list-style-type: none"> - Guter Ansatz für die schwierige Situation. Fussgänger müssen genügend Platz haben. 	A10	Mit dem Projekt soll diesen Aspekten entsprochen werden.	X			
7.6	Ich stimme der Lösung zu, weil: <ul style="list-style-type: none"> - keine Alternative 	A11, A32	Alternativen wurden aufgezeigt, jedoch verworfen.	X			
7.7	Ich lehne die Lösung ab, weil: <ul style="list-style-type: none"> - 2 von 3 sehr stark beeinträchtigten Grundstücken gehören demselben Eigentümer. Daher ist die Lösung wohl nicht zufriedenstellend. Vielleicht ist es besser, wenn zwischen Uhrenladen und Hotel Oberland die Strasse enger wird und eine Fahrspur Vortritt hat. Es betrifft dies ja im Besonderen zwei kreuzende Lastwagen / Bus / Postauto. 	A12	Die Anordnung von zusätzlichen «Einschnürungen» wurde von der Begleitgruppe verworfen (Rückstauproblematik). Die aktuelle Breite erlaubt den Begegnungsfall PW-LKW mit 20 km/h. Wenn eine Fahrspur den Vortritt haben soll, muss dies klar erkennbar sein.				X
7.8	Ich stimme der Lösung zu, weil: <ul style="list-style-type: none"> - Eine andere Lösung scheint nicht zur Wahl zu stehen. - Für die Geschäft ist jedoch der Verlust einer Terrasse erheblich, sie können ihre Ware nicht mehr präsentieren! 	A14	Alternativen wurden aufgezeigt, jedoch verworfen. Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.				X
7.9	Ich lehne die Lösung ab, weil: <ul style="list-style-type: none"> - Es braucht eine Umfahrung 	A15, A16, A17, A26	siehe Antwort 1.8				X

7.10	<p>Ich stimme der Lösung zu, aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der Sportgeschäfte Imboden und Metzgerei könnte beidseitig der Fahrbahn bis zum Trottoirrand die bekannten gelben Streifen angebracht werden, damit Bus- und Lastwagenfahrer von weitem sehen, da kommt ein weniger breites Fahrbahnstück auf mich zu. Hier wird kreuzen schwierig. 	A18	<p>Eigentlich lehnt A18 die Lösung ab und schlägt eine Alternative Lösung vor.</p> <p>Eine FGSO-Lösung wird nicht als zielführend beurteilt.</p>				X
7.11	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Vorplätze abgewertet werden - Das Dorf seinen gewachsenen Charakter verliert. 	A19	<p>Mit einer guten Gestaltung können die Vorplätze durchaus aufgewertet und die Strasse städtebaulich verträglich integriert werden.</p>				X
7.12	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mir Verkaufsfläche verloren geht, damit verbunden ist ein extremer Umsatzverlust vorprogrammiert. Darüber hinaus verläuft das Untergeschoss direkt an der Parzellengrenze und somit unter dem Trottoir. Die zusätzliche Belastung wäre gegebenenfalls zu prüfen. Ausserdem ist der Aufbau zu hoch. 	A21	<p>Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.</p> <p>Die Überbauung des Untergeschosses kann mittels Dienstbarkeit geregelt werden.</p> <p>Betreffend den technischen Aspekten (Belastung und Aufbau) sind im Bauprojekt die notwendigen Abklärungen vorzunehmen. Primavista sind keine Probleme feststellbar.</p>			X	
7.13	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Einschränkung für die Gewerbetreibenden und Anwohner ist nicht zumutbar. - Umfahrung mit Einbahnverkehr ist die Lösung. 	A22, A24	siehe Antwort 1.8				X

7.14	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich nicht abschätzen kann, was nach der Metzgerei für ein Geschäft sich dort einmietet. Sollte der Vorplatz verschwinden, bedeutet dies einen Attraktivitätsverlust und der Wert der Liegenschaft sinkt extrem. Es wird sehr schwierig, dieses Geschäft neu zu vermieten. 	A23	<p>Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.</p>				X
7.15	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Zugang zur Metzgerei wird für gehbehinderte Personen schwieriger. Es sei denn die Terrasse kann so gebaut werden, dass der Eingang ohne Stufen erreicht wird. 	A25	<p>Der Zugang bleibt hinsichtlich der Hindernisfreiheit analog wie heute. Es verbleibt der Tritt zur Eingangstüre.</p> <p>Die Anordnung eines behindertengerechten Liegenschaftszugang ist im Bauprojekt zu prüfen.</p>			X	
7.16	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Vorplatz bei der Metzgerei bleiben muss und das ganze Bauprojekt schwer oder nicht umsetzbar ist. 	A27	<p>Die Umsetzbarkeit ist anspruchsvoll, aber möglich.</p>				X
7.17	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt andere Möglichkeiten. Mit einer Ampel kann man gut den Verkehr regeln und 2 Lastwagen können aufeinander warten. 	A29	<p>siehe Antwort 7.3</p>				X
7.18	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diese Lösung keine Rücksicht auf die bestehenden Grundstückseigentümer und Unternehmen nimmt. 	A29	<p>Umsatzeinbussen aufgrund geringerer Vorlandfläche sind schwierig zu quantifizieren.</p> <p>Die positiven Aspekte für die Fussgänger wurden höher gewichtet.</p>				X

7.19	<p>Ich stimme der Lösung zu, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ja, wenn dies möglichst schlank gestaltet wird, mit einem minimalen Trottoir auf der Lüttschineseite. 	A33	Das Trottoir auf der Lüttschine-Seite ist mit punktuell 1.35 m bereits minimal angelegt.	X			
7.20	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dies nicht den angedachten Effekt bringen wird. - Bei einer einspurigen Verkehrsführung (mit Umfahungsstrasse) macht dieser Punkt Sinn. 	A34	siehe Antwort 1.8				X
7.21	<p>Ich lehne die Lösung ab, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Da sind die Planungsabsichten und Realisierung etwas widersprüchlich. Ein maximal durchgängiges und breites Trottoir mit einheitlicher Gestaltung soll angestrebt werden. Der Vorplatz v.a. von Imboden wird als Verkaufsfläche gebraucht und Tourist*innen halten sich hier auf bzw. ist das Trottoir dadurch verengt. Diesen Bereich noch schmaler zu machen (was heisst "beansprucht" und "aufgewertet"?) würde Fussgänger*innen noch mehr zum Ausweichen auf die Strasse zwingen. - Dieser Platz soll auf Kosten der Fahrspuren beibehalten werden. Eine durchgängige Strassenbreite von 5.6m ist nicht nötig. Grosse Fahrzeuge können sich woanders kreuzen. Einzelne Engstellen können wie viele andere (Brücken z.B.) über einen Richtungsvortritt verfügen. 	A36	siehe Antwort 7.3				X

7.22	Ich stimme der Lösung zu, weil: <ul style="list-style-type: none"> - Durchgehend Breite Fahrbahn. - Die Engstelle auf dem talseitigen Trottoir sollte möglichst entfernt werden, so dass eine durchgehende Breite von 2.00 m erreicht wird (kein Ausweichen auf die Strasse notwendig). 	A38	Die Eliminierung der punktuellen Einengung auf 1.35 m ist technisch nicht möglich.				X
------	---	-----	--	--	--	--	---

Fazit:

Kontrovers diskutierte Frage: Die Direktbetroffenen lehnen die Lösung kategorisch ab. Einige Antworten, dass der Lösung nur zugestimmt wird, wenn die Grundeigentümer einverstanden sind oder keine finanziellen Einbussen davontragen. Auch Organisationen wie Pro Velo lehnen die Lösung ab.

