

Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept

Oberdorfstrasse / Bernstrasse / Bahnhofstrasse

Mitwirkungsbericht

7. März 2011

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kantons Bern

*Oberingenieurkreis III
Kontrollstrasse 20
Postfach 941
2501 Biel*

*Telefon 031 635 96 00
Fax 031 635 96 24
info.tbaoik3@bve.be.ch*

Gemeinde Münchenbuchsee

*Bauabteilung
Bernstrasse 12
3053 Münchenbuchsee*

*Tel. 031 868 82 22
Fax 031 868 82 00
bauabteilung@muenchenbuchsee.ch*

Bearbeitung

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Neuengasse 43
CH 3001 Bern*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Ziel des Mitwirkungsberichts</i>	<i>3</i>
<i>2 Liste der eingegangenen Stellungnahmen</i>	<i>4</i>
<i>3 Zusammenfassung der Ergebnisse</i>	<i>5</i>
<i>4 Beantwortung der Eingaben</i>	<i>7</i>

1 Ziel des Mitwirkungsberichts

Vom 6. bis 23. September 2010 lagen die Pläne und der Erläuterungsbericht zum Verkehrs- Betriebs- und Gestaltungskonzept im Kirchgemeindehaus öffentlich auf. Am Abend des 14. September 2010 fand eine Informationsveranstaltung zum Konzept statt. Während der Dauer der Ausstellung konnten schriftliche Eingaben zum Konzept gemacht werden.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dient nun dazu, die Rückmeldungen zum Konzept zu sammeln und thematisch zu ordnen. Falls möglich, werden die Fragen und Anregungen, sowie die kritischen oder zustimmenden Voten aus Sicht der zuständigen Planungsbehörden kommentiert und das weitere Vorgehen aufgezeigt. Der Mitwirkungsbericht wird in die weiteren Überlegungen in der Erarbeitung des Konzepts miteinbezogen.

In der Herangehensweise des Berichtes wurde versucht, die Eingaben möglichst direkt und ohne Interpretationen wiederzugeben. Dies bedeutet, dass die in den Eingaben erwähnten Themen einzeln aufgelistet und beantwortet werden.

