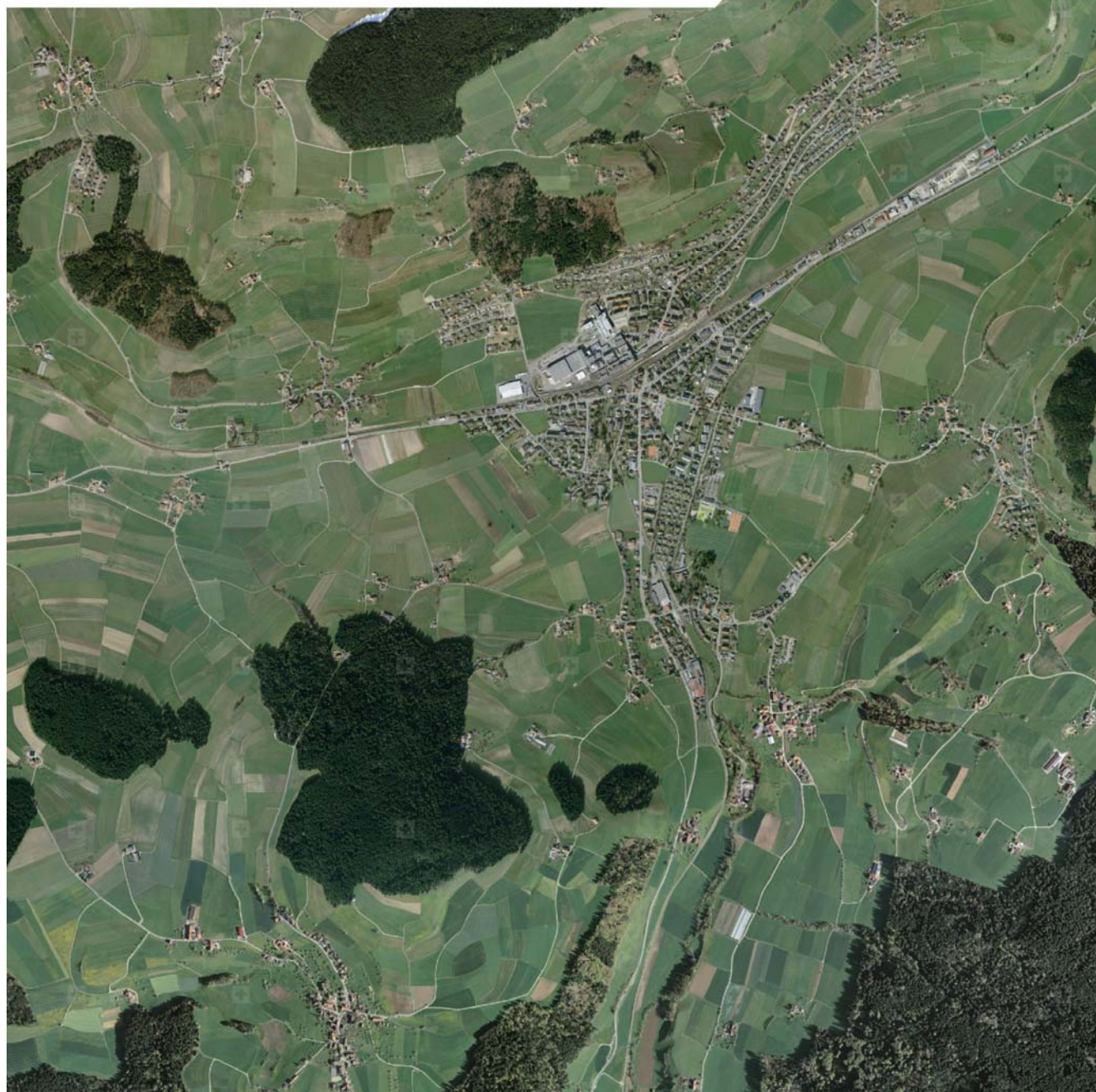


# Konolfingen, Richtplan Verkehr

## Mitwirkungsbericht





---

## Impressum

<b>Auftraggeber</b>	Gemeinde Konolfingen
<b>Projektleiter</b>	Sascha Marti
<b>Projektnummer</b>	17054
<b>Datei</b>	T_17054_Mitwirkungsbericht_181022
<b>Berichtversion</b>	22. Oktober 2018
<b>Berichtverfassende</b>	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch



---

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Vorbemerkungen</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung	4
1.3 Allgemeines zum vorliegenden Bericht	4
<hr/>	
<b>2. Auswertung Fragebogen</b>	<b>5</b>
2.1 Schulwegsicherheit	5
2.2 Einführung Tempo 30	6
2.3 Kantonsstrassen	7
2.4 Fussverkehr	8
2.5 Veloverkehr	9
2.6 Streckenmassnahmen	10
2.7 Öffentlicher Verkehr	11
2.8 Zwischenfazit	12
<hr/>	
<b>3. Auswertung der Mitwirkungseingaben</b>	<b>13</b>
3.1 Eingaben zu Geschwindigkeitsregimen	13
3.2 Eingaben zum Thema Kantonsstrassen	14
3.3 Eingaben zum Thema Tempo-30-Zonen	14
3.4 Eingaben	15
<hr/>	
<b>4. Fazit</b>	<b>40</b>



---

# 1. Vorbemerkungen

## 1.1 Ausgangslage

---

Die Gemeinde Konolfingen hat sich entschieden, einen Richtplan Verkehr zu erarbeiten. Einerseits weil die Ergebnisse der im Rahmen der Ortsplanung durchgeführten Umfrage gezeigt haben, dass diverse Themen im Bereich Verkehr vertieft bearbeitet werden müssen. Andererseits möchte die Gemeinde die Entwicklung der Siedlung und die des Verkehrs mehr aufeinander abstimmen.

Mit der Erarbeitung des Richtplanes Verkehr sollen folgende Ziele erreicht werden:

- \_ Die Bereitstellung eines sicheren Verkehrsnetzes für alle Verkehrsteilnehmenden
- \_ Behebung der bekannten Schwachstellen
- \_ Priorisierung der Massnahmen nach Wichtigkeit (effizientes Einsetzen der finanziellen Mittel)

## 1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung

---

Vom 17. August bis am 17. September 2018 wurde zu diesem Richtplan Verkehr eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Am 27. August 2018 fand im Kirchgemeindehaus dazu eine Informationsveranstaltung statt.

Insgesamt sind 223 ausgefüllte Fragebogen via Internet und Post sowie 12 Stellungnahmen von Privaten (11) und Organisationen (1) eingegangen.

## 1.3 Allgemeines zum vorliegenden Bericht

---

Der Bericht beinhaltet die Auswertung der Mitwirkung. Im Kapitel 2 werden die Antworten statistisch ausgewertet. Die Bemerkungen der Fragebögen und Stellungnahmen ohne Verwendung des Fragebogens werden in Kapitel 3 fachlich beurteilt.

Unverständliche oder aufgrund der Handschrift nicht lesbare Kommentare konnten nicht berücksichtigt werden (ca. 6 Kommentare).

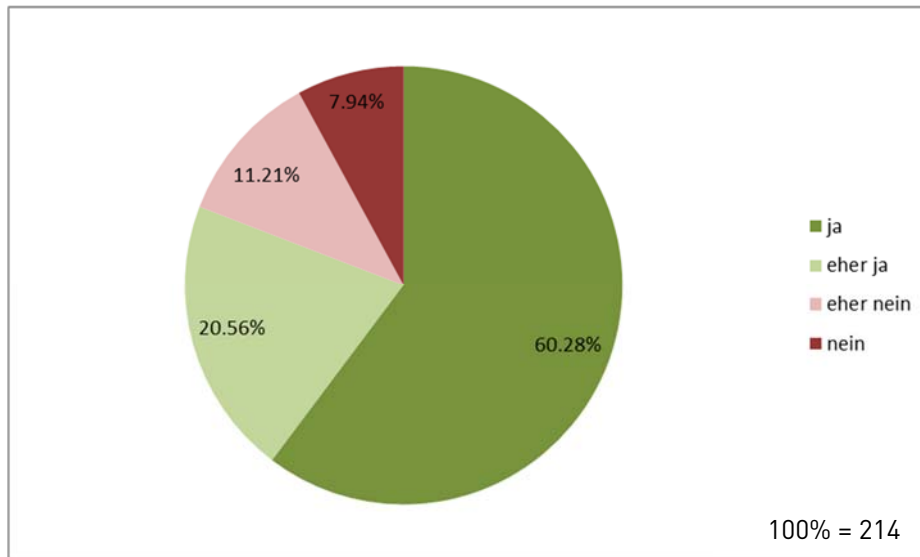
Die auf den nachfolgenden Seiten erwähnten Prozentzahlen beziehen sich auf die Anzahl Personen, welche den Fragebogen ausgefüllt bzw. die Frage beantwortet haben (100% = Gesamtheit aller Personen, welche die Frage beantwortet haben).



## 2. Auswertung Fragebogen

### 2.1 Schulwegsicherheit

*Frage 1: Erachten Sie die geplanten Massnahmen als sinnvoll?*



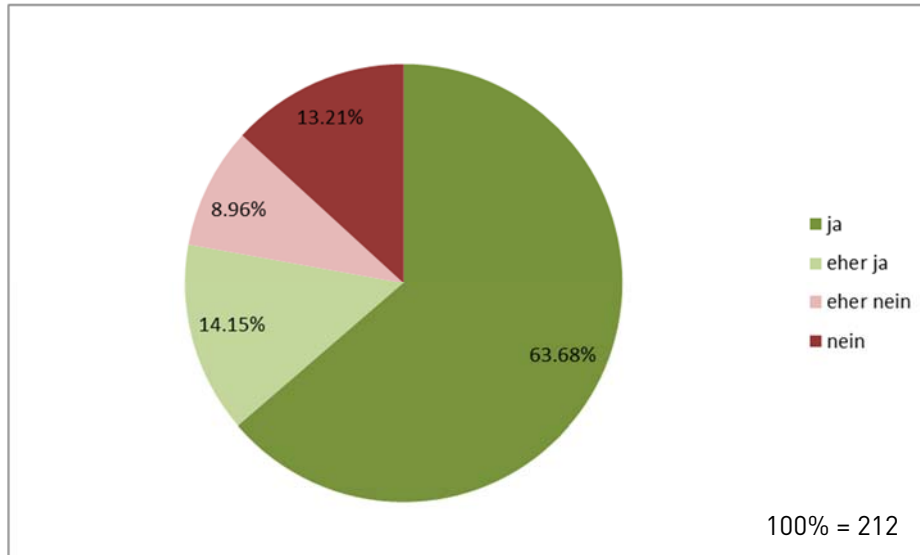
65% finden die geplanten Massnahmen sinnvoll. Weitere 21% unterstützen die Massnahmen grundsätzlich. Nur gut 8% lehnen die geplanten Massnahmen komplett ab, während die restlichen 11% gegenüber diesen eher kritisch eingestellt sind.



## 2.2 Einführung Tempo 30

---

**Frage 2:** Erachten Sie die Einführung von Tempo 30 als sinnvoll?

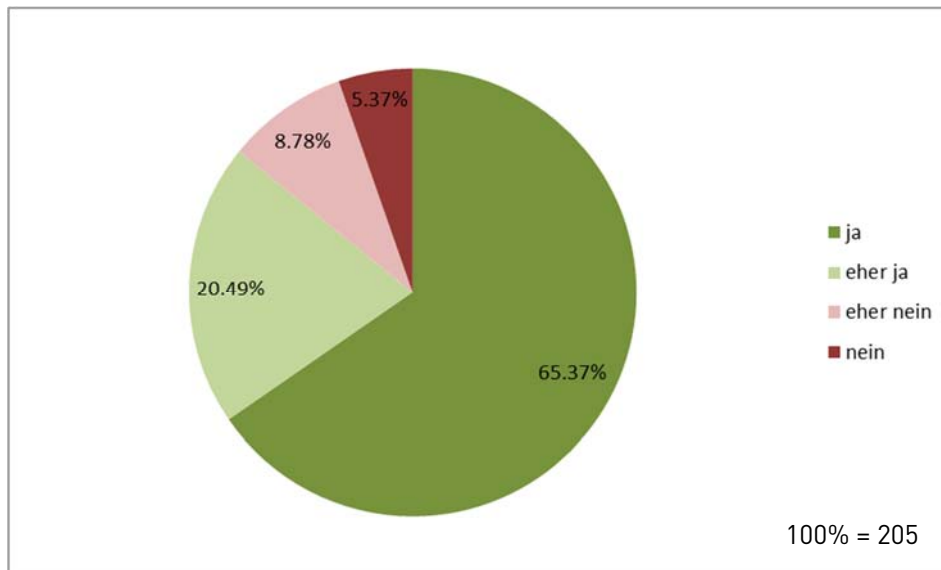


Ebenfalls findet die Einführung von Tempo-30-Zonen eine hohe Zustimmung (64%). Weitere 14% unterstützen die Einführung grundsätzlich. 9% sind der Massnahme gegenüber eher kritisch eingestellt, während sie 13% ganz ablehnen.