Als Alternative wird oftmals die Beibehaltung der Engstelle oder eine zusätzliche Breitenreduktion genannt. Wenn der Begegnungsfall PW-PW angeboten werden kann und eine Befahrung des Trottoirs verhindert wird, stellt dies aus planerischer Sicht eine diskutabile Alternative dar. Ein Verkehrsversuch könnte interessant sein, um die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss während der Hochsaison analysieren zu können. Eine Regelung mit Ampeln (Lichtsignalanlage) wie dies im Ausland häufig zu finden ist, kommt aus planerischer Sicht kaum in Frage.

3.8 Behindertengerechte Postautohaltestellen Lauterbrunnen Dorf

Frage: «Unterstützen Sie die projektierte Anordnung der hindernisfreien Bushaltestellen?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			38
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
20	1	1	10	0	0	5	0	1	
20			1	1	10			5	1

Auswertung Gesamt

Total			38
Ja	Nein	keine Antwort	
35	1	2	
35 (92%)			1 2

Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
8.1	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Die Massnahme ist gesetzlich vorgeschrieben. 	A1, A19, A28, A36, A38		X			
8.2	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Behindertengerecht ist zwingend – Die Haltestellen müssen über einen genügend grossen Wartebereich für die Passagiere verfügen. 	A10	Die Anforderungen hinsichtlich Wartebereichen werden erfüllt.	X			
8.3	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Und dann noch einen Fussgängerstreifen zur Übersicht. 	A12	Mit T40 und Fussgängerstreifen käme es zu übermässigem Stop and Go Verkehr. Flächiges Queren mit gegenseitiger Rücksichtnahme bedingt T30				X
8.4	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Es Fahrbahnhaltestellen sind. 	A13	Dies ist im Projekt so vorgesehen.	X			
8.5	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – An genau diesen Standorten macht es auch Sinn. 	A14, A32, A33		X			

8.6	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Die Integration in die Gesellschaft von beeinträchtigten Menschen wichtig ist. So kann ein Stück Gleichstellung erzielt werden. 	A21, A23, A31		X			
8.7	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Wir unterstützen die neuen Standorte, sehen aber Probleme bei der hohen Haltekante. Die hohe Haltekante ist zwar eine gesetzliche Bestimmung, birgt aber neue Unfallgefahren. 	A22		X			
8.8	Nein weil: <ul style="list-style-type: none"> – Talseitig die Haltestelle am richtigen Ort ist. Man könnte das Trottoir dort höher bauen. – Vor dem Parkplatz Schützen gibt es keinen ebenen Platz zum Ein- und Aussteigen, was im Winter bei Glatteis zum Problem wird. – Und bei einer Einbahnstrasse (Umfahrung) braucht es nur auf einer Seite eine Einstiegsmöglichkeit. 	A27	Umfahrung: siehe Antwort 1.8 Die beiden Haltestellen können BehiG konform realisiert werden.				X
8.9	Ja, weil: <ul style="list-style-type: none"> – Spielt aber grundsätzlich keine Rolle, ob die Haltestelle am bestehenden Ort bleibt. 	A34					X

Fazit:

Sehr breite Zustimmung zu den projektierten neuen Standorten der hindernisfreien Bushaltestellen.

3.9 Ausbau Kurve Louwibach

Frage: «Unterstützen Sie die vorgesehenen Massnahmen im Bereich der Kurve Louwibach?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			Total
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
21	0	1	7	1	2	5	0	1	38
21			7			5			1

Auswertung Gesamt

Total			Total
Ja	Nein	keine Antwort	
33	1	4	38
33 (87%)			1 4 (11%)

Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
9.1	Ja, gut finde ich: – Die Vortrittsregelung muss klar geregelt sein (Trottoirüberfahrt mit Vortritt für die Kantonsstrasse).	A1	Dies ist im Projekt so vorgesehen.	X			
9.2	Ja, gut finde ich: – Breitere Zufahrt zum Werkhof – Bessere Zufahrt zur Arztpraxis – Wenn die Kurve gestreckt wird, ist das Einmünden in die Strasse viel besser möglich, vor allem für die grossen Fahrzeuge.	A3, A19, A21, A23, A32	Dies ist im Projekt so vorgesehen.	X			
9.3	Ja, gut finde ich: – Nur sollte der MIV dadurch nicht schneller werden und das vorgegebene Tempo einhalten.	A13	Mit der Mittelzone in Beton (belagsbündig) sollen die Fahrspuren optisch schmal gehalten werden, so dass das Tempo eingehalten wird.	X			
9.4	Ja, gut finde ich: – Die Kurve muss zwingend verbreitert werden und noch wichtiger ist eine gerechte Aus- und Einfahrt zum Feuerwehrmagazin. Die geplante Lösung scheint unumgänglich, obwohl hier Wohnraum geopfert werden muss! – Schade für das Landjägerhaus, um Wohnraum für Einheimische	A14, A20, A25, A27, A35	Der Rückbau des Landjägerhauses ist bedingt durch die Drittprojekte (Zufahrt «Bim Schuelhus» und Hochwasserschutzprojekt). Für den Ausbau der Kantonsstrasse ist der Rückbau nicht notwendig.	X			

9.5	Ja, gut finde ich: - Muss unbedingt erfolgen und sollte als erstes in Angriff genommen werden.	A22	Der Zeitpunkt der Realisierung ist mit den Drittprojekten abzustimmen.	X			
9.6	Ja, gut finde ich: - Aber ich bin dennoch für eine Ringstrasse	A24	siehe Antwort 1.8				X
9.7	Nein, weil: - Ich bin entschieden dagegen, dass bestehende Gebäude und Grundstückseigentümer in Lauterbrunnen abgerissen oder beeinträchtigt werden. Dies ist nicht mit dem Projektziel "Die Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen ist ein attraktiver und belebter Verkehrsraum und Teil des Lebens raumes der Dorfbevölkerung." Vereinbar. Die gleichzeitige Zufahrt von zwei grossen Fahrzeugen darf nicht zu Lasten der Grundstückseigentümer und des historischen Strassenbildes gehen. Wie bereits erwähnt, dürfte hier die Installation von Ampeln verträglicher sein.	A31	Der Rückbau des Landjägerhauses ist bedingt durch die Drittprojekte (Zufahrt «Bim Schuelhus» und Hochwasserschutzprojekt). Für den Ausbau der Kantonsstrasse ist der Rückbau nicht notwendig. Eine Regelung von Engstellen mittels Lichtsignalanlagen steht nicht zur Diskussion.				X
9.8	Ja, gut finde ich: - Ist dringend nötig, das ist ja der größte Knackpunkt an der jetzigen Dorfstrasse. Die Gestaltung muss so sein, dass es auch für ausländische Gäste klar ersichtlich ist. Zu viele "AI"-Fahrer kennen weder unsere Verkehrsschilder noch unsere Gedankengänge, die fahren einfach drauf los und da muss es einigermassen logisch sein.	A33	Dies ist im Projekt so vorgesehen.	X			

9.9	Ja, gut finde ich: - dass Veloabstellplätze gebaut werden.	A36	Dies ist im Drittprojekt der Gemeinde so vorgesehen.	X			
9.10	Ja, gut finde ich: - Dass auf der Kantonsstrasse die notwendige Kurvenverbreiterung angeordnet wird, sodass auch ein grosser Lastwagen mit dem «Buszug» ausserhalb der Trottoirbereiche kreuzen kann.			X			

Fazit:

Breite Zustimmung zum Ausbau der Kurve Louwibach. Von zahlreichen Mitwirkenden wird der Rückbau des Landjägerhauses bedauert. Der Rückbau ist jedoch durch die Drittprojekte bedingt und steht nicht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kantonsstrasse.