2 Liste der eingegangenen Stellungnahmen

1 Beat Schüpbach		43 Ernst Krieg	Oberdorfstrasse 13, 3053 Münchenbuchsee
2 Bernd Meister	Mühlebachweg 3, 3053 Münchenbuchsee	44 Christoph Knauer-Jost	Neumattstrasse 16, 3053 Münchenbuchsee
3 Dr. Franz Haller	Buchenweg 11, 3053 Münchenbuchsee	45 Blumenhaus Bieri, W. Bieri	Oberdorfstrasse 11, 3053 Münchenbuchsee
4 Beat Juker	Bernstrasse 1, 3053 Münchenbuchsee	46 Kopier Lade Buchsi,	Oberdorfstrasse 31, 3053 Münchenbuchsee
5 Walter Gygax	Oberdorfstrasse 12A, 3053 M'buchsee	47 tuorina GmbH, F. Link/M. Pfister	Bernstrasse 2, 3053 Münchenbuchsee
6 Hanni Winkenbach-Rahn	Kirchlindachstr. 10, 3053 M'buchsee	48 Ernst Krebs	Auf der Egg 18, 3053 Münchenbuchsee
7 Bernhard Müller	Oberdorfstrasse 55, 3053 M'buchsee	49 Brunnengenos. H.P. Marti	Gurtenfeldstrasse 15, 3053 M'buchsee
8 Hanni Gygax	Oberdorfstrasse 12A, 3053 M'buchsee	50 GEMO AG, H.P. Marti	Gurtenfeldstrasse 15, 3053 M'buchsee
9 Andreas Kinzel	Lilienweg 28, 3053 Münchenbuchsee	51 Marti-Liegenschaften, H.P. Marti	Bernstrasse 101, 3053 Münchenbuchsee
10 Eveline Gygax Müller	Oberdorfstrasse 55, 3053 M'buchsee	52 Hans Peter Marti	Gurtenfeldstrasse 15, 3053 M'buchsee
11 Thomas Scheurer		53 Gewerbe-Immo. AG, H.P. Marti	Gurtenfeldstrasse 15, 3053 M'buchsee
12 Daniel und Anja Krebs-Wittwer	Hübeliweg 23, 3053 Münchenbuchsee	54 Radio TV Purtschert, W.u K. Purts.	Kirchgasse 2, 3053 Münchenbuchsee
13 Transex AG, Andreas Luginbühl	Industrie Waldeck, 3053 Münchenbuchsee	55 Elektro Fahrni, Hanspeter Fahrni	Schöneggweg 42, 3053 Münchenbuchsee
14 Wüthrich Metzg, Fritz Wüthrich	Oberdorfstrasse 9, 3053 Münchenbuchsee	56 Blueme Wunder, Daniela Vogt	Oberdorfstrasse 35, 3053 Münchenbuchsee
15 Alfred Kobel	Oberdorfstrasse 9, 3053 Münchenbuchsee	57 Max Baumgartner	Oberdorfstrasse 3, 3053 Münchenbuchsee
16 Ursula Mohr	Haldenweg 16, 8634 Hombrechtikon	58 Foto digital Messerli, S. Messerli	Bernstrasse 7, 3053 Münchenbuchsee
17 Arduino & Pascale Lavina-Wagner	Wydenweg 15, 3053 Münchenbuchsee	59 Gewerbeverien, S. Messerli	
18 Dr.med. Andreas Brand	Oberdorfstrasse 25, 3053 Münchenbuchsee	60 Helen Moser	Kilchmattweg 17a, 3053 Münchenbuchsee
19 Iten Elektro AG	Oberdorfstrasse 7, 3053 Münchenbuchsee	61 Christoph Niederhauser-Gasser	Lilienweg 30, 3053 Münchenbuchsee
20 Christian Schlüchter		62 Stephan Hersche	Hofmatt 16, 3053 Münchenbuchsee
21 Hansruedi & Elisabeth Steiner	Gartenweg 5, 3053 Münchenbuchsee	63 Erika Gasser-Niederhauser	Lilienweg 30, 3053 Münchenbuchsee
22 Ruth & Silvio Rubli	Zimlisberg 426, 3255 Rapperswil	64 SP, Peter Kast	Postfach, 3053 Münchenbuchsee
23 Kurt Ritter	Mühlestrasse 116, 3053 Münchenbuchsee	65 Christoph Vögeli	Fellenbergstrasse 14, 3053 M'buchsee
24 Termobil AG, René Bigler	Mattenhofstrasse 10, 3000 Bern	66 EVP, R. Löffel-Wenger, M. Hügli	Postfach 284, 3053 Münchenbuchsee
25 Andrea Lietz		67 Walter Lanz	Hofwilstrasse 17, 3053 M'buchsee
26 Sonja Bucher-Zbinden	Oberdorfstrasse 5, 3053 Münchenbuchsee	68 Guglielmo Barnetta	Mühlestrasse 74, 3053 Münchenbuchsee
27 Walter Devaux	Eschenweg 14, 3053 Münchenbuchsee	69 ONET info. GmbH, R. Sangiorgio	Fellenbergstrasse 6, 3053 M'buchsee
28 RVK 1, Pierre Pestalozzi	Postfach 1377, 2501 Biel	70 Walter Züst	Moosgasse 96, 3053 Münchenbuchsee
29 Rudolf Stüssi	Kirchlindachstr. 8, 3053 Münchenbuchsee	71 Ursula und Paul Iten	Oberdorfstrasse 7, 3053 Münchenbuchsee
30 Daniel Rothen	Oberdorfstrasse 30, 3053 Münchenbuchsee	72 HEV Amt Fraubrunnen	Fellenbergstrasse 5, 3053 M'buchsee
31 GFL, Peter Stucki		73 Notariat Brand, P. Brand	Fellenbergstrasse 5, 3053 M'buchsee
32 Kornhaus Bibl. U ^A . Wiesendanger	Bahnhofstrasse 1, 3053 Münchenbuchsee	74 Robert Fritschi	Amselweg 4, 3053 Münchenbuchsee
33 Leo's Brotegge, Leo Stolz	Oberdorfstrasse 13, 3053 Münchenbuchsee	75 Hans und Anna Tschiemer	Juraweg 17, 3053 Münchenbuchsee
34 I. Suter	Oberdorfstrasse 51, 3053 Münchenbuchsee	76 SVP Buchsi, Christian Bärtschi	Kirchlindachstr. 16b, 3053 Münchenbuchsee
35 Peter Feigenwinter	Paul Klee-Strasse 13, 3053 Münchenbuchsee	77 Hans Wüthrich-Bäbi	Juraweg 48, 3053 Münchenbuchsee
36 Luzia Genhart	Paul Klee-Strasse 13, 3053 Münchenbuchsee	78 Sena Susanne Baumgartner	Brunngasse 14, 8001 Zürich
37 Beatrice Hostettler-Walz	Bahngässli 7, 3053 Münchenbuchsee	79 GM Coiffeur, Maria Genuise	Oberdorfstr. 27. 3053 Münchenbuchsee
38 Anita Küenzi, Niklaus Nydegger	Hübeliweg 18/Rosenweg 10, 3053	80 Lilo u. Samuel Kohler Bösigler	Oberdorfstrasse 57, 3053 Münchenbuchsee
39 Madeleine Baumgartner	Oberdorfstrasse 3, 3053 Münchenbuchsee	81 Hans Nobs & Cie AG, R. Sommer	Bahnhofstrasse 4, 3053 Münchenbuchsee
40 Drogerie Studer, M. Studer	Oberdorfstrasse 25, 3053 Münchenbuchsee	82 Patrizia Vökt/Michael Salzmann	Mühlebachweg 46, 3053 Münchenbuchsee
41 Buchsi Ladegruppe, M. Studer	Oberdorfstrasse 25, 3053 Münchenbuchsee	83 Rolf Sieber	Schaalweg 3, 3053 Münchenbuchsee
42 Anna Müller	Schöneggweg 8, 3053 Münchenbuchsee	84 FDP Münchenbuchsee	

3 Zusammenfassung der Ergebnisse

Grundsätzliche Haltung zum Konzept

- Von den Parteien stehen die SP, GFL, EVP, FDP dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber
- Die SVP lehnt das Vorhaben ab
- Der SP und der GFL gehen die Massnahmen teilweise zu wenig weit
- Die Ladengruppe, der Gewerbeverein und der Hauseigentümerverband stehen dem Vorhaben kritisch gegenüber
- Ladenbesitzer und Grundeigentümer sorgen sich vor allem um die Erhaltung aller Parkplätze
- Unter den Eingaben der übrigen Privatpersonen sind die positiven Rückmeldungen in der Mehrzahl
- Eine Gruppe von Bürgern will am Status Quo festhalten

Variante „Dorfplatz“

- Unter den Rückmeldungen, die sich explizit auf eine Variante beriefen, wurde mehrheitlich die Variante „Dorfplatz“ gewünscht
- Relativ unbestritten ist die Verlegung der Postautohaltstellen
- Die Verlegung der RBS-Haltstellen stösst auf gemischte Reaktionen, insbesondere die Fahrbahnhaltestellen werden häufig abgelehnt
- Teilweise wurde die Attraktivität des Dorfplatzes neben den stark befahrenen Strassen angezweifelt