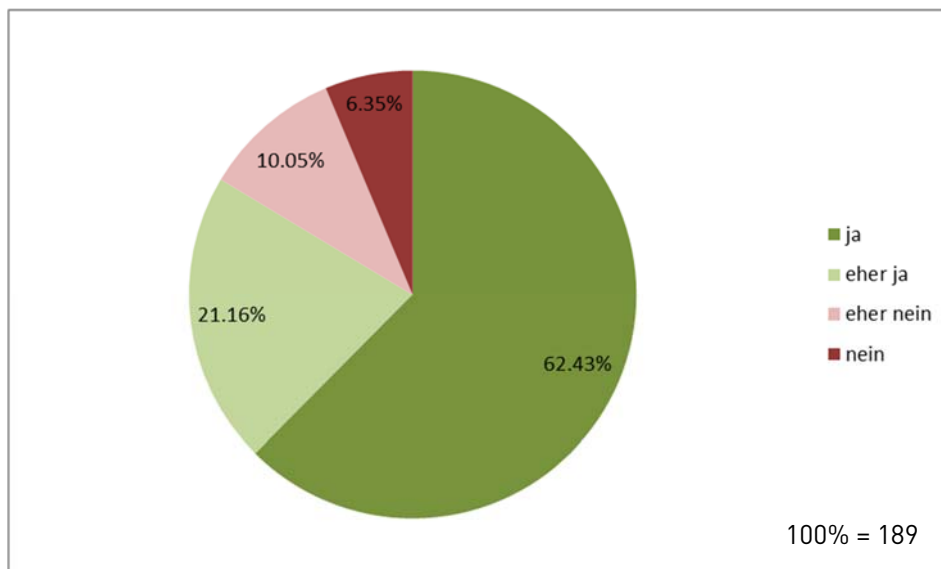
## 2.3 Kantonsstrassen

**Frage 3:** Erachten Sie die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Kantonsstrassen als sinnvoll?



65% sind für die Erarbeitung eines Betriebskonzeptes- und Gestaltungskonzeptes (BGK) auf der Kantonsstrasse. Weitere 20% unterstützen das Vorhaben grundsätzlich. Nur 5% finden die Erarbeitung eines BGK nicht sinnvoll und 9% sind gegenüber der Massnahme eher kritisch eingestellt.

**Frage 4:** Erachten Sie die weiteren geplanten Massnahmen als sinnvoll?



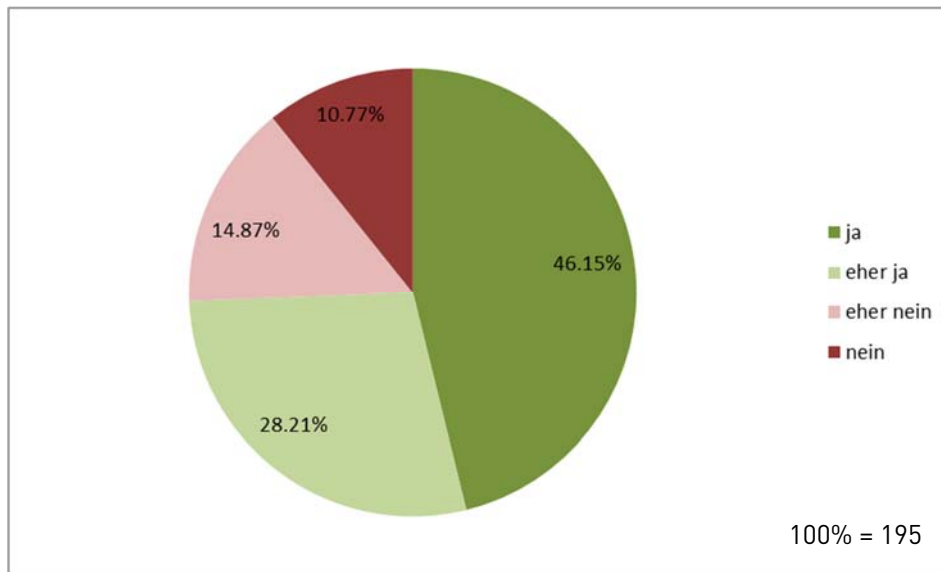
Ebenfalls finden die zusätzlich definierten Massnahmen eine hohe Zustimmung (62%). Weitere 21% unterstützen die vorgesehenen Massnahmen grundsätzlich, während 10% eher kritisch gegenüber den Massnahmen eingestellt sind. 6% lehnen sie komplett ab.



## 2.4 Fussverkehr

---

**Frage 5:** Erachten Sie die geplanten Massnahmen und die Schliessung der Netzlücken als sinnvoll?



Im Gegensatz zu den anderen Massnahmenblättern ist bei diesen Massnahmen mit 46% die Zustimmung nicht ganz so gross. Allerdings unterstützen weitere 28% diese ebenfalls grundsätzlich. 11% lehnen die Massnahmen komplett ab, während 15% diesen gegenüber eher kritisch eingestellt sind.

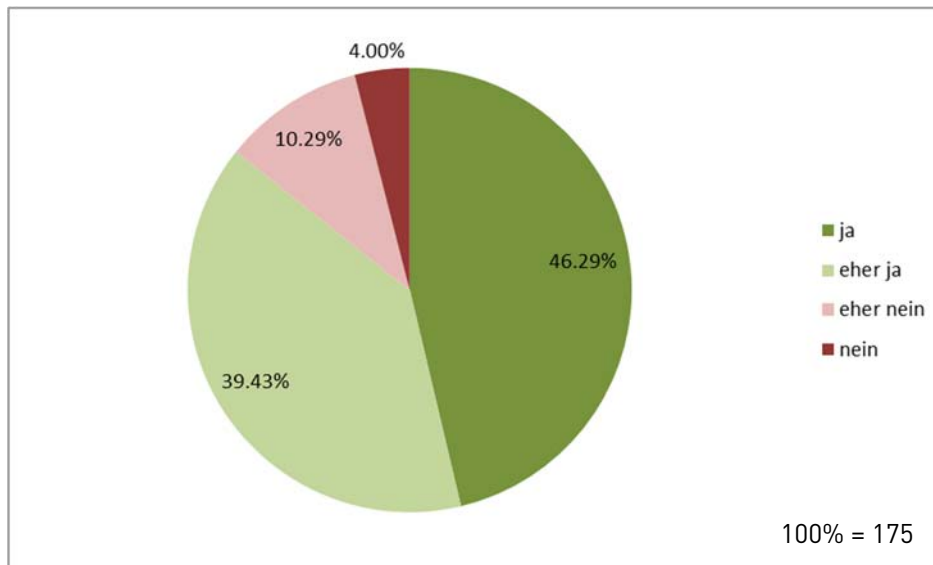




## 2.5 Veloverkehr

---

**Frage 6:** Sind die wichtigsten Verbindungen für den Veloverkehr im Netzplan abgebildet?

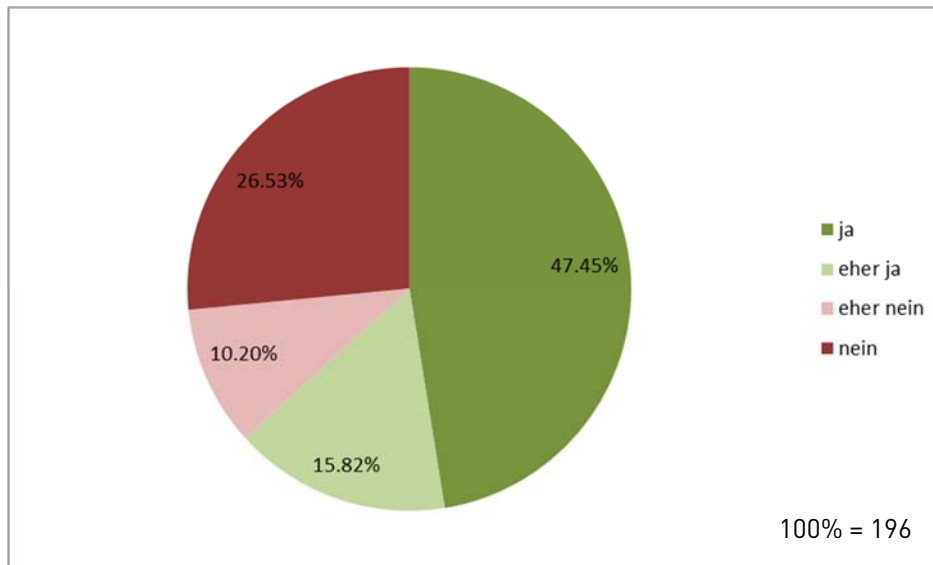


Nur 4% finden die eingezeichnete Verbindungen nicht gut. Weitere 10% sind gegenüber diesen Verbindungen eher kritisch eingestellt. 50% befürworten dagegen klar die eingezeichneten Verbindungen, während 39% die Massnahme grundsätzlich gut finden.



## 2.6 Streckenmassnahmen

**Frage 7:** Erachten Sie die geplanten Massnahmen als sinnvoll?



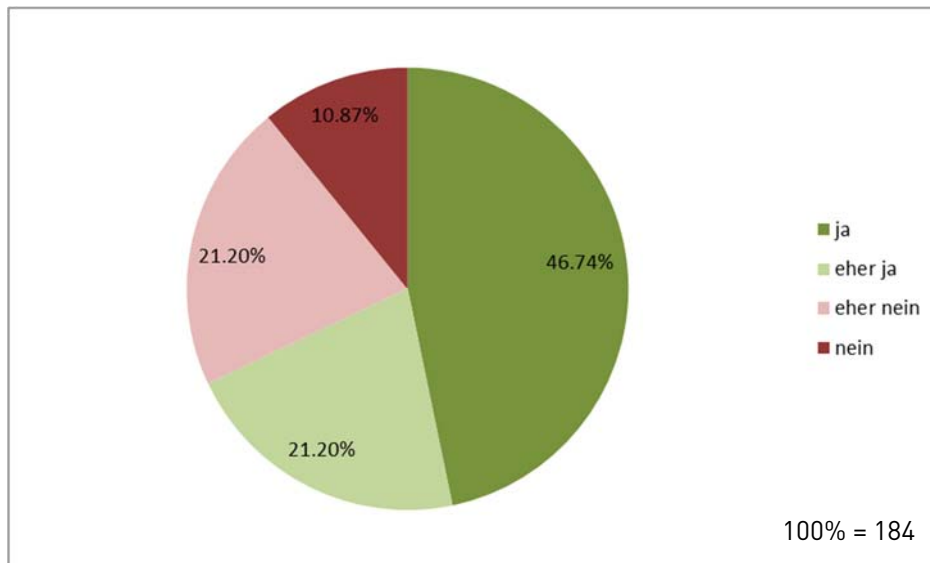
47% finden die geplanten Massnahmen sinnvoll. Weitere 16% unterstützen sie grundsätzlich. 37% lehnen die geplanten Massnahmen ab, während 10% diesen gegenüber eher kritisch eingestellt sind.

*Bemerkung: Bei diesem Massnahmenblatt wurde der Wortlaut «die bestehende Signalisation hinsichtlich Fahrverbot etc. ist zu überprüfen» oft missverstanden. Viele haben angenommen, dass die Fahrverbote aufgehoben werden und haben deshalb bei dieser Frage nein gestimmt. Die Signalisation soll aber nicht aufgehoben, sondern lediglich überprüft werden. Das bedeutet, das untersucht wird, ob die Signalisation am richtigen Ort steht oder ob gewisse Signale noch fehlen etc. Die Aufhebung der bestehenden Signalisation wäre kontraproduktiv und wird auch nicht angestrebt. Aufgrund der oben genannten Ausführung ist das prozentuale Ergebnis bei dieser Frage deshalb verfälscht und entsprechend mit Vorsicht zu behandeln.*



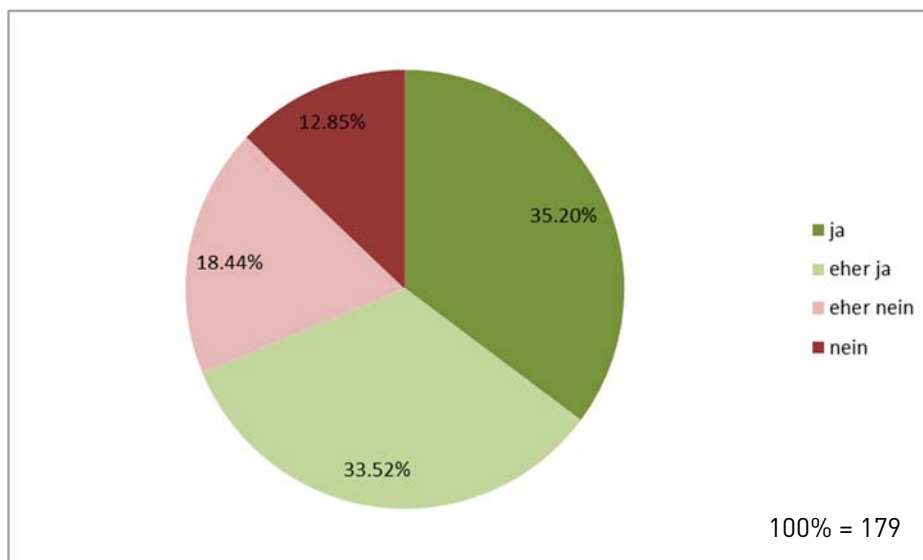
## 2.7 Öffentlicher Verkehr

**Frage 8:** Erachten Sie die Erstellung der beiden Bushaltestellen auf der Bernstrasse und der Thunstrasse als sinnvoll?