Auch die Mitwirkenden, welche eine Umfahrungsstrasse vorschlagen, stimmen dem Ausbau zu. Aus Planerischer Sicht ist dies einen gewissen Widerspruch dar. Wäre die Umfahrung eine Option, würde die Engstelle Louwibach wohl kaum in diesem Umfang (Kosten) angepasst.

3.10 Einmündung Alte Stechelbergstrasse, Fussgängerzugang Parkplatz und Kirche

Frage: «Unterstützen Sie die vorgesehenen Massnahmen im Bereich der Einmündung Alte Stechelbergstrasse, Parkplatz und Kirche?»

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab die folgenden Resultate:

Auswertung pro Gruppierung

Private			Hotelbetriebe / Geschäfte			Organisationen			Total
Ja	Nein	keine Antwort	Ja	Nein	keine Antw.	Ja	Nein	k.A.	
16	2	4	7	2	1	5	0	1	38
16			7			5			
2			2			1			
4			1			1			

Auswertung Gesamt

Total			Total
Ja	Nein	keine Antwort	
28	4	6	38
28 (73%)			
4 (11%)			
6 (16%)			

Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
10.1	Ja, gut finde ich: – Fussgänger kommen von der Strasse weg.	A1	Dies ist im Projekt so vorgesehen.	X			
10.2	Ja, gut finde ich: – Ein Trottoir hält ev. die Fahrzeuge vom Abbiegen in die alte Stechelbergstrasse ab.	A4,	Dies ist im Projekt so vorgesehen. Die Schaffung eines Widerstandes für das Einfahren in die Stechelbergstrasse könnte mit einer Trottoirüberfahrt aus planerischer Sicht tatsächlich erreicht werden.	X			
10.3	Nein, weil: – Es das Dummste ist, bei der Kirche ein Parkhaus zu bauen. Ein Parkhaus am Dorfeingang, siehe Saas Fee.	A5	Das Parkhausprojekt der Gemeinde ist nicht Teil der öffentlichen Mitwirkung Sanierung Kantonsstrasse.				X
10.4	Nein, weil: – muss nochmals diskutiert werden!	A9	Das Anliegen von A9 geht aus der Stellungnahme nicht genau hervor. Im Rahmen der nächsten Projekt-schritte werden noch zahlreiche Diskussionen geführt werden.	X			

10.5	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtig, da die alte Stechelbergstrasse zu Stosszeiten kaum befahrbar ist vor lauter Fussgängern, welche das Gefühl haben sie befinden sich in einer Fussgängerzone. <p>Für uns Anwohner sehr mühsam und nervig. Wenn der Fussgängerstrom umgeleitet wird, könnte das helfen.</p>	A15	Die Problematik des teilweise sehr hohen Fussgängeraufkommens in der Alten Stechelbergstrasse dürfte durch diese Massnahme nur wenig verbessert werden.	X			
10.6	<p>Nein, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - das Problem der auf der falschen Seite Gehenden durch Signalisation gelöst werden könnte («Kein Fussweg-Tafel»). Die Fussgängerströme könnten mit «Tappen»-Zeichen markiert werden. 	A19	<p>Die zulässigen (gesetzeskonformen) Mittel der Signalisation und Markierung sind beschränkt. Ob die internationalen Touristen damit geleitet werden können, ist fraglich.</p> <p>Mit der Verlängerung des Trottoirs sollen auch Querungen der Kantonsstrasse an dieser unübersichtlichen Stelle minimiert werden.</p>				X
10.7	<p>Gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine Verlängerung des Trottoirs bis zur Eybrücke und ein separater Fussgängersteg (wie bei Sanierung) wäre erwünscht. 	A20, A28, A35	Die Anregung soll näher geprüft werden.			X	
10.8	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Verbesserung der Sichtweiten bei den Ausfahrten. 	A21, A23	Mit dem Projekt soll diesem Aspekt entsprochen werden.	X			

10.9	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aber, das Trottoir muss bis zum Talmuseum gehen. - Die Alte Stechelbergstrasse als Sackgasse signalisiert werden ab Camping Jungfrau und Fahrverbot (nur Anlieger berechtigt). 	A27	<p>Die Anregung zur Trottoirverlängerung soll näher geprüft werden.</p> <p>Massnahmen auf der Alten Stechelbergstrasse müssen seitens der Gemeinde initiiert werden.</p>	X			
10.10	<p>Ja, gut finde ich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es würde mich freuen, wenn für die Fussgänger eine bessere Lösung gefunden werden könnte, welche nicht zu Lasten der Grundstückeigentümer und des aktuellen Strassenbildes von Lauterbrunnen geht. 	A31	<p>Für die Massnahmen im Bereich der Einmündung der Alten Stechelbergstrasse sind primär Landbeanspruchungen der Parzelle 3800 notwendig. Mit den betroffenen Grundeigentümern wurde ein Gespräch geführt. Die Grundeigentümer haben die Bereitschaft geäussert, das benötigte Land dem Kanton zu verkaufen.</p>	X			
10.11	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auch hier braucht es dringend eine bessere Verkehrsführung, aber auch eine bessere und vor allem klare Signalisation, welche auch von den ausländischen Touristen definiert werden können (so der Wille da ist). Allzu viele Gäste sind der Meinung, dass man bis zum Staubbach fahren kann, dort fehlt aber der nötige Platz für Autos. Viele davon fahren dann auch gleich weiter, über die alte Stechelbergstrasse, wo es dann zu Problemen mit den Anstössern, landw. Fahrzeugen und auch der Massenstrom an Fußgängern und Wanderer kommt. Ein Fahrverbot, bereits bei der Einmündung der Strasse wäre sinnvoll. Und vor allem nicht zu viele Tafeln, wo sich jeder aussuchen kann was für ihn passt, 30 km/h, Zubringer (zum Brätliplatz) usw. <p>Es war ja einmal ein Wendeplatz geplant, beim Camping Jungfrau, dass sollte als "Abschluss" der Zufahrt dienen.</p>	A33	<p>Massnahmen auf der Alten Stechelbergstrasse müssen seitens der Gemeinde initiiert werden.</p>				X