*Variante „RBS wie heute“ **

- Es gingen keine Eingaben ein, die explizit die Variante „RBS wie heute“ begrüssen
- Aus den Eingaben lässt sich aber schliessen, dass ein Kreisel ohne Neuordnung der RBS-Haltstellen teilweise begrüsst würde
- Relativ unbestritten ist die Verlegung der Postautohaltstellen

Kreisel

- Unter den Rückmeldungen zum Kreisel halten sich zustimmende und ablehnende Eingaben etwa die Waage
- Begrüsst wird der Kreisel aus Sicht Verkehrsicherheit
- Befürchtungen werden unter anderem bezüglich Verkehrszunahmen, Rückstaus oder Eingriffen bei den Parkplätzen genannt

Oberdorfstrasse

- Vielfach wird der Wunsch nach Tempo 30 oder Tempo 40 geäussert
- Die Trottoirüberfahrten werden eher begrüsst
- Die Parkplatzanordnung à la Paul-Klee-Schulhaus wird von den Ladenbesitzern eher abgelehnt, von den übrigen Privatpersonen eher befürwortet

* Präzisierung: die Variante „RBS wie heute“ sieht einen neuen Kreisel vor, belässt aber die RBS-Haltstellen wie heute auf dem Platz

Neue Einmündung Schöneggweg

- Die neue Einmündung Schöneggweg wird befürwortet

Trottoirüberfahrt Kirchlindachstrasse

- Die Massnahme wird deutlich begrüsst und soll mit hoher Priorität umgesetzt werden

Lindenweg

- Es wird ein zusätzlicher Fussgängerstreifen gefordert

Häuslimoosstrasse

- Die vorgeschlagenen Massnahmen werden begrüsst.

Bahnhofplatz/Bahnhofstrasse

- Zum Einbahnregime finden sich gemischte Reaktionen
- Die Aufwertung des Bahnhofplatzes wird begrüsst

Allgemeine Parkplatzfragen

- Es sind sehr viele Eingaben eingegangen, welche die Erhaltung der heutigen Parkplatzzahl und -anordnung fordern

Mitwirkungsprozess

- Bemängelt wird die Art und Weise, wie der Fragebogen verschickt wurde
- Es wird gewünscht, dass weitere Mitwirkungsgelegenheiten angeboten werden

4 Beantwortung der Eingaben

Eingabe Nr.	Anliegen	Antwort
-------------	----------	---------

Grundsätzliche Stellungnahmen

2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 18, 23, 29, 30, 31, 35, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 82, 84	Das Konzept wird grundsätzlich begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
13, 16, 24, 42, 43, 71	Das Konzept wird grundsätzlich abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.
14, 15, 17, 41, 47, 51, 52, 57, 58, 59, 69, 72, 73, 75, 76	<p>Das Konzept wird abgelehnt. Die Ist-Situation funktioniert gut genug. Es ist kein neues Konzept nötig.</p> <p>Es gab in den letzten 20 Jahren praktisch keine oder keine schweren Unfälle.</p>	<p>Der Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse weist in den Spitzenstunden Rückstaus auf. Diese behindern unter anderem auch die Kurse des Postautos. Diese und weitere Mängel stellen den Anlass dar, warum eine Sanierung als notwendig erachtet wird. Deshalb ist er als Massnahme in der Korridorstudie Bern Nord verzeichnet und wird im Agglomerationsprogramm des Bundes eingegeben.</p> <p>Gemäss Unfallstatistik der Kantonspolizei wurden auf und um den Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse zwischen 2003 und 2008 rund 26 Unfälle mit 12 Verletzten gezählt.</p>

Kreisel beim Bären

<p>5, 6, 8, 13, 17, 18, 23, 29, 33, 60, 61, 64, 65, 66, 70, 84</p>	<p>Der Kreisel wird begrüsst</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>23, 48, 53, 68, 72</p>	<p>Der Kreisel bringt Verkehrszunahmen auf der Bielstrasse</p>	<p>Der Kreisel verflüssigt den Verkehrsablauf. Damit werden die Rückstaus auf der Bielstrasse abgebaut. Inwiefern dadurch eine Verkehrszunahme begünstigt wird, ist schwierig abzuschätzen.</p> <p>Im ganzen Korridor Bern Nord zeichnen sich bei gleichbleibender Verkehrszunahme Kapazitätsengpässe ab. Aus diesem Grund ist die Korridorstudie Bern Nord vom 2. Mai 2005 erarbeitet worden. Die Zuflüsse müssen nötigenfalls mit Pfortneranlagen dosiert werden. Die Dosierung auf der Bielstrasse ist Teil dieser Überlegungen.</p>
<p>42, 57, 59, 64</p>	<p>Ein Kreisel bringt mehr Rückstaus oder eine Verschlechterung der Verkehrssituation im Allgemeinen.</p>	<p>Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit des Kreisels zeigen, dass alle Zufahrtsachsen eine gute Verkehrsqualität erhalten. Dies entspricht auch Erfahrungswerten von anderen Beispielen. Durch den langsamen, aber flüssigen Verkehrsablauf wird die Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht.</p> <p>Kreisel gelten allgemein als sichere Verkehrsanlagen. Durch die langsamen Geschwindigkeiten kann insbesondere die Unfallschwere deutlich gesenkt werden.</p>

13, 54	Es soll nur der Kreisel realisiert werden, ohne Verschiebung der Bushaltestellen.	Wird zur Kenntnis genommen.
9, 22	Der Kreisel ist für Velos eher unglücklich. Statt Mittelzonen in den Kreiselfahrten sollten Velostreifen geprüft werden. Die Mittelzone darf nicht zulasten der Trottoirs erstellt werden.	Mittelzonen sind nur dort vorgesehen, wo sie zweckdienlich und realisierbar sind. Unmittelbar vor dem Kreisel dienen sie zum Schutz der Fussgängerquerungen. Für die Anlage von Querungsiseln und Velostreifen besteht zu wenig Platz.