47% finden die Erstellung der beiden Bushaltestelle gut. Weitere 21% unterstützen das Ganze grundsätzlich. 11% lehnen die Massnahme komplett ab, während 21% gegenüber dieser eher kritisch eingestellt sind.

**Frage 9:** Erachten Sie den Verzicht auf eine Massnahme im Gebiet Herolfingen und Gysenstein aufgrund der Verhältnismässigkeit als richtig?



35% empfinden den Verzicht als richtig. Weitere 34% sind grundsätzlich auch der Meinung, dass auf Massnahmen verzichtet werden sollte. 13% finden, dass unbedingt Massnahmen im Gebiet Herolfingen und Gysenstein ergriffen werden sollten, wozu auch weitere 18% tendieren.



## 2.8 Zwischenfazit

---

Insgesamt erhalten die geplanten Massnahmen eine hohe Zustimmung. Der Anteil der «ja»- oder «eher ja»-Antworten ist bei allen Fragen höher als 50% Prozent. Am schlechtesten schneiden die Massnahmen im Bereich öffentlichen Verkehr ab. Bei beiden Fragen liegt der Anteil der «nein»- oder «eher nein»-Antworten bei ca. 32%. Die Frage zu den Streckenmassnahmen ist aufgrund der obengenannten Gründen verfälscht und kann deshalb nur schwer interpretiert werden.

### 3. Auswertung der Mitwirkungseingaben

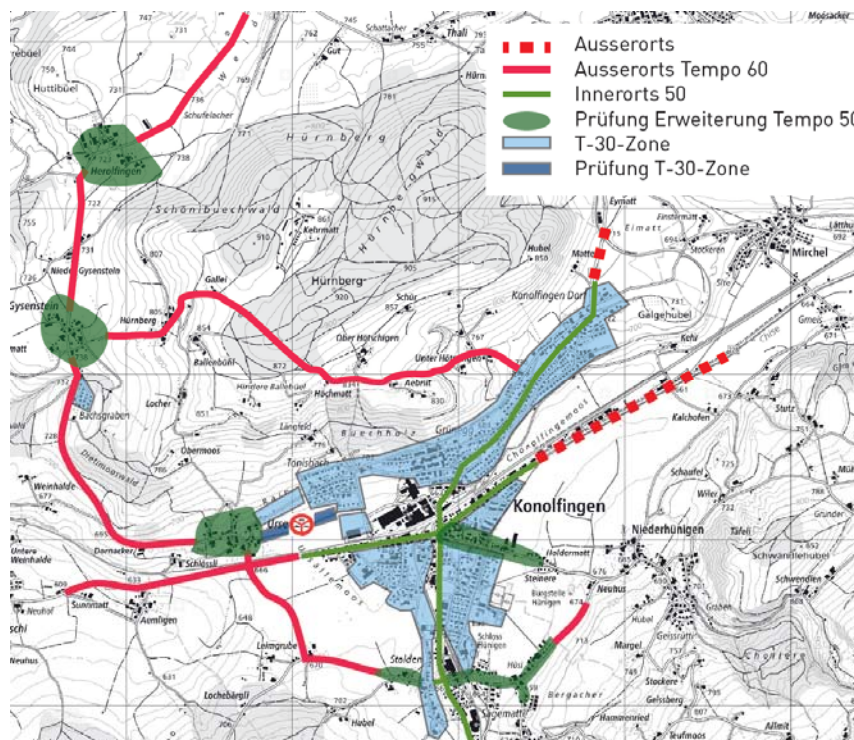
Aufgrund der Leserlichkeit, Auswertbarkeit und der Länge des Berichtes wurden die Bemerkungen in den Fragebogen nach Thema sortiert und zusammengefasst. Das bedeutet, dass gewisse Bemerkungen und Stellungnahmen, welche mehrere Anliegen beinhalten, auseinander genommen wurden. Mit dieser Methode können gezielt Antworten gegeben werden, ohne dass sich die Antworten mehrmals wiederholen.

In der Tabelle wurden grundsätzlich diejenigen Bemerkungen aufgenommen, welche Kritik, zusätzliche Wünsche und andere Ansätze enthalten. Nicht abgebildet sind diejenigen Bemerkungen, bei welchen es einzelne Zustimmungen zu den vorgeschlagenen Massnahmen gab oder wo es um die Beschreibung der bereits aufgenommenen Schwachstellen ging. Beim Massnahmenblatt «Temporegime / Verkehrsberuhigung (T30)» gab es beispielsweise 12 grundsätzliche Zustimmungen zur flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Auch wurde begrüsst, dass überhaupt ein Richtplan Verkehr erarbeitet und dass eine Mitwirkung stattfindet (18 Bemerkungen). Bei den anderen Fragen gab es ebenfalls einzelne solche Bemerkungen.

#### 3.1 Eingaben zu Geschwindigkeitsregimen

Grundsätzlich ist es das Ziel, dass die heute geltenden Geschwindigkeitsvorgaben eingehalten werden. Allenfalls sind dafür Massnahmen notwendig, welche geprüft werden müssen.

In den Fragebogen gab es viel Eingaben bezüglich den Geschwindigkeitsregimen. In der untenstehenden Abbildung sind die Entscheide zusammengefasst:





Im Gebiet Haldenweg sowie im Gebiet Tonisbachstrasse wird Tempo-30-Zone erweitert. Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 wird zusätzlich geprüft, ob der Flurweg in die Tempo-30-Zone integriert werden kann. Auf den Wunsch, in den Weilern Herolfingen, Gysenstein und Ursellen Tempo 30 einzuführen wird nicht eingetreten, da um eine Ortsverbindungstrasse handelt. Es wird aber geprüft, ob die Signalisation «Generell 50» geringfügig ausgeweitet werden kann. Dies gilt auch für die Leimgrubenstrasse, die Freimettigenstrasse, die Hünigenstrasse. Ausserorts soll auf den Strecken Leimgrubenstrasse, Katzengässli, Burgdorfstrasse, Bernstrasse im Bereich Aemligen sowie auf der Strecke Ursellen – Gysenstein – Herolfingen und der Strecke Herolfingen – Schlosswil die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 geprüft werden. Dafür ist teilweise die Koordination mit den benachbarten Gemeinden und dem Kanton nötig.

In der Tabelle wird dieser Sachverhalt mit der Verweisnummer **0.01** versehen.

### **3.2 Eingaben zum Thema Kantonsstrassen**

---

Es gab ca. 61 Eingaben zu Themen, welche die Kantonsstrasse betreffen. Dies zeigt, dass ein grosser Handlungsbedarf auf den Kantonsstrassen vorhanden ist. Die Gemeinde beantragt beim Kanton deshalb die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes, da die Gemeinden für die Kantonsstrasse keine eigenen Massnahmen erarbeiten können. Das Massnahmenblatt wird mit einem Anhang ergänzt, welcher die für die Gemeinde in der Mitwirkung relevanten genannten Anliegen beinhaltet. Dieser Anhang bildet eine Basis für das Projekt auf den Kantonsstrassen und wird dementsprechend an den Kanton zur Kenntnisnahme weitergeleitet. Unter Kapitel 3.4 ist ersichtlich welche Anliegen in den Anhang aufgenommen werden.

In der Tabelle wird dieser Sachverhalt mit der Verweisnummer **0.02** versehen.

### **3.3 Eingaben zum Thema Tempo-30-Zonen**

---

Die Gemeinde hat entschieden, die Massnahme „Einführung Tempo 30“ aus dem Verkehrsrichtplan parallel zur dessen Genehmigung zu starten. Im 2019 soll bereits die Detailplanung mit dem anschliessenden Genehmigungs- und Bewilligungsprozess erfolgen. In den Jahren 2020/2021 ist dann die Umsetzung geplant. Diese soll in einem Schritt und nicht in Etappen realisiert werden. Die genaue Ausdehnung und Zonengrenzen der Tempo-30-Zonen, deren Gestaltung sowie zusätzliche Signalisation (z.B. Fahrverbote, Zubringerdienste etc.) wird im Rahmen dieser Arbeiten festgelegt.

Punktuell im Ortskern kann sich die Gemeinde auf den Kantonsstrassen Temporeduktionen vorstellen. Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Kantonstrassen lehnt sie aber ab.

In der Tabelle wird dieser Sachverhalt mit der Verweisnummer **0.03** versehen.



### 3.4 Eingaben

Erläuterung zu den Kommentaren in der Entscheid-Spalte:

Wird zur Kenntnis genommen	Die Idee/ Eingabe wird von der Gemeinde zur Kenntnis genommen, fließt aber nicht in den Richtplan mit ein. Dieser Kommentar wird auch für diejenigen Eingaben verwendet, die bereits so vorgesehen oder sogar bereits in der Umsetzung sind.
Nicht eintreten	Auf diese Idee oder Eingaben tritt die Gemeinde nicht ein.
Eintreten	Auf diese Idee oder Eingaben tritt die Gemeinde ein. Die Massnahmenblätter des Richtplanes Verkehrs werden entsprechend ergänzt.
Wird im weiteren Prozess geprüft	Auf diese Idee oder Eingabe tritt die Gemeinde nicht direkt ein. Diese Massnahmen werden nicht in den Richtplan Verkehr aufgenommen, da sie zuerst geprüft werden müssen. Ebenfalls handelt es sich teilweise um Eingaben, welche erst im Rahmen der Erarbeitung des konkreten Projektes geprüft werden können. Diese Massnahmen weisen einen zu hohen Detaillierungsgrad für die Verankerung im Richtplan Verkehr auf.

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
<b>Schulwegsicherheit</b>				
<b>Frage 1: Erachten Sie die geplanten Massnahmen als sinnvoll?</b>				
Schwachstellen Schulverkehr				
1.1	Bei der Einfahrt von der Thunstrasse in den Birkenweg sind bauliche Massnahmen nötig, um den motorisierten Verkehr zu bremsen.	110	Siehe 0.03 und 0.02  In diesem Gebiet soll eine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Im Zuge dessen wird der Zoneingang so gestaltet, dass der motorisierte Verkehr die Geschwindigkeit auf ein verträgliches Mass reduzieren muss.	Wird im weiteren Prozess geprüft.
1.2	Das letzte Stück auf dem Kirchweg ist gefährlich, da es keinen Gehweg hat und viele Eltern ihre Kinder zur Schule bringen.	107	Siehe 0.03  In diesem Gebiet soll eine Tempo-30-Zone eingeführt werden. Im Zuge dessen werden auch Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft.	Wird im weiteren Prozess geprüft.
1.3	Für die Querung der Sonnrainstrasse (Höhe Nr. 92) sind gelbe Füsse auf den Boden gemalt, damit die Kindergartenkinder die Strassenseite wechseln können. Meines Erachtens sollte die Markierung auf dem Trottoir sein und nicht auf der Strasse. Ebenfalls ist die Position zu überprüfen.	207	Siehe 0.02  Die bestehende Situation wird im Rahmen der Einführung von Tempo 30 geprüft und bei Bedarf angepasst. An der Anordnung der Markierung „Füsse“ soll aber nichts geändert werden.	Nicht eintreten.
1.4	Die Kreuzung bei der Milchabnahmestelle im Stalden ist sehr unübersichtlich und sollte dringender sicherer gemacht werden, weil diese Kreuzung als Schulweg gebraucht wird.	210	Dies ist im Rahmen der Einführung von Tempo 30 so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.