10.12	<p>Ja, gut finde ich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die alte Stechelbergstrasse ist wegen der vielen Fussgänger*innen und der abbiegenden Camper ein Nadelöhr. Die Camper zögern hier, ob wegen des Fussverkehrs oder der Breite der Kreuzung. Das Weiterziehen des Trottoirs ist grundsätzlich zu begrüssen. Die Verbreiterung hilft evtl. den Lastwagen. Tempo 30 wird helfen, mit dem Camper hinauszufahren, wenn der Verkehr von der Kirchenkurve langsamer heraufkommt. 		Mit dem Projekt soll diesen Aspekten entsprochen werden	X			
10.13	<p>Ja, gut finde ich:</p> <p>Mitwirkung/Auflagen seitens Kirchgemeinde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zurückversetzen der Mauer entlang der Strasse nach Absprache mit der Kantonalen Denkmalpflege - Absprache und Koordination mit dem Sanierungsprojekt "Kirchenparkplatz - Zufahrt zum Kircheneingang LKW-tauglich ausführen - Das Trottoir im Bereich Kirche ist bis mind. Ende Kirchenparzelle Richtung Eybrücke weiterzuziehen und eine Verbindung zum "Wägli" auf der Gemeindeparzelle zu erstellen 		Die ersten beiden Begehren sind im Projekt bereits berücksichtigt. Die weiteren Begehren müssten näher geprüft werden.	X		X	

Fazit:

Grundsätzlich eine breite Zustimmung zu den Massnahmen Einmündung Alte Stechelbergstrasse und Fussgängerzugang Parkplatz und Kirche. Die Verlängerung des talseitigen Trottoirs bis zur Eybrücke und ein neuer Fussgängersteg wird mehrmals genannt.

Moniert wird das hohe Fussgängeraufkommen und «Fremdverkehr» in der Alten Stechelbergstrasse. Die Lösungsfindung ist jedoch nicht Sache des Kantonsprojektes. Die Massnahmen «Trottoirüberfahrt» und «Verlängerung Trottoir» dürften einen positiven Effekt auf die Verkehrsmenge auf der Alten Stechelbergstrasse haben, sind aber noch nicht ausreichend.

3.11 Weitere Bemerkungen

Frage: «Gibt es Punkte, welche Sie uns im Rahmen der vorangehenden Fragen noch nicht mitteilen konnten. Welche weiteren Massnahmen schlagen Sie zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen vor?»

Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen (weitergehenden) Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt. Oftmals handelt es sich um Wiederholungen der vorangehenden Standpunkte. Es werden sämtliche Eingaben aufgelistet.

	Stellungnahme / Begehren	Verweis	Kommentar	Entscheid			
				Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
11.1	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Veloweg unter dem Parkhaus hindurch über den Greifenbach unter der WAB-Brücke hindurch bis Einmündung in den Kilchstutz. – Wanderweg Hohsteg (Sportanlage neues Schulhaus) bis ARA ist sehr mühsam, für Kinderwagen und Velos ungeeignet. Weniger steile Wegführung wäre wünschenswert. Weg nach hinten verlegen und so gestalten, dass Weg mit Kinderwagen und Velos benutzt werden kann. 	A1	Die Anliegen liegen ausserhalb des Projektperimeters.				X

11.2	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für mich wäre ein Projekt «Umfahrungsstrasse des Dorfes Lauterbrunnen» ein wichtiger Punkt. Hätte man eine Umfahrung, so müsste man im Dorf nicht so viele Umbauarbeiten machen. Der grösste Teil des Verkehrs müsste nicht durchs Dorf, also mehr Sicherheit für Fussgänger. Die Kosten wären zwar sehr hoch, aber wir müssen an die Zukunft denken. 	A3	siehe Antwort 1.8				X
11.3	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Falls die Fernwärme käme, könnte man die Leitung durch die Dorfstrasse grad miteinlegen. – Das talseitige Trottoir müsste vom Kirchenparkplatz bis nach der Eybrücke (Postautohaltestelle) weitergezogen werden. 	A4	<p>Das Fernwärmeprojekt liegt erst als Studie vor. Eine Mitverlegung mit dem Drittprojekt Werkleitungen (1. Etappe Realisierung 2024) kann aus zeitlichen Gründen nicht mehr erfolgen. Für die 2. und 3. Etappe soll dies geprüft werden.</p> <p>Die Verlängerung des Gehweges bis zur Eybrücke sollte geprüft werden.</p>			X	
11.4	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Ausbau ist keine Lösung. Es sollte primär der Durchgangsverkehr reduziert werden. Darum ein (grösseres) Parkhaus am Dorfeingang. 	A5	Das Parkhausprojekt der Gemeinde ist nicht Teil der öffentlichen Mitwirkung zur Sanierung der Kantonsstrasse.				X
11.5	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Etablierung eines Ringverkehrssystems. Richtung Stechelberg kann durchs Dorf gefahren werden, Richtung Zweilütschinen auf einer neuen Umfahrungsstrasse zwischen der Eybrücke und dem Parkhaus. 	A6, A8, A24, A26, A27	siehe Antwort 1.8				X

11.6	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das talseitige Trottoir müsste vom Kirchenparkplatz bis nach der Eybrücke (Postautohaltestelle) weitergezogen. - Der heutige Kirchenzugang müsste neugestaltet, d.h. mit dem Kirchgemeinderat geplant werden. - Die Geschwindigkeitsbegrenzung von T30 sollte erst nach dem Talmuseum aufgehoben werden. - Der heutige schmale Gehweg von der Kirche zur Eybrücke ist baulich in einem schlechten Zustand. Im Winter keine Schneeräumung. Dieser Weg könnte nach der Realisierung eines Trottoirs aufgehoben werden. - Seit dem Entfernen des Fussgängerstreifens bei der Kirche ist das Queren der Strasse ein sehr gefährliches Unterfangen und für die älteren Leute unzumutbar. 	A9	<p>Die Verlängerung des Gehweges bis zur Eybrücke sollte geprüft werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang kann auch die Thematik des Kirchenzugangs studiert werden, wobei dies nicht Sache des Kantons ist.</p>			X	
11.7	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die erhobenen Verkehrszahlen (Technischer Bericht Ziffer 3.1) sind veraltet und auch aufgrund des Messzeitpunktes (Februar) nicht sehr aussagekräftig. Damit genügend Platz auch für die Fussgänger geschaffen werden kann, müssten auch die Fussgänger gezählt werden. - Fussgänger auf der Strasse werden nicht geduldet (siehe auch Technischer Bericht Ziffer 3.3.2, zweiter Aufzählungspunkt), wird fluchend am Steuer ertragen. - Das Verkehr- und Touristenaufkommen ist auf ein unerträgliches Mass gestiegen. Es ist anzustreben, dass Fahrzeuge von Tagestouristen nicht ins Dorf Lauterbrunnen fahren. 	A10	<p>Im Sept. 2023 wurden aktuelle Verkehrszahlen erhoben.</p> <p>Zahlen zum Fussgängeraufkommen sind nicht quantifiziert. Anlässlich zahlreichen Ortsbegehungen ist den Planern und dem Tiefbauamt das überdurchschnittlich hohe Fussgängeraufkommen aber bestens bekannt.</p> <p>Verkehrslenkung, Verkehrsdosierung oder die Etablierung eines Parkleitsystems sind nicht Projektbestandteil.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p>	X			X