Neue Bushaltestellen Postauto

4, 5, 6, 8, 9, 10, 28, 29, 44, 64, 77, 83	Die Verschiebung der Haltestellen des Postautos wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
13, 14, 22, 52, 53	Es sollen keine neuen Fahrbahnhaltestellen für das Postauto erstellt werden.	Die heutigen Haltestellen des Postautos liegen deutlich abseits des Zentrums. Die Wege zum Bahnhof sind entsprechend lang. Im Sinne eines attraktiven ÖV-Angebotes müssen die Haltestellen möglichst nahe bei den Zielpunkten der Benutzer liegen und untereinander gut verknüpft sein. Aus übergeordneter Sicht wird dies nur erreicht, wenn Postauto und RBS-Bus die gleichen Haltestellen bedienen.

Neue Bushaltestellen RBS

4, 5, 8, 9, 10, 28, 44, 63, 64, 68, 77, 83	Die neue Anordnung der Bushaltestellen RBS auf der Bernstrasse wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
--	---	-----------------------------

<p>13, 14, 22, 41, 52, 53, 54, 56, 57, 58, 59, 69, 73, 75, 80</p>	<p>Neue Fahrbahnhaltestellen werden abgelehnt, da diese eine Behinderung für den motorisierten Individualverkehr darstellen</p>	<p>Eine Zusammenlegung aller Haltestellen (RBS und Postauto) an einer Haltekannte schafft eine gute Orientierung für die ÖV-Benutzenden. Diese Möglichkeit besteht nur auf der Bernstrasse. Aufgrund der Platzverhältnisse kann in Richtung Zollikofen eine Überholmöglichkeit angeboten werden. In der Zufahrt zum Kreisel wird darauf verzichtet, damit der Bus als Pulkführer in den Kreisel einfahren kann. Auf der Seite Bären besteht kein Platz für eine Bucht.</p>
<p>19, 22, 39, 41, 42 6 14, 15</p>	<p>Keine Verschiebung der Bushaltestellen vor den Bären, da so die Schüler zusätzlich die Bernstrasse/Bielstrasse queren müssten</p> <p>Die Verschiebung wird begrüsst. Zu prüfen ist allerdings die Zahl der Schulkinder, die an der Haltestelle "Kirche" aussteigt, und damit neu die Bielstrasse/Bernstrasse queren müssten.</p> <p>Sicherheit: Es gibt 400 Kinder im pädagogischen Zentrum, 40% extern / 60% intern. Die Schüler müssten bei einer Haltestelle vor dem Bären die Strasse queren.</p>	<p>Sichere Schulwege sind ein wichtiges Anliegen. Die Schulwege werden in der weiteren Konzeptbearbeitung nochmals vertieft geprüft.</p>
<p>17, 27, 34 39, 52</p>	<p>Alle Bushaltestellen sollen auf dem Bahnhofplatz angeordnet werden.</p> <p>Die Postautohaltestellen sollen auf den Bahnhofplatz angeordnet werden.</p>	<p>Bushaltestellen auf dem Bahnhofplatz wurden geprüft, aber nicht für sinnvoll befunden. Der Umweg stellt bei den knapp kalkulierten Fahrplänen ein zu grosses Hindernis dar. Haltestellen auf der Bernstrasse sind nahe beim Bahnhof und die Fusswegdistanz ist mit ca. 80m sehr kurz. Dies gilt sowohl für das Postauto und den RBS. Die Bahnhofstrasse weist für den Zweirichtungsverkehr mit Bussen zu enge Platzverhältnisse auf.</p>

		In der Variante "Dorfplatz" ist vorgesehen, den Verstärkerkurs des RBS im Einrichtungsverkehr via Bahnhofplatz wenden zu lassen. Die heutige Wendefläche auf dem Dorfplatz kann so eingespart werden. Über den neuen Kreisel können die Busse voraussichtlich nicht wenden.
26, 39	Keine Verlegung der Haltestellen, da so die Kundenströme verändert werden. Die Distanz der Haltestellen zwischen Coop und Bernstrasse wird zu gross.	Die Haltestellendistanzen waren Gegenstand der Abklärungen. Da die Haltestellen RBS schlussendlich nur 50m vom heutigen Standort zu liegen kommen, ist eine Verschiebung durchaus vertretbar.

Variante "Dorfplatz / RBS wie heute"

1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 21, 28, 29, 31, 35, 36, 37, 44, 63, 64, 65, 66, 77, 83	Die Variante "Dorfplatz" wird bevorzugt.	Wird zur Kenntnis genommen.
-	Die Variante "RBS wie heute" wird bevorzugt.	Kommentar: Offenbar wird entweder die Variante "Dorfplatz" oder gar keine Veränderung gewünscht. Explizite Eingaben für die Variante "RBS wie heute" gingen keine ein.
13, 14, 15, 41	Es wird keine der beiden Varianten gewünscht.	Wird zur Kenntnis genommen.