1.5	Der Haldenweg muss aufgrund der Nutzungsentwicklung sicher gestaltet werden, allenfalls mit Verkehrsberuhigung.	9, 34, 140, 198	Siehe 0.01 und 0.03	Eintreten.
Wichtige Schulwege				
1.6	Der Flurweg ist ebenfalls als Schulwegverbindung zu bezeichnen.	34, 99	Das Schüleraufkommen auf diesem Weg wird als zu gering beurteilt.	Nicht eintreten.
1.7	Der Feldweg von der Leimgrubenstrasse zum Stockhornschulhaus kann mit einfachen Mitteln zu einer sicheren Verbindung ausgebaut werden.	194	Siehe 1.6  Der Feldweg liegt auf Privatgrund.	Nicht eintreten.
1.8	Die Verbindung Sonnrainstrasse entlang dem heutigen Nestlé-Areal zum Haldenweg ist ebenfalls ein wichtiger Schulweg.	34	Siehe 1.6	Nicht eintreten.
Strecke Ursellen Gysenstein				
1.9	Die Streckensignalisation «Tempo 60» sollte unbedingt auf die Strecke Herolfingen-Schlosswil ausgeweitet werden.	20, 21	Siehe 0.01	Wird im weiteren Prozess geprüft.
1.10	Die Signalisation «Generell 50» soll in Herolfingen zum Haus Herolfingen 277 verschoben werden.	10, 25	Siehe 0.01	Wird im weiteren Prozess geprüft.
1.11	Zwischen Herolfingen und Ursellen soll Tempo 50 gelten.	28, 65, 96	Siehe 0.01  Die Strassenabschnitte sind teilweise nicht oder nur einseitig durch Besiedelung begrenzt. Es wären viele Begleitmassnahmen notwendig, damit das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs zwischen den Weilern auf «Generell 50» gesenkt werden kann. Zudem erfüllen diese Abschnitte nicht die Anforderungen an „Innerorts“, was die Voraussetzung für Tempo 50 wäre.	Nicht eintreten.
1.12	Eventuell wäre die Einführung der Streckensignalisation «Tempo 40» von Herolfingen bis Ende Gysenstein oder Ursellen eine mögliche Massnahme.	10, 34	Siehe 0.01  Die Strassenabschnitte sind teilweise oder nur einseitig durch Besiedelung begrenzt. Grundsätzlich kann eine Streckensignalisation «Tempo 40» eingeführt werden. Trotz des engen Fahrbahnquerschnittes wären allerdings viele Begleitmassnahmen notwendig, da ansonsten das Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs nicht auf Tempo 40 gesenkt werden kann.	Nicht eintreten.
1.13	Bei den Weilern sollte die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 40 herabgesetzt werden.	20	Siehe 0.01 und 1.12  Die heutige Praxis geht von 50 km/h und 30 km/h in Ortschaften aus. Ausnahmen (Einführung Streckensignalisation «Tempo 40») sind möglich, müssen aber vom Kanton bewilligt werden.	Nicht eintreten.
1.14	Zwischen den Weilern soll das Tempo von 80 km/h auf 30km/h herabgesetzt werden.	65	Siehe 0.01  Tempo 30 ist nur innerhalb von Ortschaften „Innerorts“ rechtlich möglich.	Nicht eintreten.
1.15	Die Tempo-30-Zone ist auszudehnen.	28	Siehe 0.01	Nicht eintreten.
1.16	Es sollen verkehrsberuhigte Massnahmen auf der Strecke Herolfingen – Ursellen umgesetzt werden.	10	Siehe 0.01	Nicht eintreten.





1.17	Ausserorts soll Tempo 80 beibehalten werden.	151, 164	Da die Strecke Teil eines Schulweges ist und der Strassenquerschnitt an gewissen Stellen relativ eng ist, ist eine zumindest teilweise Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 60 sinnvoll. Zudem gibt es einige Stellen auf der Strecke die unübersichtlich sind und deshalb eine angepasste Fahrweise an die Situation erfordern.	Nicht eintreten.
1.18	Die Knoten auf der Strecke Herolfingen- Ursellen sind teilweise nicht klar geregelt. Dies sollte unbedingt geändert werden.	10	Das Massnahmenblatt «Schulwegsicherheit – Ausserorts» beinhaltet die überprüfen der heutigen Vortrittsregelungen der Knoten.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.19	Bei der Verzweigung Weinhalde / Gysenstein soll die Einmündung von Weinhalde durch ein Stopp versehen werden.	133	Siehe 1.18	Wird zur Kenntnis genommen.
1.20	Im Bereich der lang gezogenen Rechtskurve zwischen Ursellen + Gysenstein sollte zusätzlich bergseits ein Velostreifen markiert werden.	20	Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite ist die Markierung eines Velostreifens ohne massiven Ausbau nicht möglich. Bei der Erarbeitung des Richtplanes wurde diese Massnahme bereits geprüft und wieder verworfen.	Nicht eintreten.
1.21	Auf der Strecke Herolfingen- Ursellen ist die Trennung zwischen motorisiertem Verkehr und dem Veloverkehr zu prüfen.	25	Diese Massnahme wurde im Rahmen der Erarbeitung des Richtplanes bereits geprüft und aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Verhältnismässigkeit verworfen. Idealerweise würde man einen Veloweg bergaufwärts realisieren. Dies ist aufgrund der Terrainverhältnisse und der daraus resultierenden Kosten für einen solchen Veloweg aber momentan nicht finanzierbar.	Nicht eintreten.
1.22	Auf der Strasse Ballenbühl sind ebenfalls Massnahmen betreffend Schulwegsicherheit zu ergreifen. Die Strasse ist sehr eng und der Verkehr durch die Realisierung des Parkplatzes Ballenbühl stark angestiegen.	C	Siehe 0.01  Das Massnahmenblatt Schulwegsicherheit ausserorts wird ergänzt. In diesem wird festgehalten, das geprüft werden soll, ob punktuell «Generell 50» und über eine längere Distanz Tempo 60 statt Tempo 80 eingeführt werden kann.	Eintreten.
Weiteres				
1.23	Ist es möglich, bei den Fussgängerstreifen auf der Kantonstrasse Gefahrentafeln zu montieren (siehe Allmendingen), welche während der Schulzeit aufblinken?	97	Die Bewilligungsinstanz Kanton lehnt Blinklichtanlagen grundsätzlich ab, weil durch diese Anlagen zwei Klassen von Signalen geschaffen werden, was den Eindruck erweckt, dass andere Signale ohne Blinklicht nicht bzw. weniger wichtig sind, was die Wirkung der übrigen Signalisation verwässert und heruntersetzt. Ebenfalls kann es sein, dass sie den Blick des Fahrzeugführenden vom Verkehrsgeschehen weglenkt.  Die vorgeschlagene Massnahme punktuell an den wichtigsten Querungen umzusetzen, wird von der Begleitgruppe/Gemeinde aber als guter Ansatz befunden und soll trotzdem punktuell geprüft und mit dem Kanton besprochen werden.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
1.24	Es zu prüfen, ob auf der Kantonsstrasse einige Fussgängerstreifen mit Ampeln ausgestattet werden können (ausser die beim Doppelkreisel), im Normalfall orange blinkend, auf Knopfdruck orange-rot für Kantonsstrasse und dann grün für Fussgänger.	102	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).



1.25	Der Bahnhofplatz ist autofrei zu gestalten.	143	Die SBB plant zurzeit den Umbau des Bahnhofes. Die Gemeinde bringt das Anliegen von sicheren Fuss- und Veloverkehrs-Zugängen bei der SBB erneut ein. Durch die sichereren Zugänge würde die Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr bereits erhöht werden. Ein ganz autofreier Bahnhofplatz ist nicht realistisch.	Nicht eintreten.
1.26	Da die Schulwegsicherheit ein wichtiges Thema ist, sollte zumindest der Koordinationsstand «Zwischenergebnis» erreicht werden.	34	Mitwirkung hat gezeigt – dies war für die Gemeinde auch ein wichtiger Prozess betreffend Priorisierung -, dass u.a. das Thema Schulwegsicherheit ein zentrales Anliegen ist und deshalb diese Massnahmen auch eine hohe Priorität haben werden. Deshalb wird der Koordinationsstand angepasst	Eintreten.
1.27	Für die neue Schulraumplanung sind keine Angaben gemacht worden, wie die Kinder gerade die gefährlichen Strassen beim Kreisell Emmentalstrasse / Thunstrasse / Bernstrasse oder beim Coop / Richtung Alterssiedlung oder bei der Einfahrt Haldenweg überquert werden sollen.	48	Siehe 0.02  Der Kanton hat die Fussgängerstreifen betreffend Verkehrssicherheit überprüft. Auf Grundlage dieser Überprüfung wird für die Fussgängerstreifen, welche Defizite aufweisen, ein Sanierungsprogramm festgelegt, welches laufend umgesetzt wird. Des Weiteren sind im Schulwegkonzept an gewissen Punkten unterstützende Massnahmen wie z.B. Lotsen vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.28	Der Mehrverkehr durch die Neubauten in den Quartieren sollte beim Schulwegkonzept besser mit einbezogen werden, z.B. Überbauung Bahnhof erzeugt mehr Verkehr Bahnhofunterführung – Mooshausstrasse.	171	Die Siedlungsentwicklungen wurden beim Schulwegkonzept miteinbezogen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.29	Es sind viel klarere Massnahmen nötig.	44	Siehe 0.02  Gewisse Massnahmen müssen zuerst geprüft werden, bevor sicher gesagt werden kann, ob diese auch umsetzbar sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.30	Die unsicheren Schulwege entstehen nur durch die geplante Zentralisierung.	58	Alle benannten Schwachstellen betreffend der Schulwege bestehen bereits heute. Durch die allfällig geplante Zentralisierung werden grundsätzlich keine neuen Schwachstellen geschaffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
1.31	Die Situation auf Schulwegen könnte auch auf Grundlage der jetzigen Situation mit kleinen Eingriffen verbessert werden. Mit allzu vielen Massnahmen auf der Kantonsstrasse wird der restliche Verkehr mit Tempo 30 nur in die Quartiere verlagert.	62	Siehe 0.02  Die Verbindungsfunktion der Kantonsstrasse wird weiterhin gewährleistet sein.	Nicht eintreten.
1.32	Massnahmen bei Punkt 6 (Thunstrasse – Bahnübergang) sind nicht nötig.	118	Um die Sicherheit für den Schulverkehr zu erhöhen, ist die Massnahme nötig.	Nicht eintreten.
<b>Einführung Tempo 30</b>				
<b>Frage 2 Zonenabgrenzung: Erachten Sie die Einführung von Tempo 30 als sinnvoll?</b>				
<b>Ausdehnung Tempo 30</b>				
2.1	Es soll im ganzen Gemeindegebiet Tempo 30 eingeführt werden (siehe Köniz).	28, 46	Siehe 0.03  Der Kanton kann im Rahmen der Erarbeitung des allfälligen Betriebs- und Gestaltungskonzeptes prüfen, ob die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit punktuell im Ortskern eine Möglichkeit wäre.	Nicht eintreten.



2.2	Auch auf den Kantonsstrassen soll Tempo 30 eingeführt werden.	28, 210	Siehe 0.03 und 2.1	Nicht eintreten.
2.3	Auf der Burgdorfstrasse soll Tempo 30 eingeführt werden.	84	Siehe 0.03 und 2.1	Nicht eintreten.
2.4	Auf der Burgdorfstrasse soll nicht Tempo 30 eingeführt werden.	116	Siehe 0.03 und 2.1	Nicht eintreten.
2.5	Auf der Bernstrasse soll Tempo 30 eingeführt werden.	129	Siehe 0.03 und 2.1	Nicht eintreten.
2.6	Im Dorfkern soll Tempo 30 eingeführt werden.	118	Siehe 0.03 und 2.1	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
2.7	Eine punktuelle Sicherung um die Schulhäuser ist einer flächendeckenden Einführung vorzuziehen.	197	Mit der Einführung von Tempo 30 soll auch der Verkehr in den Quartieren verträglicher abgewickelt werden. Damit soll die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, nicht nur die der Schulkinder. Ebenfalls wird mit der Einführung von Tempo 30 der Durchfahrtswiderstand in den Quartieren erhöht, da heute einige Quartiere unter Schleichverkehr leiden, obwohl bereits Fahrverbot signalisiert sind.	Nicht eintreten.
2.8	Es ist fragwürdig, ob in allen eingezeichneten Quartieren Tempo-30-Zonen notwendig sind.	119, 174	Heute ist nur in gewissen Quartieren die Streckensignalisation «Tempo 40» signalisiert. Die anderen Quartiere sind dadurch benachteiligt. Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 werden alle Quartiere gleichbehandelt.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.9	Tempo 30 soll nur dort eingesetzt werden, wo es auch wirklich notwendig ist. Der Verkehr soll weiterhin fließen können.	48, 62, 164	Siehe 2.8  Auch bei der Einführung von Tempo 30 in den Quartieren, kann der Verkehr fließen. Der Verkehr wird anders als heute aber verträglich und sicherer abgewickelt. Verschiedene Studien haben bereits gezeigt, dass bei Tempo 30 der Verkehr sogar noch flüssiger abgewickelt werden kann.	Nicht eintreten.
2.10	Tempo 30 soll nur auf kleinen Quartierstrassen eingeführt werden.	151	Siehe 2.8 und 2.9	Nicht eintreten.
2.11	Tempo 40 kann belassen werden.	35, 58	Siehe 2.7	Nicht eintreten.
2.12	Tempo 30 in den Quartieren ist nicht zielführend.	33	Siehe 2.7  Mit der Einführung der Tempo-30-Zone wird eine der Quartiersituation und dem Strassenraum angepasste Geschwindigkeit und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erzielt. Die Schulsicherheit wird verbessert und die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden in Einklang gebracht. Insgesamt wird die Koexistenz gefördert und die Lebens- und Wohnqualität gesteigert. In diversen Eingaben unterstützen die Beantwortenden die Einführung von Tempo 30.	Nicht eintreten.
2.13	Tempo 30 ist nicht notwendig.	51, 117, 118, 193	Siehe 2.7	Nicht eintreten.
2.14	Statt Tempo 30 sollen Fussgängerlängsstreifen geprüft werden.	193	Siehe 2.7	Nicht eintreten.