11.8	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Während den Bauarbeiten, und dies bereits bei den ersten drei Abschnitten der Werkleitungssanierungen, ist ein grosses Augenmerk auf die Fussgängerlenkung zu legen. Die Fussgänger sind von der Strasse und von den Baustellen abzugrenzen, auch wenn dies aufwendige Provisorien zur Folge hat. 	A11	<p>Die Baustelle ist gemäss den geltenden Normen und Vorgaben zu sichern.</p>	X			
11.9	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einmündung nach Gässli besser gestalten. Bei viel Verkehr gibt es immer Stau weil man etwas ausholen muss. - Bei solchen Bauprojekten habe ich immer Mühe mit dem Bauablauf. Es werden viele Etappen gemacht, was sinnvoll ist. In der Regel werden die Arbeiten dann aber mit 1-3 Personen bewältigt, so dass der Bau sehr lange dauert. Allenfalls wären hier Intensivphasen zwischen Mitte Oktober und Ende November anzustreben. 	A12	<p>Die durch private Stützmauern sehr beengten Verhältnisse im Gässli können im Rahmen des Kantonsprojektes nicht angepasst werden.</p> <p>Die detaillierte Bauphasenplanung erfolgt in den kommenden Projektphasen.</p>				X
11.10	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich bin immer noch der Meinung, dass die Zufahrt zur alten Stechelbergstrasse nicht für jedermann gegeben sein sollte, nur wer wirklich da wohnt, arbeitet, auf den Camping oder zu einer Ferienwohnung fahren will, sollte dort weiterfahren dürfen. 	A14	<p>Massnahmen auf der Alten Stechelbergstrasse müssen seitens der Gemeinde initiiert werden.</p>				X
11.11	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umfahrungsstrasse 	A15, A16, 17	<p>siehe Antwort 1.8</p>				X

11.12	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sofortmassnahme: Kennzeichnung des Trottoirrandes mit einem gelben Streifen, damit auch ortsunkundige Fahrer wahrnehmen können, wo die Strasse aufhört – auch in den Bereichen wo es keine Randsteine gibt. - Keine Tagestouristen ins Tal hineinlassen. Parkplätze Flugplatz, Anreise per öV, Anzahl dosieren. - Eine ganzjährige Bushaltestelle «Parkplatz Kirche» würde die Fussgänger mit Ziel Bahnhof von denjenigen trennen, die ins Dorf wollen. - Ebenso: Buslinie Bahnhof – Staubbach – Camping Jungfrau würde eine Menge Rollkoffer-Verkehr schlucken. Haltestelle Staubbach analog Haltestelle Trümmelbachfälle. 	A19	<p>Innerorts werden grundsätzlich keine Randlinie markiert.</p> <p>FGSO – Bänder werden kaum mehr und für andere Zwecke eingesetzt.</p> <p>Verkehrslenkung, Verkehrsdosierung, die Etablierung eines Parkleitsystems oder das Angebot neuer öV-Verbindungen und Haltestellen sind nicht Projektbestandteil.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p>				X
11.13	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für uns wäre eine Verkehrsberuhigung dringend notwendig. Dies wäre nach unserer Meinung mit der aktuellen Variante einer durchgehenden Strasse nicht gewährleistet. - Die Variante «Tempo 30 mit 2.5 m Trottoir ist eine Variante, mit der wir leben könnten. - Favorit und nach uns zum Umsetzen ist die Variante «Talseitig Durchgehendes Trottoir». - Wichtig wäre uns noch, dass ein Konzept vorgelegt wird, wie die spätere Umsetzung des Projektes erfolgen soll. Dies scheint uns bei den Touristenströmen schwierig umzusetzen. 	A21, A23	<p>Anordnung von Einengungen: siehe Antwort 7.3.</p> <p>Die detaillierte Bauphasenplanung erfolgt in den kommenden Projektphasen.</p>			X	X

11.14	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wäre doch auch im Sinne der Schilthornbahn, dass eine Dorfumfahrung eine Zufahrtserleichterung bringt. Warum nicht auch die Schilthornbahn zur Kasse bitten... - Eine Umfahrung mit Einbahnverkehr macht auch Sinn, damit die notwendigen Bauarbeiten an der Strasse ohne allzu grosses «Chaos» ausgeführt werden können. - Eine Umfahrung was schon vor Jahren erstrebenswert. Warum nicht jetzt etwas für die Zukunft erschaffen, damit auch die nächsten Generationen von Einheimischen in unserem schönen Tal bleiben. 	A22	siehe Antwort 1.8				X
11.15	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tagestouristen sollten ab Wilderswil mit dem Zug anreisen (BOB +Postauto sollte während der Saison ¼ Takt fahren). Die Parkgebühren in Lauterbrunnen sollten dementsprechend hoch sein, dass es nicht attraktiv ist, mit dem Auto anzureisen. Für Einheimische Talbewohner sollte die Gemeinde eine Jahreskarte ausgeben die im Bereich 20.- bis 30.- Fr. kosten sollte. - Ab Camping Jungfrau muss die Signalisation / Verkehrsführung unbedingt so gestaltet werden, dass es für Touristen nicht mehr möglich ist, die alte Stechelbergstrasse zu befahren. 	A25	<p>Verkehrslenkung, Verkehrsdosierung, die Etablierung eines Parkleitsystems oder das Angebot neuer öV-Verbindungen und Haltestellen sind nicht Projektbestandteil.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p> <p>Massnahmen auf der Alten Stechelbergstrasse müssen seitens der Gemeinde initiiert werden.</p>				X

11.16	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es braucht auch zwingend ein Konzept für die vielen Fussgänger. - Die Problematik, dass es viel zu viele Menschen in einem kleinen Dorf sind (Tagestouristen) wird nicht gelöst. - Ich persönlich hätte gerne ein «Autofreies Dorf» à la Zermatt. In Wilderswil / Matten steht ein Park&Ride zu Verfügung. Wäre eine Maut zur Regulierung eine Option? Für die Bauphase braucht es sowieso ein Konzept, dass der Verkehr während dieser Periode minimiert wird. Warum nicht gleich ein Konzept zur nachhaltigen Verkehrsberuhigung. 	A28	<p>Verkehrslenkung, Verkehrsdosierung, die Etablierung eines Parkleitsystems oder das Angebot neuer öV-Verbindungen und Haltestellen sind nicht Projektbestandteil.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p> <p>Ein «Autofreies Dorf» ist im Falle von Lauterbrunnen kaum denkbar (hinterliegende Ortschaften, Parkplätze, Bergbahnen).</p>				X
11.17	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Fussgängerstreifen Eybrücke ist zu lang und geht «nach oben». Das ist sehr gefährlich. - Der Fussgängerstreifen müsste den kürzesten Weg machen und besser beleuchtet sein. 	A30	<p>Gemäss uns vorliegenden Angaben macht der Fussgängerstreifen den kürzesten Weg.</p> <p>Im Projekt ist eine zusätzliche Beleuchtung projektiert.</p>	X			
11.18	<p><i>Die sehr umfangreiche Rückmeldung von A31 beinhaltet zusätzliche Punkte, welche primär das Grundstück von A31 betreffen. Auf eine detaillierte Wiedergabe wird an dieser Stelle verzichtet.</i></p>	A31	<p>Das Tiefbauamt wird ein Gespräch mit A31 durchführen, um die genannten Punkte zu besprechen.</p>			X	
11.19	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beim Gebäude Jungfrau AG, Parz. 4636 kann die Bezeichnung «erhaltenswertes Gebäude» gelöscht werden. 	A32	<p>Fehler im Plan. Das Gebäude ist nicht als erhaltenswert eingestuft. Dies wird korrigiert.</p>		X		