<p>14, 15, 17, 53, 57, 59, 80, 82</p>	<p>Bei einem so hohen Verkehrsaufkommen / direkt anstossenden Strassen kann ein Dorfplatz nicht funktionieren.</p>	<p>Durch eine ansprechende Gestaltung und eine gewisse Entschleunigung des Verkehrs beim Kreisel kann durchaus Aufenthaltsqualität gewonnen werden. Städtebaulich betrachtet ist die heutige Situation eine sehr technische Verkehrsanlage, eine „Verkehrsmaschine“. Das Konzept will den Verkehr verträglicher durch Münchenbuchsee führen. Deshalb wird der Bund dieses Vorhaben im Agglomerationsprogramm finanziell unterstützen. Zudem ist die Verkehrsbelastung nicht gleichmässig verteilt. Abseits der Spitzenstunden und an Wochenenden ist die Belastung deutlich tiefer.</p>
<p>26, 57, 72</p>	<p>Eine Begegnungszone funktioniert nur mit Grossverteiler (Köniz)</p>	<p>Grossverteiler wie Coop oder Migros sind Kundenmagnete und tragen sicherlich viel zur Belebung der Strassenräume bei. In Münchenbuchsee besteht durch die zentrale Lage, die Geschäfte und die öffentlichen Gebäude durchaus ein grosses Potenzial für belebte Aussenräume.</p> <p>Eine "Begegnungszone" im rechtlichen Sinne (Tempo 20) ist nicht geplant. Der Begriff wurde dementsprechend als "Begegnungsort" gedeutet</p>

Oberdorfstrasse, Gestaltungsprinzipien

<p>7, 10, 18, 64</p>	<p>Trottoirüberfahrten werden begrüsst</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>7, 10, 18, 25, 31, 34, 66, 68, 82</p>	<p>Die Einführung von Tempo 30 auf der Oberdorfstrasse sollte geprüft werden.</p>	<p>Die vorgeschlagene Gestaltung sieht einen innerörtlichen Strassenraum vor, der bezüglich Langsamverkehrsregime offen ist. Weder in einer ÜO noch in einem Strassenplanverfahren wird die Geschwindigkeit festgelegt. Dazu ist ein</p>

2, 18, 31	Es soll geprüft werden, ob eine Temporeduktion während den Schulzeiten signalisiert werden könnte.	Signalisationsverfahren nach Strassenverkehrsrecht (Bundesrecht) notwendig. Durch die neue Strassenraumgestaltung mit Kreiseln und abschnittsweise Mittelzonen wird die Geschwindigkeit tendenziell gesenkt.
12, 42, 43, 80	Die Einführung von Tempo 40 auf der Oberdorfstrasse sollte geprüft werden.	Gemäss der gängigen Praxis 80/50/30 sind klare Abstufungen und klare Unterscheidungen der Strassenraumgestaltung anzustreben. Tempo 40 wird nur in speziellen Ausnahmefällen signalisiert. Diese Voraussetzungen sind hier nicht gegeben, und deshalb wird Tempo 40 sicher nicht weiterverfolgt.
14, 15, 82	Trottoirüberfahrten werden nicht begrüsst, da sie sich an anderen Orten nicht bewährt haben.	Trottoirüberfahrten gehören heute zum gängigen Repertoire der Strassenraumgestaltung. Sie stellen komfortable Verbindungen für Zufussgehende her und verdeutlichen die Fussgänger Verbindung gegenüber den Autofahrenden.
16	Es darf keine Verengung des Querschnittes geben.	Die Gesamtbreite bleibt annähernd wie heute bestehen. Neu ist (zumindest abschnittsweise) die markierte Aufteilung der Fahrbahn. Für den motorisierten Verkehr werden 5.50m, für einen Radstreifen dorfaufwärts 1.50m markiert. Die Gesamtbreite zum Kreuzen zweier sehr grosser Fahrzeuge beträgt somit weiterhin 7.00m.
17	Auf das Entfernen der Mittelleitlinie soll verzichtet werden.	Das Entfernen der Mittellinie hat eine (geringe) verkehrsberuhigende Wirkung und wird deshalb als wünschenswert betrachtet. Bei wichtigen Abbiegebeziehungen für Velofahrende wie vor dem Schulhaus Paul Klee wird sie beibehalten.

33, 38, 53, 54	Die Oberdorfstrasse funktioniert gut; es sind keine Veränderungen erwünscht.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Oberdorfstrasse hat jedoch für Zufussgehende klare Mängel und für ihre Funktion als Ortszentrum lässt sich mit dem vorliegenden Konzept einiges herausholen.
34, 35, 80	Die Oberdorfstrasse sollte beidseitig Velostreifen aufweisen.	Aufgrund der Platzverhältnisse ist ein Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu finden. Für einen Ausbau mit 2 Fahrspuren, beidseitigen Velostreifen und Parkplätzen ist zu wenig Platz vorhanden.
53, 56	Keine oder weniger neue Bäume	Bäume sind ein gängiges Gestaltungselement im Straßenraum und tragen zur Aufwertung bei. Das Konzept sieht punktuelle Neupflanzungen vor.

Oberdorfstrasse, Parkplatzanordnung

6, 36, 46, 60, 70	Die neue Parkplatzanordnung auf dem Trottoir wird begrüsst. Ein leichtes Zurückversetzen ist vor allem für die Velofahrende von Vorteil.	Wird zur Kenntnis genommen.
14, 15, 38, 53	Die neue Parkplatzanordnung auf dem Trottoir wird nicht begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.

Einmündung Schöneggweg

6, 18, 29, 36, 52, 67	Die neue Einmündung wird begrüsst	Wird zur Kenntnis genommen.
12	Ein Minikreisel sollte geprüft werden	Für die Errichtung eines Kreisels, (auch eines Minikreisels), sind die Platzverhältnisse zu knapp.
17	Es sollen in beide Richtungen Busbuchten vorhanden sein.	Es können in beide Richtungen Überholmöglichkeiten angeboten werden.