			Die Quartierstrassen sind teilweise sehr schmal, so dass kaum Fussgängerlängstreifen realisiert werden können.	
2.15	Im Bereich Berger / Nestle (Haldenweg) sollte ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden.	198, 28,34, 91, 126, 197, 219, G	Siehe 0.01	Eintreten
2.16	Die Mooshaustrasse soll aufgrund des zunehmenden Verkehrs sicherer werden.	206	Es ist geplant, den Teilabschnitt in die Tempo-30-Zonen zu integrieren, welcher im Siedlungsgebiet liegt.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.17	Auf der Tonisbachstrasse soll Tempo 30 eingeführt werden.	28, 63	Siehe 0.01	Wird zur Kenntnis genommen.
2.18	Auf der Brunnhaldenstrasse soll Tempo 30 eingeführt werden.	E	Es ist geplant, diese Strasse in die Tempo-30-Zonen zu integrieren.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.19	Im Bodenackerweg soll Tempo 30 eingeführt werden.	196	Siehe 2.18	Wird zur Kenntnis genommen.
2.20	Kreuzung Coop via Bahnunterführung mit Zu- und Wegverkehr Neubau Grube bis und mit Kindergarten Mooshaus ist 30 km/h max. ein "Muss".	29	Siehe 0.03	Wird im weiteren Prozess geprüft.
2.21	In Ursellen (inkl. Flurweg) soll ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden.	4, 18, 28, 73, 126, 133	Siehe 0.01	Tempo 30 Ursellen: Nicht eintreten  Tempo 30 Flurweg: Wird im weiteren Prozess geprüft.
2.22	Von Ursellen bis Tonisbachstrasse soll ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden.	78, 126, 140, 197, G	Siehe 0.01	Eintreten
2.23	Im Bachsgraben soll Tempo 30 eingeführt werden.	28	Siehe 2.18	Wird zur Kenntnis genommen
2.24	Auch im Ortskern von Gysenstein soll Tempo 30 eingeführt werden.	20	Siehe 0.01	Nicht eintreten
2.25	Es sollte in allen Weilern (Gysenstein, Herolfingen) Tempo 30 eingeführt werden (inkl. gestaltetem Ortseingang)	20, 21, 44	Siehe 0.01	Nicht eintreten
Thema Begegnungszone				
2.26	Statt Tempo 30 sollen Begegnungszonen (Tempo 20) eingeführt werden.	1,2, 47	<p>Es ist gemäss Massnahmenblatt «Schulwegsicherheit –innerorts» vorgesehen, im Umfeld von Schulen die Einführung von Begegnungszonen zu prüfen.</p> <p>Begegnungszonen werden bevorzugt im Bereich von Schulen, auf Plätzen mit publikumsorientierten Nutzungen oder in Quartieren mit engen Strassenverhältnissen umgesetzt.</p> <p>Mit der Einführung einer Begegnungszone wechselt auch die Vortrittregelung. Der Fussverkehr hat in einer Begegnungszone den Vortritt. Es muss deshalb eine Abwägung gemacht werden, ob Vortritt für den Fussverkehr an der untersuchten Stelle Sinn macht. Bei Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist immer ein Verkehrsgutachten mit Massnahmenkonzept zu erstellen. Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 kann noch geprüft werden, ob sich eine Strasse für die Einführung einer Begegnungszone eignen würde.</p>	Punktuelle Umsetzung wird im weiteren Prozess geprüft.



2.27	In engen Strassen soll Tempo 20 eingeführt werden.	186	Siehe 2.26	Wird im weiteren Prozess geprüft.
2.28	Bei der Hübelstrasse ist eine Begegnungszone einzuführen.	96	Siehe 2.26	Wird im weiteren Prozess geprüft.
Ausgestaltung Tempo-30-Zonen				
2.29	Es sollen keine Schikanen erstellt werden. In 1. Priorität sollen Bodenmarkierungen angebracht werden. Der Einsatz von Blaulichtorganisationen soll nicht behindert werden.	87, 222	Welche Begleitmassnahmen notwendig sind, muss in der Detailplanung geprüft werden. Es ist aber davon auszugehen, dass an vielen Orten/Strassen keine oder nur markierungstechnische Massnahmen notwendig sein werden. Nach Norm sind Engstellen von mind. 3.00m erlaubt. Mit einer Fahrbahn von 3.00m Breite ist der Einsatz von Blaulichtorganisation möglich. Damit auch grössere landwirtschaftliche Fahrzeuge solche Engpässe passieren können, empfehlen wir nur Engstellen welche auch von Fahrzeugen mit einer Breite von 3.50 m passiert werden können.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.30	Falls Horizontalversätze erstellt werden, ist darauf zu achten, dass diese mit dem Traktor befahrbar sind.	6	Siehe 2.29	Wird zur Kenntnis genommen.
2.31	Horizontalversätze in der Unterdorfstrasse sind kritisch zu prüfen. Die Strasse ist schon jetzt sehr eng.	50	Siehe 2.29  Bei der Einführung von Tempo 30 wird aufgrund der örtlichen Situation entschieden, welche Massnahmen in der jeweiligen Strasse umgesetzt werden sollen.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.32	Es dürfen keine Schikanen für Veloverkehr erstellt werden.	100	Schikanen für den Veloverkehr sind nicht vorgesehen. Ziel der Umgestaltung ist aber unter anderem auch, dass der Veloverkehr sich an die signalisierte Höchstgeschwindigkeit hält.  Siehe 2.29	Wird zur Kenntnis genommen.
2.33	Auf teure Strassenmöblierung und Bodenwellen soll verzichtet werden.	100	Siehe 2.29  Es werden die Massnahmen umgesetzt, die notwendig sind, um die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf Tempo 30 zu reduzieren. Wo welche Massnahmen geeignet sind wird aufgrund der örtlichen Situation entschieden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Weiteres				
2.34	Es sollte zumindest der Koordinationsstand «Zwischenergebnis» erreicht werden.	34	Die Mitwirkung hat gezeigt – dies war für die Gemeinde auch ein wichtiger Prozess betreffend Priorisierung -, dass u.a. das Thema Tempo 30 ein zentrales Anliegen ist und deshalb diese Massnahmen auch eine hohe Priorität haben werden. Deshalb wird der Koordinationsstand angepasst.  Siehe auch 0.03	Eintreten.
2.35	Die Kosten für die Umsetzung der Massnahmen im Massnahmenblatt wird als zu tief empfunden.	34	Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um eine Grobkostenschätzung, da die genauen Massnahmen noch nicht definiert sind. Es wird angenommen, dass mit dieser Summe die Massnahmen umgesetzt werden können, die für die Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs notwendig sind. Je nach Ausdehnung der Zonen können die Kosten auch abweichen.	Wird zur Kenntnis genommen.



2.36	Die Einführung der Tempo-30-Zonen kann gleichzeitig mit dem Verkehrsrichtplan geplant werden.	34	Siehe 0.03	Eintreten.
2.37	E-Bikes und Velos halten sich nicht am Tempo 30.	58, 62	Siehe 2.32	Wird zur Kenntnis genommen.
2.38	Wieso sollten die Fahrzeuge Tempo 30 einhalten, wenn sie schon heute Tempo 40 nicht einhalten.	62	Siehe 2.33  Durch die Signalisation von Tempo 30 wird bereits eine Reduktion der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs von 2-3 km/h erreicht. Auch werden an den notwendigen Stellen Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion umgesetzt.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.39	Durch die niedrige Geschwindigkeit sind die Autofahrer eher abgelenkt.	193	Mit Tempo 30 kann der Brems- und Anhaltweg des motorisierten Verkehrs massiv verringert werden. Die Verkehrssicherheit wird dadurch stark erhöht. Durch die Signalisation von Tempo 30 werden die Fahrzeuglenkenden darauf hingewiesen, dass es sich bei dieser Strasse um eine Quartierstrasse mit viel Fuss- und Veloverkehr handelt.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.40	Tempo-30-Zonen sind mit ihren anderen Vortrittsregelungen für den Fussverkehr nicht wirklich sicherer.	30	Bei Tempo 30 herrschen die gleichen Vortrittsregelungen wie bei Tempo 50. Der motorisierte Verkehr hat weiterhin Vortritt. Der einzige Unterschied ist, dass der Fussverkehr die Strassen an jeder Stelle queren kann, nicht aber Vortritt hat.	Wird zur Kenntnis genommen.
2.41	Es müssen sichere Übergänge für Sehbehinderte und Blinde erstellt werden.	170	Es besteht die Möglichkeit, die Übergänge vom Trottoir zur Fahrbahn taktil erfassbar zu machen, dies mit taktilen Leitlinien und abgesenkten Randsteinen. Bevorzugte Querungen können so für Sehbehinderte hervorgehoben werden. Auf den Gemeindestrassen wurden bisher keine Arbeiten vorgenommen, da kein Bedarf auf diesen besteht. Im Rahmen des BGK ist aber zu prüfen, ob allenfalls auf den Kantonsstrasse ein Bedarf besteht.	Gemeindegebiet: Nicht eintreten.  auf Kantonstrassen: wird im weiteren Prozess geprüft.

#### Kantonstrassen

**Frage 3 und 4: Erachten Sie die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Kantonsstrassen als sinnvoll? Erachten Sie die weiteren geplanten Massnahmen als sinnvoll?**

#### Allgemeines

3.1	Es sollen breitere Trottoirs und Velostreifen erstellt werden.	31, 46	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonstrassen aufgenommen (Kt).
3.2	Auf den Hauptverkehrsachsen sind beidseitig Velostreifen zu realisieren.	80	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonstrassen aufgenommen (Kt).
3.3	Die Strasse darf für den Autoverkehr nicht verbreitert werden.	46	Siehe 0.02  Die Strasse wird für den Autoverkehr nicht verbreitert. Mit der Erarbeitung des BGK sollen die Verhältnisse für den Fuss- und Veloverkehr verbessert werden, ohne die Durchleitungsfunktion der Kantonstrassen einzuschränken. Der Autoverkehr soll aber verträglicher abgewickelt werden.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonstrassen aufgenommen (Kt).
3.4	Verkehrsberuhigte Elemente auf allen Hauptverkehrsachsen sind nötig, da die signalisierte	84	Siehe 0.02 und 3.3	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt



	Höchstgeschwindigkeit vom motorisierten Verkehr oft nicht eingehalten werden.			Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.5	Breitere Strassen und Velostreifen wären sinnvoll, da heute teilweise gefährliche Überholmanöver gemacht werden. Gleichzeitig trauen sich gewisse Autofahrer nicht, die Velofahrenden zu überholen, was zu Rückstau führt.	164	Siehe 0.02 und 3.3	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.6	Wie soll mehr Platz für den Veloverkehr auf den Hauptstrassen und der Leimgrubenstrasse geschaffen werden? Die Strassen können nicht ohne weiteres verbreitert werden.	58	Das stimmt. Es müssen sicher in gewissen Abschnitten Kompromisse gemacht werden. Aus fachlicher Sicht ist es aber möglich, auf Basis der vorhandenen Situation eine Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.7	Statt einer Zusammenlegung sollte eine Entflechtung stattfinden, auf Ausserortsstrassen im Gemeindegebiet. An der Emmentalstrasse führt ein gut ausgebauter Veloweg entlang. Viele Velofahrende, insbesondere Freizeitsportler, missachten diesen jedoch regelmässig. Durch die Sensibilisierung des Veloverkehrs und zusätzlichen solchen Velowegen könnte die Verkehrssicherheit enorm erhöht werden.	62, 25	Siehe 3.6  Der vorhandene Weg dient grundsätzlich dem Fussverkehr, Velofahren ist darauf gestattet d.h. es besteht keine Benützungspflicht. Für Velofahrende in Richtung Mirchel ist zudem ein Wechsel der Strassenseite notwendig, was nicht attraktiv ist. Im Rahmen der Korridorstudie sollen aber sichere und attraktive Veloverbindungen definiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.8	Es sind bauliche Massnahmen wie in Allmendingen vorzusehen.	97	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.9	Separate Velowege sind sehr wichtig.	84	Siehe 3.7	Wird zur Kenntnis genommen.
3.10	Heute ragen teilweise Hecken und andere Begrünung in die Strasse hinein. Dies und die Unebenheiten in der Strasse sind eine zusätzliche Gefahr für die Velofahrenden.	221	Siehe 0.02  Grundsätzlich sind die Eigentümer/innen dazu verpflichtet, die Pflanzen zurückzuschneiden. Die Gemeinde fordert die Eigentümer/innen bereits jährlich auf, dies einzuhalten. Wenn dies nicht geschieht, werden die Eigentümer /innen zusätzlich angeschrieben.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.11	Die Konzeption des Doppelkreisels sollte überdacht werden.	136	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.12	Bei der Prüfung dieser Massnahmen sollten die Interessen aller Verkehrsteilnehmer miteinbezogen werden. Es entsteht nämlich der Eindruck, dass hauptsächlich die Anliegen der Velofahrenden durchgesetzt werden sollen. Diese bezahlen aber keine Strassensteuer.	62	Die Bedingungen für den Autoverkehr sind heute bereits sehr gut. Es bestehen hauptsächlich Defizite für den Fuss- und Veloverkehr. Bei der Planung sind aber selbstverständlich alle Verkehrsteilnehmenden in die Konzeption einzubeziehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.13	Ob die markierten Velostreifen wirklich etwas bringen, ist fragwürdig.	68	Siehe 0.02  Markierte Velostreifen strukturieren die Fahrbahn optisch. Dadurch verringert sich die Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs. Zudem stehen dem Veloverkehr separate Flächen zur Verfügung.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.14	Es ist wichtig, das unabhängig davon, ob es sich um Kantons- oder Gemeindestrassen handelt, der gesamtheitliche Streckenabschnitt betrachtet wird (z.B. Leimgruben – Stalden).	82	Eine Abstimmung zwischen den Projekten auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen ist vorgesehen und wichtig.	Wird zur Kenntnis genommen.
Leimgrubenstrasse				