11.20	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die privaten Vorplätze müssen möglichst an das Trottoir angepasst werden, das vermittelt Breite/Raum und so können die Lieferanten auch besser den Vorplatz benutzen zum ein- und ausladen und müssen dies nicht auf dem Trottoir tun. Der Ort hat auch noch die Bevölkerung, die Geschäfte und die Hotels, es darf nicht nur an den Verkehrsstrom gedacht werden, welcher aber sicher in Zukunft noch wesentlich zunehmen wird. Der Ausbau der Schilthornbahn, das geplante Parkhaus bei der Kirche und die Mund zu Mund-Propaganda der momentan gewaltigen Touristenströme, werden in Zukunft noch wesentlich mehr Verkehr bringen. Ob der Ausbau der Dorfstrasse dem Durchschleusen dieses Verkehrsaufkommens genügt, darf man ruhig hinterfragen und ich selbst habe meine berechtigten Zweifel daran. Für mich ist unverständlich, dass der Kanton über eine Umfahrung nicht mal mehr diskutieren will und völlig abblockt. Das ist für mich kein Verhalten einer Behörde und verhindert demokratische Prozesse und dies ohne Begründung gegenüber der betroffenen Bevölkerung. - Für die Gemeinde muss sich die Frage stellen, wie können wir mithilfe zusätzliche Kurzzeit-PP zu schaffen? Der PP-Fonds hat die nötigen Mittel, fehlt nur noch das Terrain und hier müsste die Gemeinde mit Landbesitzern und Interessenten zusammensitzen und nach Lösungen suchen. - Lauterbrunnen darf nicht zur Druckleitung verkommen, wo alles durchgeschleust wird was hinten oder vorne gebraucht wird, es muss als Dorf weiter existieren können! 	A33	<p>Der Einbezug der Vorplätze ist auch den Planern ein wichtiges Anliegen. Im Bereich der Engstelle Metzgerei wurde das Prinzip der Projektierung zwischen Fassade und Fassade umgesetzt.</p> <p>Umfahrung: siehe Antwort 1.8</p> <p>Die Schaffung von Kurzzeit-Parkplätzen ist nicht Sache des Kantons. Der Kanton hilft mit, wenn sich Möglichkeiten mit privaten Grundeigentümern oder der Gemeinde ergeben.</p>	X			X
-------	---	-----	---	---	--	--	---

11.21	<p>Folgende Anliegen wären zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrserhebungen im Februar 2020 sind nicht repräsentativ. Dies als Grundlage für das Projekt zu nehmen ist unserer Ansicht nach falsch. - Langfristig und besonders für die kommenden Generationen gedacht, liegt unserer Meinung nach die einzige Lösung bei einer einspurigen Verkehrsführung / Umfahrung. In welchem Umfang dieses Projekt auch realisiert wird, eine einspurige Verkehrsführung mit Ampeln während der Bauphase wird den Verkehrsfluss kollabieren lassen. - Nebst diesem Projekt bedingt auch der Schulweg von der Eybrücke bis ins Stocki Handlungsbedarf, da hier viele Touristen mit den Autos fahren und für die Schulkinder kein Fussgängerweg besteht. 	A34	<p>Im Sept. 2023 wurden aktuelle Verkehrszahlen erhoben.</p> <p>Umfahrung: siehe Antwort 1.8</p> <p>Die Strasse von der Eybrücke bis ins Stocki ist eine Gemeindestrasse und nicht Bestandteil des Kantonsprojektes.</p>	X			X
11.22	Wird das Projekt Kirchenparkplatz/Parkhaus/Dorfplatz mit diesem Projekt koordiniert	A35	Ja, die Gemeinde, der Kanton die jeweiligen Planer sind im Austausch untereinander.	X			
11.23	<p>Es sind bei diesem Projekt keine Anzeichen von Verkehr vermeiden oder verlagern (Modalsplit!) zu erkennen. Das Projekt soll gründlich die Forderungen der neuen Mobilitätsstrategie des Kantons Bern, die auf die Pfeiler «vermeiden», «verlagern», «verträglich» gestalten und «vernetzen» prüfen und daraus ganzheitliche Massnahmen für die Lebensqualität in Lauterbrunnen ableiten.</p> <p>Konkretes Beispiel: Bald entstehen Park-Möglichkeiten im neuen Park-and-Ride Wilderswil/Matten. Diese sollen genutzt werden, um die Verkehrsverteilung in Lauterbrunnen zu beeinflussen, nämlich den Anteil MIV zu reduzieren und die Gäste auf den Zug zu lenken.</p>	A36	<p>Mit dem vorliegenden Sanierungsprojekt eines Kantonsstrassenabschnittes von 500 m kann nicht die übergeordnete Verkehrslenkung eines ganzen Tales gelöst werden.</p> <p>Lauterbrunnen hat im Jahr 2022 ein Parkleitsystem (zu den grösseren Parkplätzen) umgesetzt.</p> <p>Das Hauptaugenmerk liegt auf einer möglichst verkehrssicheren Lösung, welche allen Verkehrsteilnehmern und auch den Bewohnern von Lauterbrunnen gerecht werden soll.</p>				X

	Inwiefern kann dieser Parkplatz genutzt werden, um Lauterbrunnen zu entlasten und der Ausbau der Ortsdurchfahrt diesbezüglich optimiert werden? Diese Frage und das Potential dafür sollten erläutert werden, bevor der Ausbau des Kirchenparkplatzes bzw. der Parkgarage ins Auge gefasst wird.		Das Parkhausprojekt der Gemeinde ist nicht Teil der öffentlichen Mitwirkung zur Sanierung der Kantonsstrasse.				
11.24	Für die Weiterplanung Rund um die Kirche ist auch Herr XX beizuziehen.	A37	Das Tiefbauamt wird im Rahmen der nächsten Projektierungsschritte noch viele Gespräche führen. Dabei soll der Kirchgemeinderat berücksichtigt werden.	X			

Fazit:

Es werden an dieser Stelle meist noch einmal die wichtigsten Forderungen wiederholt. Mehrfach genannt wird folgendes:

- Lauterbrunnen braucht eine Umfahrung (14 Nennungen = 37% der Mitwirkungseingaben).
- Das talseitige Trottoir so bis zur Eybrücke verlängert werden und es soll ein Fussgängersteg erstellt werden.
- Tempo 30 bis zum Talmuseum.
- Es müssen Massnahmen zur Verkehrslenkung ergriffen werden, damit weniger MIV durch Lauterbrunnen zirkuliert.
- Wie sieht die Bau- und Verkehrsphasenplanung aus.
- Die Situation bei der Alten Stechelbergstrasse muss verbessert werden.

Einzig A19 (10.12) äussert neue Ideen, wie der Strassenverlauf mit Sofortmassnahmen (Randlinien, FGSO-Bändern) besser erkennbar gemacht werden soll.

Neben der Alten Stechelbergstrasse werden mehrere Themen angesprochen, welche die Gemeinde betreffen. Die Gemeinde soll über diese Punkte informiert werden.