Einmündung Kirchlindachstrasse

5, 7, 8, 9, 10, 29, 66, 80	Der Vorschlag wird begrüsst. Die Umgestaltung sollte erste/hohe Priorität haben.	Wird zur Kenntnis genommen.
----------------------------	---	-----------------------------

Bushaltestelle Lindenweg

7, 10, 18, 29, 62, 80	Die Verlegung des Fussgängerstreifens wird begrüsst. Allerdings entspricht die Verlegung dorfaufwärts nicht den Wunschlinien vieler Zufussgehenden. Wünschenswert wäre ein zusätzlicher Fussgängerstreifen unterhalb der Haltestelle.	Der Standort wird in der weiteren Konzeptbearbeitung nochmals geprüft.
9	Das Problem wird überschätzt. Problematischer ist der Fussgängerstreifen bei der Drogerie Studer.	Der Standort wird in der weiteren Konzeptbearbeitung nochmals geprüft.

Einmündung Häuslimoosstrasse

9, 18, 29, 52	Der Vorschlag wird begrüsst.	Wird zur Kenntnis genommen.
---------------	------------------------------	-----------------------------

Verbesserte Zugänge zum Bahnhof

5	Die neue Verbindung zum Bahnhof wird begrüsst	Wird zur Kenntnis genommen.
32	Das heutige Trottoir zum Bahnhof ist zu schmal. Zukünftig soll eine deutliche Trennung zwischen MIV und Fussgängern angestrebt werden.	Durch die Einbahnregelung entsteht mehr Platz für Zufussgehende.
75, 81	Die neue Verbindung zum Bahnhof wird abgelehnt	Wird zur Kenntnis genommen.

Einbahnsystem Bahnhofsstrasse

17, 73	Auf das Einbahnregime soll verzichtet werden, da dieses unnötigen Mehrverkehr/Umwegverkehr produziert.	Das Einbahnsystem hilft, die Verkehrsabläufe klarer zu gestalten schafft Platz für Zufussgehende und Velofahrende.
32 23	Einbahnverkehr in die andere Richtung, da bei der Apotheke nur schlecht, bzw. mit schlechter Übersicht ausgefahren werden kann. Ausfahrt vom Bahnhof in Richtung Süden sollte erlaubt bleiben	Der Einbahnverkehr sollte in die vorgeschlagene Richtung erlaubt werden, da: - die Verstärkerkurse des RBS nur in dieser Richtung verkehren können. - die Einmündung auf der Bernstrasse für den Verkehrsablauf weniger störend ist als das Abbiegen

Aufwertung Bahnhofplatz

6, 18, 32	Eine Aufwertung kann mit den vorgeschlagenen Massnahmen erreicht werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
9	Die Parkplätze sind deutlich zu markieren, ansonsten ist eine Begegnungszone (Tempo 20 zu prüfen).	Die Signalisation des Bahnhofplatzes wird im Detailprojekt geklärt.

Parkplatzfragen

2, 16, 19, 40, 41, 42, 45, 46, 69, 72, 75, 79	Es werden detaillierte Aussagen zu den Parkplätzen vermisst.	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Es ist nicht das Ziel des Konzeptes, die Parkplätze zu reduzieren. Bei der neuen Gliederung des Strassenraumes sagt das Konzept aus, dass sie ähnlich zugeordnet werden wie heute. Die genaue Anordnung lässt sich erst in einem Strassenplan (Stufe Bauprojekt) festlegen. Vorher muss sich die Gemeinde verbindlich äussern. Die exakte Anordnung und Anzahl der Parkplätze wird in den nächsten Projektschritten festgelegt. Die Gemeinde sieht dazu folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erster Schritt: Bestandesaufnahme durch die Gemeinde ▪ Zweiter Schritt: Lösungsvorschläge im Bereich Vorplätze durch das Planungsbüro ▪ Dritter Schritt: Aufzeigen von Potenzialen im Zentrumsgebiet durch das Planungsbüro
4, 12, 19, 38, 39, 40, 41, 45, 46, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 69, 75, 78, 79, 84	Die heutige Parkplatzzahl ist zu halten.	Wird zur Kenntnis genommen.

<p>53</p> <p>11, 18, 31, 65</p>	<p>Es sollen zusätzliche Parkplätze geschaffen werden</p> <p>Es soll ein Parkplatzkonzept für das Ortszentrum erarbeitet werden.</p>	<p>Die Gemeinde sieht dazu folgendes Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erster Schritt: Bestandesaufnahme durch die Gemeinde ▪ Zweiter Schritt: Lösungsvorschläge im Bereich Vorplätze durch das Planungsbüro ▪ Dritter Schritt: Aufzeigen von Potenzialen im Zentrumsgebiet durch das Planungsbüro
<p>18, 29</p>	<p>Im Zentrum sollen vor allem Kurzzeitparkplätze angeboten werden</p>	<p>Die Stossrichtung wird geteilt. Kurzzeitparkplätze dienen den Kunden. In vielen Ortszentren werden heute Kurzzeitparkplätze von ca. 15min. oder 30min. markiert.</p>

Kosten

<p>42, 51, 52, 74</p> <p>4</p>	<p>Zu teuer / Gemeinde soll andere Prioritäten verfolgen</p> <p>Die Gemeinde soll in erster Priorität für andere Massnahmen Geld ausgeben</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Bärenkreuzung und die Bushaltestellen haben aus kantonaler Sicht Priorität (Korridorstudie Bern Nord, Agglomerationsprogramm des Bundes). Die Einmündung Schöneggweg zu verlegen wird Sache der Bauherrschaft sein. Der Mittelteil der Oberdorfstrasse steht zur Ausführung nicht im Vordergrund und könnte allenfalls beim Agglomerationsprogramm der 2. Generation angemeldet werden.</p>
<p>17, 18, 19, 22, 42, 59</p>	<p>Es fehlen Kostenschätzungen.</p>	<p>Verlässliche Kostenschätzungen können erst auf Stufe Bauprojekt gemacht werden.</p>