3.15	Die Strecke Ursellen-Leimgrube-Stalden sollte gesamthaft miteinbezogen werden. Es ist zu überlegen, ob die Höchstgeschwindigkeit auf dieser Strecke auf Tempo 60 reduziert werden kann.	1,2, 82, 73, 194	Siehe 0.01 Prüfung der Reduktion der Geschwindigkeit ist vorgesehen.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.16	Die Markierung eines Velostreifens auf der Leimgrubenstrasse wäre eine gute Sache, da die Autos heute auf dieser Strasse viel zu schnell fahren.	1,2, 127,194	Siehe 0.01 Die Massnahmen auf Gemeindegebiet werden mit denen auf der Kantonsstrasse abgestimmt.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.17	Da die Leimgrubenstrasse eine beliebte Joggingstrecke ist und auch Zufussgehende diese Strecke benutzen, wäre es vielleicht auch sinnvoll ein Trottoir in diesem Abschnitt zu erstellen.	1, 2, 184, 163	Mit der Reduzierung auf Tempo 60 wird die Sicherheit bereits erhöht. Eine Erstellung eines Trottoirs ist aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht möglich.	Nicht eintreten.
3.18	Die Prüfung von Massnahmen auf der Leimgrubenstrasse ist nicht verhältnismässig, da an dieser Strasse nur ca. fünf Häuser angrenzen.	25	Heute bestehen insbesondere Defizite für den Veloverkehr. Eine Behebung soll gemäss Massnahmenblatt geprüft werden.	Nicht eintreten.
3.19	Auf der Leimgrubenstrasse soll Tempo 30 inkl. baulichen Massnahmen und ein LKW-Verbot eingeführt werden.	98, 108, 111, 216	Siehe 1.12 und 0.02 Die Leimgrubenstrasse wird von der Gemeinde als Ortverbindungsstrasse ausgewiesen. Auf dieser sind auch LKW-Fahrten vorgesehen. Mit den vorgesehenen Massnahmen im Massnahmenblatt «Streckenmassnahmen» sollen diese Fahrten aber verträglich abgewickelt werden.  Für die Einführung eines Lastwagenverbotes braucht es die Zustimmung des Kantons.  Ein Lastwagenverbot ist schwer zu kontrollieren. Zudem muss das Lastwagenverbot sinnvoll signalisiert werden können. Durch ein Lastwagenverbot kommt es manchmal ausserdem zu ungewollten Verkehrsverlagerungen.  Mit der Einführung von Tempo 30 im besiedelten Gebiet soll der restliche Durchgangsverkehr verträglicher abgewickelt werden.	T30 Innerorts: Wird zur Kenntnis genommen.  LKW-Fahrverbot: Nicht eintreten.
3.20	Zu prüfen ist ein generelles Fahrverbot.	98, 108, 111, 216	Siehe 3.19	Nicht eintreten.
3.21	Der Knoten Hübelstrasse / Leimgruppenstrasse ist ebenfalls sicherer zu gestalten.	98, 108, 111, 216	Siehe 0.03 Dies ist im Rahmen der Einführung von Tempo 30 vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Hünigenstrasse</b>				
3.22	Der Fussgängerstreifen beim Kanalweg über die Hünigenstrasse ist ebenfalls sicherer zu gestalten. Die Überquerung ist heute gefährlich (unter anderem wegen dem bestehenden Zaun)	97, 132, 140, 212, 6	Siehe 1.27 Der Kanton hat bereits Massnahmen umgesetzt. Weitere Optimierungen werden momentan geprüft.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.23	Bei der Ausfahrt Kanalweg in die Hünigenstrasse kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Velofahrern.	13	Siehe 3.22	Wird zur Kenntnis genommen.
3.24	Das Trottoir entlang der Hünigenstrasse ist extrem schmal.	13	Eine Verbreiterung des Trottoirs von Seiten des Kantons ist nicht vorgesehen.	Nicht eintreten.
3.25	Eine Temporeduktion auf der Hünigenstrasse wäre wünschenswert.	14	Siehe 0.01	Nicht eintreten.





3.26	Die Hünigenstrasse im Bereich des Siedlungsgebietes, inkl. teilweise Gemeinde Niederhünigen, bis zur Einmündung Kreuzplatz soll mit einer Tempolimit von 30km/h belegt werden.	D	Siehe 0.01	Nicht eintreten.
Burgdorfstrasse				
3.27	Auf der Burgdorfstrasse besteht nicht die Möglichkeit den Veloverkehr separat zu führen, ohne dass der übrige Verkehr aufgehalten wird.	41	Siehe 3.6 und 0.02  Über weite Teile kann ein Radstreifen für den bergwärts fahrenden Veloverkehr geschaffen werden (einseitige Kernfahrbahn). Damit kann die Sicherheit für den Veloverkehr erhöht werden, ohne den übrigen Verkehr unnötig aufzuhalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.28	Da auf der Burgdorfstrasse die Höchstgeschwindigkeit vielfach nicht eingehalten wird, wäre eine zusätzliche Verkehrsberuhigung mit Inseln zu empfehlen.	89	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.29	Auf der Burgdorfstrasse sollen bauliche Massnahme zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden oder ein fixes Radargerät installiert werden.	152	Siehe 0.02 und 9.1  Mit der Erarbeitung und Umsetzung eines BGK soll die Strasse so gestaltet werden, dass die Geschwindigkeiten möglichst ohne Radarkontrollen eingehalten werden.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.30	Die Verbindung vom Bahnhof bis zur Alpenstrasse auf der Burgdorfstrasse sollte sicherer gestaltet werden, beispielsweise mit einem Veloweg.	3	Siehe 0.02  Aufgrund der engen Platzverhältnisse wird <i>im Massnahmenblatt</i> Kantonsstrassen vorgeschlagen, eine einseitige Kernfahrbahn mit Velostreifen Richtung Grosshöchstetten zu prüfen.	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.31	Ein Radstreifen bergwärts auf der Burgdorfstrasse Richtung Grosshöchstetten sollte ohne grosse Probleme möglich sein und wäre sehr attraktiv.	50	Siehe 0.02	Wird zur Kenntnis genommen.
3.32	In der Burgdorfstrasse hat es einige gefährliche Einfahrten zu Privatliegenschaften.	133	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.33	Viele Kinder überqueren täglich bei der «Chäsi-Treppe» die Burgdorfstrasse. Dieser Fussgängerstreifen sollte besser beleuchtet werden. Ebenfalls wäre es gut, wenn das Signal «Achtung Kinder» oder ähnliches angebracht werden könnte.	22	Siehe 1.27 und 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.34	Die Bushaltestelle Brunnhalde ist je nach Ausgangsort nur schwer zu erreichen. Teilweise muss die Burgdorfstrasse ohne Fussgängerstreifen gequert werden.	K	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.35	Wenn der Tunnel beim Bahnhof in Richtung Grosshöchstetten für die Velos geöffnet wird, muss darauf geachtet werden, dass keine Fussgänger den Tunnel benutzen können, da die Rechtskurve nach dem Tunnel sehr unübersichtlich ist.	144		Wird zur Kenntnis genommen.
3.36	Der Knoten Burgdorfstrasse / Unterdorfstrasse soll sicherer gestaltet werden. Einzelne Fahrzeuge weichen aufgrund des Platzmangels aufs Trottoir aus.	130	Eine Anpassung des Knotens hat bereits stattgefunden. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen.	Nicht eintreten.



3.37	Die Buchwaldstrasse muss mit einem Spiegel nach rechts versehen werden. Die Sichtverhältnisse sind sehr schlecht.	5, 44, 48, 60 76,99, 186	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
Thunstrasse				
3.38	Das Trottoir entlang der Kantonsstrasse sollte bis Dessigkofen verlängert werden.	180	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.39	Bei der Thunstrasse 60-64 fehlt ein sicherer Übergang für den Wanderweg.	210	An dieser Stelle ist kein Wanderweg ausgewiesen.	Nicht eintreten.
3.40	Der Fussgängerstreifen zum Schulhaus Stalden auf der Thunstrasse müsste sicherer gestaltet werden. Dies beinhaltet die Beleuchtung und die Signalisation.	213	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.41	Ein weiterer Schwachpunkt für den Schulverkehr ist der Fussgängerstreifen auf der Thunstrasse (Coiffeure Epoca)	110	Siehe 1.27 und 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.42	Beim Knoten Thunstrasse / Freimettigen / Leimgrubenstrasse soll ein Kreisel erstellt werden.	44	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.43	Die geplante "Schullandschaft Hübeli" darf auf keinen Fall vor einer eingehenden und tiefgreifenden Veränderung an der Thunstrasse realisiert werden (unter anderem wegen Knoten Stalden und Situation Bahnschranke).	H	Die Gemeinde setzt sich bei Umsetzung der Schullandschaft dafür ein, dass die Schwachstellen auf den Kantonsstrassen möglichst schnell behoben werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Bernstrasse				
3.44	Der Veloweg entlang der Bernstrasse wird kaum benutzt. Täglich sind Velofahrende auf der Bernstrasse selbst anzutreffen.	201	Bei diesem Abschnitt handelt es sich um einen Fussweg, auf welchem das Radfahren gestattet ist. Für Velofahrende besteht keine Pflicht zur Benützung. Für schnelle Radfahrende ist der Abschnitt zu kurz und dadurch unattraktiv.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.45	Wenn man auf der Bernstrasse Richtung Ursellen fährt, ist es schwierig auf den Veloweg zu gelangen.	127	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.46	Es ist schwierig, von Ursellen her auf den Veloweg ins Zentrum zu gelangen.	67	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.47	Wurde ein Velostreifen / Markierung für Velofahrende auf der Bernstrasse Fahrtrichtung Bern von Konolfingen- Ursellen bereits geprüft?	1,2	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.48	Der «Ämmliger» als direkte Verbindung für den Veloverkehr nach Münsingen müssen sicherer gestaltet werden.	120	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.49	Beim Aemligenstutz (ob Schaal) bis Sternen Ursellen ist dringend ein Velostreifen zu markieren. Durch den neuen Strassenbelag sind Geschwindigkeitsdifferenzen noch grösser geworden.	18	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).