4. Auswertung der schriftlichen Stellungnahmen der Fachstellen

Folgende Fachstellen haben eine Rückmeldung zum Projekt der Sanierung/Ausbau Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen abgegeben:

FS 1	Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
FS 2	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV) mittels Fragebogen (A38)
FS 3	Amt für Kultur, Archäologischer Dienst
FS 4	Amt für Wasser und Abfall (AWA)
FS 5	Feuerwehr Lauterbrunnen
FS 6	Fachstelle Langsamverkehr, TBA Kt. Bern, DLZ
FS 7	Fachstelle Strassenlärm, TBA Kt. Bern, DLZ
FS 8	Kantonspolizei Bern
FS 9	PostAuto AG, Betriebszone Oberland
FS 10	ProCap, Fachstelle Hindernisfreies Bauen, Kanton Bern
FS 11	Regionalkonferenz Oberland Ost
FS 12	Strasseninspektorat Oberland Ost
FS 13	Fachbereich Verkehrstechnik OIK I
FS 14	Fachbereich Wanderwege, OIK I (mittels Fragebogen A7)
FS 15	Fachbereich Wasserbau, OIK I

Nachfolgend werden die wichtigsten Aussagen tabellarisch zusammengefasst. Im Anhang 2 finden sich die Original-Eingaben der Fachstellen.



4.1 Zusammenfassung der Stellungnahmen der Fachstellen

Verweis	Stellungnahme / Begehren	Kommentar	Entscheid			
			Kennntnisnahme bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen / Gespräch suchen	Kennntnisnahme nicht berücksichtigen
FS 1 AGR	<p>Abstimmung mit der Raumplanung: In der Standardanalyse sind die Sachpläne Velo und Wanderwegnetz zu ergänzen. Ebenfalls zu ergänzen ist das IVS-Objekt BE 188.</p> <p>Abstimmung Ortsbild: Der Beizug versierter Fachleute ist unerlässlich, damit eine gestalterische Gesamtansicht entwickelt werden kann. Konkrete Aussagen sind insbesondere zu den Stützmauern und zum Rückbau des Landjägerhauses zu machen.</p> <p>Es ist eine Aussage zur UVB-Pflicht zu machen.</p> <p>Baumfällungen: Im Sinne eines guten Ortsklimas, muss die Bilanz der Bäume ausgeglichen sein. Zumindest der gefällte Baum muss an gestalterisch geeigneter Stelle ersetzt werden.</p>	<p>Kann im Technischen Bericht ergänzt werden. Die Sachpläne sind erwähnt unter der Thematik Velo und Fussgänger.</p> <p>Der Beizug eine Landschaftsarchitekten für die kommende Projektphase ist vorgesehen.</p> <p>Die UVB-Pflicht wurde mit dem AUE abgeklärt. Das AUE empfiehlt, das Vorhaben nicht der UVB-Pflicht zu unterstellen.</p> <p>Eine ausgeglichene Bilanz wird angestrebt. Übergeordnet ist beim Bahnhofplatz ein neuer Baum projektiert, welcher die Gesamtbilanz ausgleichen würde.</p>		X		X

FS 2 AöV	Seitens AöV wurde der Fragebogen ausgefüllt. Die Rückmeldung ist im Kapitel 3 ausgewertet (A38).	Das AöV unterstützt das Gesamtkonzept.	X			
FS 3 ADB	Aus archäologischer Sicht gibt es keine Auflagen zum Projekt. Sollten bei den Bodeneingriffen dennoch archäologische Strukturen oder Funde zum Vorschein kommen, sind die Arbeiten im entsprechenden Bereich unverzüglich einzustellen und dem ADB zu melden.			X		
FS 4 AWA	Die geplante Strassenentwässerung ist zulässig. Wir empfehlen, bei den Einlaufschächten der Verkehrs- und Platzflächen Hinweis darauf, dass die Entwässerung in Gewässer erfolgen, anzubringen.	Hinweisplaketten sollen vorgesehen werden.		X		
FS 5 Feuer- wehr Lauter- brunnen	Wir sind überzeugt, dass die neue Ortsdurchfahrt für die Feuerwehr nur positive Auswirkungen hat. Ein zügiges Umsetzen ist anzustreben. Bauphase: Während den Bauphasen sollte vorgängig mit der Feuerwehr ein Konzept zum Ausrücken der Feuerwehr erarbeitet werden (z.B. Ampelsteuerung)	Detaillierte Bau- und Verkehrsphasenplanung erfolgt im nächsten Planungsschritt. Die Bedürfnisse der Feuerwehr sind zu berücksichtigen.		X		
FS 6 FS Lang- samver- kehr	Ist die Sichtweite an der Einmündung vom Stutzli auf die Hauptstrasse ausreichend? Gibt es kein Sichtfeldproblem bei der Einmündung aus der Stechelbergstrasse: Wegweisertafeln sowie das Touristenbänkli? In derselben Kreuzung unklare Trottoir-Gestaltung Die Reduktion der Parkplätze sowie welche, die längs umplatziert werden, wird begrüsst. Jedoch betrachtet die FS die verbleibenden senkrechte Parkplätze als kritisch. Selbst wenn sie um einen Meter vorversetzt werden, gibt dies weder dem Fahrer ein besseres Sichtfeld noch dem Fussgänger mehr Sicherheit. Aus diesem Grund empfehlen wir durchgehend längsplatzierte Parkplätze.	Bei der Einmündung vom Stutzli wird ausschliesslich der Bestand saniert. Die Hindernisse sind ausserhalb des Sichtfeldes anzuordnen. Die Gestaltung wird noch einmal angeschaut. Im Endausbau (Zielzustand) ist die Aufhebung sämtlicher Senkrechtparkplätze vorgesehen.		X		

FS 7 FS Strassenlärm	Aus Sicht des tiefen DTV und der Einführung von T30 ist das Projekt bezüglich Strassenlärm unproblematisch und es sind aus Sicht der Fachstelle keine weiteren Abklärungen notwendig.		X			
FS 8 KaPo	Anstatt einem «Strecken-30er» wäre eine «Zone 30» zu prüfen. Ein talseitiger Gehweg hätte gewisse Vorteile aber auch Nachteile. So schafft man mit den teils nach wie vor vorhandenen Senkrechtparkfeldern zusätzliche Gefahrenstellen für die Fussgänger. Wir sehen es zudem nicht als erwiesen, dass die Anzahl der Querverbindungen von Fussgänger mit einem talseitigen Gehweg wirklich abnehmen würde. Erfahrungsgemäss werden Gehwege auch vermehrt überfahren, sobald diese zu Ungunsten der Verkehrsfläche gebaut werden.	Zone 30 auch aus Sicht PV anzustreben. Die Zahl der Querungen zu reduzieren, ist nicht unbedingt das Ziel. Primär soll den Fussgängern mehr Fläche und durchgängige Längsverbindungen angeboten werden können. Die Verkehrsfläche wird gegenüber heute nicht reduziert.	X			
FS 9 PostAuto	Die Kantenhöhe von 16 cm bei der Haltestelle Dorf ist unter den gegebenen Umständen zwingend. Die Bau- und Verkehrsphasenplanung ist anspruchsvoll. Postauto ist auf eine gute Planung angewiesen, um den Betrieb zuverlässig aufrecht erhalten zu können.	Detaillierte Bau- und Verkehrsphasenplanung erfolgt im nächsten Planungsschritt. Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind zu berücksichtigen		X		
FS 10 ProCap	Seitens Pro Cap wird eine Haltekantenhöhe von 22 cm bei den Kanten der Haltestelle «Dorf» gewünscht.	Im Rahmen der Interessabwägung resultieren Haltekanten von 16 cm Höhe.				X
FS 11 RK-OO	Keine Bemerkungen zum Dossier Sanierung Ortsdurchfahrt Lauterbrunnen					
FS 12 SI-OO	Wichtig ist, dass dem intensiven Winterdienst im Zusammenhang mit Detaillösungen die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird (z.B. Randabschlüsse).	Die vorgesehenen Randabschlüssen stellen aus Sicht PV keine Probleme für den Winterdienst dar und sind bei korrektem Einbau sehr langlebig.				