Planungsprozess

<p>14, 15, 22, 71 30</p>	<p>Die Art und Weise, wie die Umfragebögen verschickt wurden, stösst auf Unverständnis. Die Fragebögen sollten auch an die Bewohner, nicht nur an die Ladenbesitzer verschickt werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Den Grundeigentümern wurden die Fragebögen zugeschickt. Den Ladeninhabern und den Bewohnern wurden die Fragebögen in die Briefkästen verteilt.</p>
<p>55, 59, 72, 75</p>	<p>Die weitere Planung muss im Dialog mit den Betroffenen entwickelt werden. Die direkt Betroffenen wurden nicht genügend in die Mitwirkung miteinbezogen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Ein gutes Einvernehmen mit den Direktbetroffenen ist ein wichtiges Anliegen. Das Konzept ist in enger Zusammenarbeit mit den Behörden von Kanton und Gemeinde erarbeitet worden.</p>
<p>57, 59, 72</p>	<p>Es wird eine weitere Mitwirkung mit detaillierten Plänen verlangt</p>	<p>In der weiteren Projektbearbeitung soll eine Begleitgruppe der Gemeinde miteinbezogen werden.</p>

Weitere Eingaben, ohne eindeutige Zuordnung zu oben genannten Themen

<p>3 6, 29, 64 23 31</p>	<p>Es sollen verstärkte Verkehrsberuhigungsmassnahmen am Lindenweg geprüft werden. Auch für die Einmündung Lindenweg soll eine Trottoirüberfahrt geprüft werden. Der Lindenweg soll ausgebaut werden. Es werden keine Aussagen zu Nebenstrassen gemacht</p>	<p>Ist nicht Bestandteil des Konzeptes.</p>
---	--	---

4, 7, 10, 62	Die Mittelzonen sollen erweitert werden, respektive markanter ausfallen	Mittelzonen sind dort vorgesehen, wo sie zweckdienlich und realisierbar sind. Für durchgehende Mittelzonen im ganzen Ortszentrum reichen die Platzverhältnisse nicht aus.
17	Auf eine durchgehende Mittelzone zwischen Bernstrasse und Schöneeggweg soll verzichtet werden.	Eine durchgehende Mittelzone ist im Konzept nicht vorgesehen.
16, 24, 42	Vorschlag: Lärmschutzwände entlang Oberdorfstrasse oder Einbau Flüsterbelag	Ob Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände, Lärmschutzfenster, Flüsterbelag) geplant werden, wird im nächsten Projektierungsschritt beurteilt. Damit der Kanton als Strasseneigentümer die Kosten für Lärm- und Schallschutzmassnahmen übernimmt, müssen bei einem Gebäude die massgebenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden und es muss vor dem 1.1.1985 erstellt worden sein (Inkrafttreten des Umweltschutzgesetzes).
22, 59	Es fehlen Angaben über Unfallzahlen am Knoten Bernstrasse-Oberdorfstrasse, Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrsbelastung pro Stunde, Fahrplankonzepte RBS und Postauto, Anzahl und Standorte Parkierung, Kundenstatistiken und Kundenfranken pro Kopf nach Verkehrsarten	Wird zur Kenntnis genommen. Das Konzept stützt sich auf die Grundlagenplanungen (Korridorstudien Bern Nord), auf ortsplanerische Rahmenbedingungen und auf Unfallstatistiken der Kantonspolizei.
11, 31	Die zukünftige Verkehrsbelastung sollte berechnet und dargelegt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Kreisell wurde bezüglich Verkehrszunahmen geprüft und funktioniert auch mit einer deutlich erhöhten Verkehrsbelastung.

76	Da die Parkplätze nicht ersichtlich sind, ist im Mitwirkungsverfahren die Einheit der Materie nicht gegeben und das Verfahren wird ad absurdum geführt	Die Mitwirkung erfolgt in einem frühen Stadium auf Konzeptstufe. Deshalb sind einzelne Parkplätze noch nicht definitiv festgelegt. Dazu braucht es einen weiteren Projektierungsschritt zum Bauprojekt (Strassenplan).
22, 53 59	Die Einmündung Moosgasse wurde nicht behandelt. Die Einmündung Moosgasse ist zu nahe beim Kreisel.	Der Kreisel ändert an der Einmündung der Moosgasse nichts wesentliches.
29, 64	Pförtneranlage in Schönbrunnen realisieren	Dies ist Aufgabe des Projektes Verkehrssystemmanagement Bern Nord.
27, 64	Überhöhte Geschwindigkeit in der oberen Oberdorfstrasse - Schikane bei der Ortsdurchfahrt von Diemerswil ist nötig	Die neue Vortrittsregelung bei der Häuslimoosstrasse wirkt geschwindigkeitsdämpfend. Der Ortseingang ist gut wahrnehmbar. Aufgrund der heute schon geringen Strassenbreite ist eine weitere Einengung nicht sinnvoll.
2, 53	Es soll ein paralleler Veloweg via Löwenstrasse-Schmiedegasse-Bodenackerstrasse gefördert werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Ist nicht Teil des Konzepts
25, 42	Neue Entlastungsstrasse für die Gebiete Egg/Riedli	Für den Bau neuer Entlastungsstrassen fehlen die Mittel. Ist nicht Teil des Konzeptes.
1	Schüler/innen benutzen v.a. die linke Seite (von unten aus gesehen)	Wird zur Kenntnis genommen.
2	Es braucht einen neuen Fussgängerübergang vis-a-vis Kirchgemeindehaus	Wird geprüft.
64	Im Bereich der Hofmatt braucht es einen zusätzlichen Fussgängerstreifen	Wird geprüft.