3.50	Ein Trottoir im Gebiet Aemligen würde die Sicherheit erhöhen.	J	Siehe 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
3.51	Die Höchstgeschwindigkeit im Gebiet Aemligen muss auf 50 km/h reduziert werden.	J	Siehe 0.01	Nicht eintreten.
3.52	Auf der Bernstrasse soll ein Fussgängerstreifen mit Lichtsignal markiert werden, damit die Schulkinder die Strasse sicher queren können.	52	Siehe 0.02 und 1.27	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
Emmentalstrasse				
3.53	Die Querung beim Coop sollte für die Schulkinder dringend sicherer gemacht werden.	206	Siehe 1.27 und 0.02	Das Anliegen wird im Massnahmenblatt Kantonsstrassen aufgenommen (Kt).
Weiteres				
3.54	Nachdem für die bergwärts fahrenden Velofahrenden noch immer kein Velostreifen erstellt wurde, sind weitere Planungen überflüssig.	18	Auf Basis des Richtplanes soll die Situation verbessert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.55	Velostreifen sollen nur umgesetzt werden, wenn der Veloverkehr diese auch benutzt und dies auch kontrolliert wird. Das Trottoir soll dann nicht mehr vom Veloverkehr benutzt werden.	29	Die Erstellung einer sicheren Anlage für den Veloverkehr hat i.d.R. zur Folge, dass Velofahrende nicht mehr auf dem Trottoir, sondern auf der Strasse fahren. In einigen Fällen kann es aber immer noch sinnvoll sein, das Trottoir für den Veloverkehr freizugeben (Trottoir; Radfahren gestattet). Dies bspw. auf der Bernstrasse wo sich auch ein wichtiger Schulweg befindet.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.56	Es wäre gut, wenn bereits im Verkehrsrichtplan Strassenabschnitte mit entsprechenden Zielen und Grundsätzen definiert werden z.B. Zentrumsabschnitt, Dorfabschnitt, peripherer Strassenabschnitt.	34	Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet. In diesem wurden bereits verschiedene Abschnitte gebildet. Diese Festlegungen sind Grundlage für die Definition der Anforderungen im Rahmen des BGK.	Nicht eintreten.
3.57	Da die Erarbeitung von Konzepten beim Kanton immer sehr lange dauern, sind dafür die Massnahmen auf den Gemeindestrasse möglichst schnell umzusetzen.	222	Die Gemeinde muss im weiteren Prozess festlegen, welche Massnahmen in erster Priorität umgesetzt werden sollen. Grundsätzlich sollen alle Massnahmen so schnell wie möglich realisiert werden. Aufgrund der Kosten der Massnahmen ist aber sicher eine gewisse Etappierung bei der Umsetzung notwendig. Ebenfalls sind gewisse Abstimmungen mit dem Kanton notwendig.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.58	Die Gemeinde soll sich proaktiv für die Umsetzung der Massnahmen einsetzen und sich allenfalls auch an der Planung beteiligen.	140, G		Wird zur Kenntnis genommen.
3.59	Mit der Umsetzung von diesen Massnahmen wird unnötig Geld verschwendet.	51	Auf den Kantonstrassen gibt es Defizite für den Fuss- und Veloverkehr, die unbedingt behoben werden müssen, auch hinsichtlich der geplanten Siedlungsentwicklung. Die Massnahmen auf den Gemeindestrassen sind von der Gemeinde zu finanzieren, die Kosten für die Massnahmen auf der Kantonsstrassen gehen zu Lasten des Kantons.	Wird zur Kenntnis genommen.
3.60	Die Höchstgeschwindigkeit auf der Anschlussstrasse nach Grosshöchstetten ist ebenfalls auf 60km/h zu reduzieren.	20	Siehe 0.01  Der Kanton hat auf dieser Strecke ein Jahr lang Tempo 60 getestet, da diese Geschwin-	Nicht eintreten



			digkeit vom motorisierten Verkehr nicht eingehalten wurde, wurde die Höchstgeschwindigkeit wieder auf 80 km/h erhöht.	
<b>Fussverkehr</b>				
<b>Frage 5: Erachten Sie die geplanten Massnahmen und die Schliessung der Netzlücken als sinnvoll?</b>				
Netzlücke Haldenweg - Bahnhof				
4.1	Die Netzlücke Haldenweg-Bahnhof (Netzlücke 1) soll aufgrund der heutigen Parzellenstruktur und Grundeigentümerschaft nicht geschlossen werden. Es gibt bereits jetzt genügend Wege zum Bahnhof.	8, 23, 24, 28, 30, 46, 53, 69, 73, 85, 197, 222	Die Lücke wird im Zuge einer allfälligen Siedlungsentwicklung auf der Parzelle geschlossen.	Nicht eintreten.
4.2	Die Netzlücke 1 muss mit einem direkteren Weg geschlossen werden. Ist eine Traversierung des Nestlegeländes wirklich nicht möglich?	44, 85, 126	Dies ist nicht möglich. Das Anliegen wurde mehrmals geprüft. Das Areal ist mit Zäunen geschützt. Auch sind keine Privatpersonen auf dem Areal erlaubt.	Nicht eintreten.
4.3	Auch Berger Schuhe&Sport sollte fusswegtechnisch direkter an den Bahnhof angeschlossen sein.	186	Siehe 4.2  Entlang der Kantonstrasse hat es bereits ein Trottoir, welches das Gebiet mit dem Bahnhof erschliesst.	Nicht eintreten.
4.4	Es soll geprüft werden, ob das Perron 2 Richtung Haldenweg verlängert werden kann.	219	Eine solche Massnahme ist gemäss SBB nicht vorgesehen.	Nicht eintreten.
Netzlücke Hünigenstrasse-Birkenweg				
4.5	Die Schliessung der Netzlücke 2 ist nicht nötig.	28, 68, 69,222	Die Verbindung gibt es für den Fussverkehr bereits heute. Sie soll langfristig gesichert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.6	Auf die Prüfung einer durchgehenden Verbindung für den motorisierten Verkehr ist zu verzichten. Der Birkenweg ist eine Quartierstrasse, welche von der Thunstrasse gut erschlossen ist. Eine Verbindung für den motorisierten Verkehr von der Hünigenstrasse her ist somit für die Anwohnerinnen und Anwohner des Birkenwegs nicht notwendig und steht in keinem Kosten/Nutzen-Verhältnis. Eine neue Verbindung würde zu zusätzlichem Schleichverkehr auf dem Birkenweg führen. Der Birkenweg wird zudem als Schulweg und als beliebte Route von Zufussgehenden und Velofahrenden Richtung Badi und Sportplatz verwendet. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen beeinträchtigt wiederum die Verkehrssicherheit. Gegen eine Verlängerung der Stichstrasse des Birkenwegs bis zur Hünigenstrasse für den Fuss-/Veloverkehr ist nichts einzuwenden.	110	Die Verbindung für den motorisierten Verkehr soll in Zusammenhang mit der neuen Erschliessung des Migros umgesetzt werden. Mit der geeigneten Signalisation und der Einführung von Tempo 30 kann Schleichverkehr verhindert werden.	Nicht eintreten.
Netzlücke Schloss				
4.7	Die Netzlücke beim Schloss (Netzlücke 3) muss mit den GESAK-Plänen koordiniert werden.	2	Dies ist so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.8	Die Schliessung der Netzlücke 3 ist nicht nötig. Dort gibt es zurzeit einen wunderschönen Naturpark. Der bestehende Feldweg reicht aus.	9, 28, 69, 73, 205, 222	Der Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr soll langfristig gesichert werden. Dies ist momentan nicht der Fall.	Nicht eintreten.
Bahnhof Tägertschi				
4.9	Die Massnahme 4 ist nicht nötig.	9, 21, 35, 151, 222	Die Beleuchtungssituation ist momentan ungenügend.	Nicht eintreten.



4.10	Bei Massnahme 4 hat es bereits eine Beleuchtung. Besser wäre die heutige Bahnhofbeleuchtung etwas zurückzufahren, dann reicht das bestehende Angebot	35, 197	Dies ist genau das Problem. Die Bahnhofbeleuchtung soll nicht zurückgefahren werden, daher ist die Beleuchtung auf dem Weg zu verbessern.	Nicht eintreten.
4.11	Die Beleuchtung zwischen Gysenstein und Tägerschi muss verbessert werden.	151	Die heutige Beleuchtung wird als ausreichend betrachtet.	Nicht eintreten.
Weitere Schwachstellen / Netzlücken				
4.12	Massnahmen für die Hübelistrasse fehlen. Die bestehenden Verbindungen sollen zuerst sicherer gemacht werden, bevor neue Netzlücken geschlossen werden.	18	Siehe Massnahmenblatt «Schulwegsicherheit innerorts» und «Temporegime/ Verkehrsberuhigung»  Es ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Hübelistrasse vorgesehen. In diesem Zuge sollen auch ein Längsstreifen oder die Erstellung eines Trottoirs geprüft werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.13	Massnahmen für die Inselistrasse fehlen. Die bestehenden Verbindungen sollen zuerst sicherer gemacht werden, bevor neue Netzlücken geschlossen werden.	18	Siehe Massnahmenblatt «Schulwegsicherheit innerorts» und «Temporegime/ Verkehrsberuhigung»  Es ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf der Inselistrasse vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.14	Es ist kompliziert, von der Hünigenstrasse entlang der neuen Bebauung Chisenmatte in die Emmentalstrasse zu gelangen.	127	In diesem Gebiet gibt es bereits einen sehr direkten Fuss- und Veloweg.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.15	Der bestehende Weg Hünigenstrasse – Chisenmatte ist mit einem Töffli- und Mofafahrverbot zu belegen.	D	Dies ist unabhängig vom Richtplan Verkehr so vorgesehen.	Eintreten.
4.16	Die Verbindung Mooshausstrasse – Alpenstrasse entlang der Bahn soll ebenfalls gesichert werden.	140	Mit dieser Verbindung kann eine alternative Route zur Burgdorfstrasse geschaffen werden. Die entsprechende Prüfung dieser Verbindung wird ins Massnahmenblatt «Fussverkehr – Netzlücken / Schwachstellen» aufgenommen.	Eintreten.
4.17	Generell sollte Konolfingen auch senkrechten Fusswegverbindungen (Treppen u.dgl.) an den Hängen im Siedlungsgebiet zwischen den oberen und unteren Strassen fördern und einfordern. Ein Beispiel sind fehlende Fusswegverbindungen im neuen Überbauungsgebiet Grünegg zwischen Hochsträssli und Buchwaldstrasse.	175	Es handelt sich teilweise um Privatwege. Diese können im Winter nicht alle von der Gemeinde unterhalten werden. Die Thematik wurde bereits bei der Entstehung der Überbauungsordnung Grünegg diskutiert und verworfen.	Nicht eintreten.
4.18	Bei den Siedlungsgebieten an Hängen sind vertikale Fusswegverbindungen ganz wichtig. Der Eigentümer der Überbauung "Grünegg" hat rund 50 Anwohnerinnen und Anwohnern der Brunnhaldenstrasse ein privates Fusswegrecht über das Areal eingeräumt. Diese vertikalen Fusswege sollten jedoch auch Teil des öffentlichen Fusswegnetzes sein. Daher wird verlangt, dass die zwei Fusswege zwischen Hochsträssli und Buchwaldstrasse (West) und Hochsträssli und Brunnhaldenstrasse (Ost) ebenfalls in den Netzplan Fussverkehr aufgenommen werden.	E	Siehe 4.17	Nicht eintreten.
4.19	Die Beleuchtung der Inselistrasse ab Abzweigung Thunstrasse muss ebenfalls verbessert werden.	31	Die Erschliessung dieses Quartiers wird in Zusammenhang mit dem Neubau der Migros angepasst. Die neue Erschliessung wird mit einer Beleuchtung ausgestattet, welche die heutigen Normen und Vorgaben erfüllt.	Nicht eintreten.



4.20	In der Alpenstrasse zwischen Burgdorfstrasse und Winkelmattestrasse soll eine zusätzliche Strassenlampe gestellt werden. Aufgrund der Geometrie kommt es dort für Fussgänger immer wieder zu gefährlichen Situation, da man diese sehr spät sieht.	100	Die heutige Beleuchtung wird als ausreichend beurteilt.	Nicht eintreten.
Weiteres				
4.21	Die Netzlücken sind mit der Schulwegplanung abzustimmen.	133	Dies ist so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.22	Bei allen Massnahmen ist das Terrain zu berücksichtigen, so dass der Weg auch vom Veloverkehr benutzt werden kann.	102, 140, G	Dies ist so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
4.23	Ist es möglich, nach dem Umbau des Bahnhofes hindernisfrei ohne Lift ins Zentrum zu gelangen?	186	Dies ist so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Veloverkehr				
Frage 6: Sind die wichtigsten Verbindungen für den Veloverkehr im Netzplan abgebildet?				
Veloverbindungen im Netzplan				
5.1	Leimgrubenstrasse als Verbindung Ursellen – Stalden fehlt.	1,2, 210	Die Verbindung ist bereits im Netzplan Veloverkehr eingetragen. Wichtige ergänzende kommunale Verbindungen können nur auf Gemeindestrasse eingetragen werden. Die Bernstrasse und die Thunstrasse sind im Sachplan Veloverkehr bereits als Hauptverbindung, die Burgdorfstrasse und Emmentalstrasse als Teil des Basisnetzes eingetragen.	Wird zur Kenntnis genommen.
5.2	Die Veloverbindung nach Mirchel fehlt noch.	175	Siehe 5.1	Wird zur Kenntnis genommen.
5.3	Die Verbindung von Tägertschi nach Konolfingen fehlt.	78	Siehe 5.1	Wird zur Kenntnis genommen.
5.4	Es besteht eine Veloroute rund um Konolfingen, Bedürfnis für eine Ergänzung/zusätzliche Routen sind nicht gegeben.	222	Mit den kommunalen Routen sollen die Verbindungen zu den Zielen innerhalb des Siedlungsgebietes gesichert werden.	Nicht eintreten.
Verbindung Mooshausstrasse bis Kehr				
5.5	Zwischen der Mooshausstrasse – Kehr besteht bereits eine Strasse mit wenig Verkehr. Auf dieser könnte man eventuell Tempo 30 einführen. Benötigt es dann noch einen Veloweg?	6	Die vorhandene Strasse weist eine zu wenig direkte Führung auf und ist deshalb keine Alternative zur Emmentalstrasse.	Wird zur Kenntnis genommen.
5.6	Aus meiner Sicht ist es bereits aktuell möglich, problemlos von Kehr in Richtung Mooshaus zu fahren, einfach ohne markierten Veloweg.	197	Siehe 5.5	Wird zur Kenntnis genommen.
5.7	Ein guter, sicherer, direkter und attraktiver Veloweg bis Zäziwil wäre super.	50	Der Kanton plant eine Korridorstudie, in der er Massnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Veloverkehr über die Gemeindegrenze hinweg prüft.  Siehe 0.01 und Massnahmenblatt «Kantonsstrassen» und «Veloverkehr»	Wird zur Kenntnis genommen.
5.8	Längerfristig ist der touristische Aspekt der Veloverbindung Konolfingen-Mirchel-Zäziwil (Groggemoos)-Bowil-Signau im Auge zu behalten. Hier braucht's noch die Koordination zwischen den Gemeinden.	44		Wird zur Kenntnis genommen.
5.9	Der Veloweg zwischen Mooshausstrasse – Kehr wird hauptsächlich für Velotouren attraktiv sein.	144		Wird zur Kenntnis genommen.
Fehlende Velowege / Schwachstellen				