<p>FS 13 Verkehrstechnik</p>	<p>Bestehende Signalisation: Bereinigung auf den Zustand mit dem Parkleitsystem.</p> <p>Zukünftige Signalisation: Eine Zonensignalisation würde seitens VT bevorzugt.</p> <p>Variantenentscheid: wir können uns dem Variantenentscheid talseitig durchgehendes Trottoir bei T-30 anschliessen. Der Bedarf für mehr Platz für Fussgänger ist definitiv vorhanden.</p> <p>Defizite und Potentiale: Bei der Querung im Bereich der Verzweigung Stechelbergstrasse nur «mangelnde Fussgängerführung» schreiben Es besteht auf dem gesamten Abschnitt das Bedürfnis des flächigen Querens für Fussgänger.</p> <p>Sichtweitenpläne: Im weiteren Verlauf sollte daher noch betrachtet werden, wo ggf. auch bessere Sichtverhältnisse geschaffen werden könnten.</p> <p>Rechtliches: Die neue V_{max} ist durch die Verkehrstechnik zu verfügen und zu publizieren.</p>	<p>Die Signalisation wird in den Plänen angepasst.</p> <p>Seitens PV wird eine Zone T30 auch bevorzugt. Aussage dazu im Gutachten T30.</p> <p>Wird im Plan angepasst.</p> <p>Betrachtung im Bauprojekt</p>	<p>X</p>			
<p>FS 14 Wanderwege</p>	<p>Seitens Fachbereich Wanderwege wurde der Fragebogen ausgefüllt ausschliesslich die Frage 5). Die Rückmeldung ist im Kapitel 3 ausgewertet (A7).</p>	<p>Der Fachbereich Wanderwege unterstützt die talseitige Fussgängerführung.</p>	<p>X</p>			
<p>FS 15 Wasserbau</p>	<p>Die Thematik Naturgefahren wird im Vorprojekt noch ungenügend beleuchtet. Wasserbaugesetz obliegt die Wasserbaupflicht im Bereich der Kantonsstrasse dem Kanton und nicht der Schwellenkooperation. Es ist im technischen Bericht darzustellen, dass der Kanton eigenen Pflichten als solche wahrnimmt.</p>	<p>Die Themen Naturgefahren und Wasserbaupflicht werden im technischen Bericht ergänzt.</p>	<p>X</p>			

Fazit:

Die Stellungnahmen der Fachstellen sind grundsätzlich positiv. Die Notwendigkeit der Massnahmen wird von keiner Fachstelle in Frage gestellt. Es werden keine Eingaben gemacht, welche eine umfangreiche Überarbeitung des Projektes bedingen. Verschiedenen Punkte können im Rahmen der Finalisierung des Vorprojektes noch angepasst oder abgeklärt werden. Andere Punkte sind im Rahmen der nächsten Projektstufe (Bauprojekt) zu klären.

Anhang 3:

Medienmitteilung «Umfahrung Dorfkern Lauterbrunnen»
vom 18. Mai 2022



Gemeinde Lauterbrunnen
Gemeindehaus Adler
Gsteigermatte 459 B
3822 Lauterbrunnen

033 856 50 50
gemeinde@lauterbrunnen.ch

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38
3800 Interlaken

033 822 43 72
region@oberland-ost.ch
www.oberland-ost.ch

Gemeinsame Medienmitteilung der Regionalkonferenz Oberland-Ost und der
Einwohnergemeinde Lauterbrunnen vom 18. Mai 2022

Umfahrung Dorfkern Lauterbrunnen nicht finanzierbar

Eine Studie zur Entlastung des Dorfkerns von Lauterbrunnen vom Durchgangsverkehr bringt ernüchternde Resultate: Sowohl eine Umfahrungsstrasse als auch eine Verlängerung der bestehenden Bahnlinien würde unverhältnismässig hohe Kosten verursachen. Daher soll die Umgestaltung der bestehenden Strasse weiter vorangetrieben werden. Die Abklärungen wurden von der Regionalkonferenz Oberland-Ost und der Gemeinde Lauterbrunnen in Auftrag gegeben.

Während den touristischen Hauptverkehrszeiten besteht in Lauterbrunnen eine hohe Verkehrsbelastung. Daher reichte die Gemeinde Lauterbrunnen beim kantonalen Tiefbauamt (TBA) eine Anfrage zur Machbarkeit einer Dorfumfahrung ein. Das TBA verwies darauf, dass für ein solches Vorhaben vorgängig ein ausgewiesenes Bedürfnis und eine hohe Kostenwirksamkeit belegt werden muss. Ein solcher Nachweis hat im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGKS der Region Oberland-Ost zu erfolgen. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost und die Gemeinde Lauterbrunnen haben in der Folge ein Ingenieurbüro beauftragt, die Varianten «Umfahrungsstrasse» und «schienegebundene Erschliessung» sowie weitere alternative Erschliessungsformen konzeptionell zu prüfen.

Geprüfte Varianten

Neben vier verschiedenen Varianten für eine Strassenumfahrung wurden auch eine Verlängerung der Berner Oberland Bahn BOB, eine Bahnanbindung durch die Wengernalpbahn WAB sowie die Erschliessung des hinteren Talbodens mit einer Luftseilbahn geprüft. Die Abklärungen ergaben, dass auch bei der kürzesten und günstigsten Variante mit Kosten in der Höhe von ca. 60 Mio. Franken zu rechnen ist. Im Verhältnis zur dadurch erreichten Entlastungswirkung von rund 2'000 Fahrzeugen täglich erreicht ein solches Projekt die vom Kanton geforderte Kostenwirksamkeit nicht und hat deshalb kaum Chancen auf Erfolg. Eine Motion betreffend Umfahrung für die Strasse von Frutigen nach Adelboden wurde im Grossen Rat abgelehnt, obwohl diese Umfahrung von täglich rund doppelt so vielen Fahrzeuge hätte genutzt werden können.

Fazit und weiteres Vorgehen

Aufgrund dieser Abklärungen haben der Gemeinderat von Lauterbrunnen und die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost beschlossen, auf weitere Abklärungen für eine Umfahrung oder eine andere Erschliessung zu verzichten. Der Fokus soll auf die Umgestaltung der bestehenden Strasse gelegt werden. Die entsprechenden Projektierungsarbeiten laufen bereits.

Notiz an die Redaktionen

Auskünfte erteilen:

- Martin Stäger, Präsident Einwohnergemeinde Lauterbrunnen (079 829 75 39)
- Peter Aeschimann, Präsident Regionalkonferenz Oberland-Ost (079 208 99 09)