43	Verkehrinsel vor dem Paul-Klee-Schulhaus behindert Verkehr. Stattdessen fehlt ein Fussgängerstreifen vor dem Kirchgemeindehaus.	Vor dem Schulhaus ist eine Insel zum Schutz der Fussgängerquerung gerechtfertigt.
5	Die Sicherheit der Fussgänger und die Wohnlichkeit sollen erste Priorität haben	Wird zur Kenntnis genommen.
6	Die Trottoirüberfahrten sollen mit farbigen Belägen gekennzeichnet werden	Trottoirüberfahrten bewirken eine Verbesserung für Zufussgehende auch ohne farbige Beläge.
11	Dorfplatz/Bushaltestellen: Falls es eine Verhandlungslösung braucht, könnte die Haltestelle "Kirche" belassen werden, die Haltestelle in Richtung Bern gemäss Konzept geschoben werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass auch die Verstärkerkurse des RBS die gleichen Halteketten bedienen müssen.
30	Wie wird mit dem Pendlerverkehr auf der Oberdorfstrasse umgegangen?	Ein grosser Teil des Verkehrs ist hausgemacht. Dass via Kirchlindachstrasse für Ortskundige eine grossräumige Ausweichroute im Raum Bern Nord besteht, ist bekannt. Momentan ist die Belastung durch die Sanierung der Stadttangente leicht erhöht.
16	Das vorgeschlagene Projekt soll gestoppt und eine Entlastung vom Durchgangsverkehr angepackt werden.	Für neue Entlastungsstrassen fehlen die Mittel.
20	Bis jetzt gibt es kein Gesamtverkehrskonzept. Warum wurden nicht beide Seiten des Bahnhofes berücksichtigt?	Es besteht ein gültiger Verkehrsrichtplan der Gemeinde Münchenbuchsee und die Korridorstudie vom 5.5.2005 Die Planungsarbeiten hatten die Ortsdurchfahrt zum Gegenstand. Die östliche Seite des Bahnhofes war dementsprechend nicht Gegenstand der Planungsarbeiten.

25	Springbrunnen statt Parkplätze auf dem Dorfplatz	Wird zur Kenntnis genommen.
43	Ausbau Fellenbergstrasse-Schmidgasse-Bodenacker statt Oberdorfstrasse (gemäss Auflage Migros-Bau vor 30 Jahren)	Der Verkehr soll auf den Hauptachsen konzentriert werden und möglichst wenig rückwärtige Wohngebiete tangieren.
49	Der zukünftige Teerbelag soll nicht mit Steinquadern unterbrochen werden, da dies für die darunterliegenden Wasserleitungen nachteilig ist.	Die Materialisierung wird im Bauprojekt/Detailprojekt geklärt. Im Bereich der Kantonsstrasse sind keine Steinquadern vorgesehen.
50	Zufahrten zu den Einstellhallenplätzen sind zu berücksichtigen	Wird zur Kenntnis genommen
51	Die neue Busbevorzugungsanlage vor dem McDonalds wird abgelehnt / ist zu teuer.	Ist nicht Bestandteil des Konzeptes
53	Durchgangsverkehr soll bewusst beschränkt werden Durchfahrt für grosse Lastwagen und Panzer muss frei bleiben	Durch die geplante Pfortneranlage in Schönbrunnen (nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes) wird zukünftig eine Einflussmöglichkeit bestehen. Die Anforderungen der Ausnahmetransportroute werden im Projekt berücksichtigt.
57	Verlangt das Land zurück, das er für die Bushaltestelle auf den Parzellen 546 / 575 abgetreten hat.	Wird zur Kenntnis genommen.
64	Das Konzept geht zu wenig weit. In Köniz oder in Schönbühl wurden weitergehende Umgestaltungsmassnahmen getroffen.	Das Konzept stützt sich auf den Handlungsbedarf der Kantonsstrassen und weist demnach Schwerpunkte beim neuen Kreisell und bei der neuen Einmündung des Schönggweges auf. Dazwischen sind einfache Massnahmen vorgesehen (Trottoirüberfahrten, Parkplatzanordnung).
72	Es ist nicht klar, in welche Richtung aus der Bahnhofstrasse, der Fellenbergstrasse und der Kirchgasse abgezweigt werden kann	Sofern nichts anderes vermerkt, bleiben die Fahrbeziehungen wie heute erlaubt.

72	Im Projekt ist nicht ersichtlich, welche Auswirkungen auf die angrenzenden Liegenschaften bestehen.	Im Konzept ist die grundsätzliche Verkehrsführung dargestellt. Weitergehende Aussagen werden im Strassenplan auf Bauprojektstufe gemacht.
74	Das neue Konzept wird mit dem Argument des Mehrverkehrs aus den neuen Überbauungen begründet	Dies ist nicht der Fall. Die Auswirkungen der Einzonungen wurden im Bericht vom 24.05.2007 nachgewiesen. Handlungsbedarf besteht unabhängig von den moderaten Einzonungen. Ein Zusammenhang besteht in der Strahmmatte, durch die Neuverlegung des Schöneggweges.
80	Das Konzept ist zu vage und zu unklar. Es werden klare Zielvorstellungen und Schwerpunkte vermisst.	Die Ziele sind sowohl auf dem Plakat wie auch im Erläuterungsbericht klar umschrieben.