5.10	Es soll ein Fuss- und Veloweg von der Alpenstrasse bis zur Mooshausstrasse erstellt werden. Dies wäre eine Alternativroute zur Burgdorfstrasse.	144	Siehe 4.16	Eintreten.
5.11	Ein Veloweg Richtung Münsingen wäre gut.	212	Siehe 5.7	Wird zur Kenntnis genommen.
5.12	Die Veloverbindung Tägertschi – Konolfingen ist heute nur über den Bahnhof Tägertschi sicher. Variante bei Scheibenstand Ursellen wäre ideal, ist aber durch den Naturweg und die Steigung sehr schlecht befahrbar.	194	Siehe 5.7	Wird zur Kenntnis genommen.
5.13	Die Strecke Terrassenweg – Buchwaldstrasse soll durchgängig befahrbar / begehbar sein. Zurzeit muss man immer das Treppengeländer auf und wieder zu machen.	186	Der Weg befindet sich teilweise auf Privatgelände. Die heutige Situation wird als ausreichend komfortabel beurteilt.	Nicht eintreten.
5.14	Grundsätzlich ist die Hauptstrasse für Velofahrer zwischen Stalden und Oberdiessbach sehr gefährlich, also drängt sich die Nebenstrasse Freimettigen-Oberdiessbach auf. Auf dieser Strasse ist oft sehr gefährlicher Schleichverkehr mit sehr hohen Geschwindigkeiten unterwegs. Dringend auf 60 km/h reduzieren.	44	Siehe 5.7	Wird zur Kenntnis genommen.
5.15	Beim Bahnhof kommt es für die Velofahrenden immer wieder zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.	72	Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass die Führung auf dem Bahnhofplatz sicherer wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Weiteres</b>				
5.16	Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 soll der Ausbau der Velowege stattfinden.	28	Die Einführung von Tempo 30 hat fachlich nichts mit dem Ausbau der Velowege zu tun.	Wird zur Kenntnis genommen.
5.17	Es sollte genügend Parkierungsmöglichkeiten für die Velofahrer bereitgestellt werden (z.B. bei den Läden im Dorf).	140, G	Am Bahnhof wird die Parkierungssituation verbessert. Im Rahmen des BGK auf den Kantonsstrassen wird das Anliegen aufgenommen.	Wird zur Kenntnis genommen.
5.18	Es ist darauf zu achten, dass sowohl ein Angebot für den Alltagsverkehr und den Freizeitverkehr geschaffen wird. Es ist nicht klar, für welche Gruppe die eingezeichneten Velorouten dienen.	50	Siehe 5.7	Wird zur Kenntnis genommen.
5.19	Die Ausfahrt aus dem Veloparkplatz, der südlich des Bahnhofes entstehen soll, ist sicher zu konzipieren.	127	Ist ebenfalls im Rahmen des BGK auf den Kantonsstrassen zu untersuchen.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Streckenmassnahmen</b>				
<b>Frage 7: Erachten Sie die geplanten Massnahmen als sinnvoll?</b>				
<b>Thema Fahrverbote und Zubringerdienste</b>				
6.1	Die bestehenden Zubringersignalisationen sollen nicht aufgehoben werden.	1, 2, 8, 9, 17, 19, 23, 24, 30, 36, 37, 40, 41, 42, 51, 52, 53, 54, 55, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 70, 71, 78, 79, 80,	Die Signalisation soll nicht aufgehoben, sondern lediglich überprüft werden. Das bedeutet, dass untersucht wird, ob die Signalisation am richtigen Ort steht oder ob gewisse Signale noch fehlen etc. Die Aufhebung der bestehenden Signalisation wäre kontraproduktiv und wird auch nicht angestrebt.	Wird zur Kenntnis genommen.



		81, 85, 88, 90, 93, 94, 102, 198, L		
6.2	Gilt das Fahrverbot auch für Elterntaxis?	119	Das Fahrverbot gilt nicht für die Elterntaxis, da ihr Ziel im Gebiet liegt. Dies gilt auch für allfälligen Besuch von älteren Menschen oder anderen Personen, die gebracht werden müssen.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.3	Die vorhandenen Zubringer-Signalisation gekoppelt mit einer Begegnungszone ist der generellen Einführung von Tempo 30 vorzuziehen.	1, 2	Siehe 2.26	Nicht eintreten.
6.4	In der Hübelistrasse soll ein Fahrverbot eingeführt werden bzw. die bestehende Signalisation bezüglich Fahrverbot verschärft werden (aufgrund Schullandschaft).	190, 194	Die Signalisation wird im Rahmen der Einführung von Tempo 30 überprüft und allenfalls angepasst oder ergänzt.	Wird im weiteren Prozess geprüft.
6.5	Beim Höhenweg soll ein Fahrverbot eingeführt werden.	45, 84	Die Signalisation beim Höhenweg wird als ausreichend eingestuft.	Nicht eintreten.
6.6	Der Sonnackerweg ist als Sackgasse zu signalisieren.	130	Siehe 6.4	Wird im weiteren Prozess geprüft.
6.7	Auf dem Birkenweg sind zusätzliche Massnahmen zu Tempo 30 umzusetzen (Einmündung Thunstrasse etc.).	110	Siehe 2.31	Wird im weiteren Prozess geprüft.
6.8	Es sollen keine zusätzlichen Fahrverbote eingeführt werden.	121	Siehe 6.4	Wird im weiteren Prozess geprüft.
<b>Geschwindigkeitsregime</b>				
6.9	Tempo 30 soll auf den dafür vorgesehenen Strecken nicht eingeführt werden.	117	Die Quartiere sollen vor Schleichverkehr geschützt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Deshalb soll in den Quartieren flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Dies erhöht den Durchfahrtswiderstand und es entstehen sichere Quartierstrassen. Des Weiteren soll auf der Gemeindestrasse Leimgrubenstrasse geprüft werden, ob eine Streckensignalisation «Tempo 30» eingeführt werden kann. Dabei wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft.	Nicht eintreten.
6.10	Es sollte auf allen Schleichverkehrs-Strecken Tempo 30 eingeführt und die dafür notwendigen baulichen Massnahmen umgesetzt werden.	28	Die Einführung von Tempo 30 auf all diesen Strecken ist aufgrund der bestehenden Bebauung und der Funktion der Strasse nicht überall möglich, da teilweise eine Durchleitungsfunktion besteht und die Strassenabschnitte gar nicht oder nur einseitig bebaut sind. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen im Massnahmenblatt «Streckenmassnahme» wird aber eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs erreicht.  Siehe 1.14	Nicht eintreten.
6.11	Die Höchstgeschwindigkeit auf der Verbindung Unterdorfstrasse – Kehr ist auf Tempo 30 zu begrenzen.	3, 56	Im Siedlungsgebiet ist das so vorgesehen. Auf dem anschliessenden Streckenabschnitt, an welchen keine Bebauung angrenzt, ist dies nicht möglich. Es wird davon ausgegangen, dass die Einführung von Tempo 30 im Siedlungsgebiet reicht.	Nicht eintreten.
6.12	Auf den Nebenstrassen Leimgruben, Katzen-gässli und Kalchofen soll Tempo 60 ohne weitere Einschränkungen signalisiert werden.	128	Es werden diejenigen Massnahmen umgesetzt die für eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs notwendig sind. Fahrverbote sind nicht vorgesehen.	Nicht eintreten.





6.13	Im Katzengässli sind ebenfalls Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Ein Tempolimit von 50 km/h oder sogar 30km/h ist zu prüfen.	136	Siehe 6.10	Nicht eintreten.
6.14	Ist es gemäss schweizerischem Strassengesetz möglich, Tempolimits oder Fahrverbote zeitlich einzuschränken?	119	Wechselsignale sind grundsätzlich möglich, müssen aber Publikations- und Genehmigungsprozesse durchlaufen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Weitere Routen des Schleichverkehrs				
6.15	Die Inselstrasse wird ebenfalls als Schleichweg benutzt, wenn die Bahnschranke auf der Thunstrasse geschlossen ist.	18, 33, 212	Im Massnahmenblatt «Streckenmassnahmen» sind die regionalen Schleichwege thematisiert. Mit Tempo 30 sollen die übrigen Quartierstrassen ebenfalls vor Schleichverkehr geschützt werden. Im Zuge von Tempo 30 wird auch die Signalisation betreffend der Fahrverbote und der Zubringerdienste geprüft und allenfalls angepasst.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.16	Die Strecke Freimettigenstrasse bis Einmündung Hünigenstrasse wird ebenfalls als Schleichverkehrsstrecke benutzt.	32	Siehe Massnahmenblatt «Streckenmassnahmen».  Mit den Massnahmen im Katzengässli wird auch der Durchfahrtswiderstand auf dieser Strecke erhöht.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.17	Auf der Strecke Thunstrasse-Kirchweg-Kirchbühl gibt es ebenfalls Schleichverkehr.	208	6.15	Wird zur Kenntnis genommen.
6.18	Auf der Strecke Thunstrasse-Birkenweg-Hünigenstrasse gibt es ebenfalls Schleichverkehr	214	Siehe 6.17	Wird zur Kenntnis genommen.
6.19	Der Flurweg von Ursellen wird ebenfalls als Abkürzung von Münsingen her benutzt. Dort ist ein Fahrverbot und / oder Tempolimits zu prüfen.	4, 72, 91 92, 126, 219, F	Siehe 0.01  Es wurde entschieden, ein Fahrverbot auf dem Flurweg zu signalisieren.	Eintreten.
Weiteres				
6.20	Sind diese Massnahmen mit der Schulweg- und Schulraumplanung abgestimmt?	133	Ja	Wird zur Kenntnis genommen.
6.21	Die Ausweichfahrer bewahren die Hauptstrassen vor zusätzlichem Verkehr. Zudem finanzieren die Einheimischen die Gemeindestrassen, weshalb auch die Durchfahrt erlaubt sein sollte.	35	Die primäre Funktion von Quartierstrassen ist die Erschliessungsfunktion der Areale und dem direkten abführen auf das übergeordnete Netz. Zudem sind Anforderungen bezüglich Aufenthalts- und Wohnqualität sicher zu stellen. Durchgangsverkehr soll auf den dafür vorgesehenen Achsen geführt werden, Quartiere sind davor zu schützen.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.22	Quartierstrassen sollen nicht zur Umfahrung des Zentrums verwendet werden. Dies ist kein guter Vorschlag.	39, 68, 69, 73, 99	Siehe 6.1 und 6.21  Dies ist nicht vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.23	Die überregionalen Anschlussverbindungen sind mit den Nachbargemeinden Freimettigen, Niederhünigen, Mirchel, Häutlingen, Münsingen und Grosshöchstetten zu koordinieren. Gemeinsam sind Lösungen zu finden und umzusetzen.	44	Einschränkende Massnahmen auf dem Gemeindegebiet mit Auswirkungen auf die angrenzenden Gemeinden brauchen eine Abstimmung und Koordination im Bewilligungsprozess.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.24	Wenn die Hauptstrassen gut befahrbar sind, benutzt niemand Schleichwege.	100, 151, 196	Siehe 6.21  Für den motorisierten Verkehr sind die Bedingungen auf der Hauptstrasse bereits gut. Aus gesamtheitlicher Sicht ist der Ausbau der Kantonsstrasse nicht sinnvoll, da die Strasse siedlungsverträglich gestaltet sein soll.	Wird zur Kenntnis genommen.



Öffentlicher Verkehr				
Frage 8: Erachten Sie die Erstellung der beiden Bushaltestellen auf der Bernstrasse und der Thunstrasse als sinnvoll?				
Haltestelle Bernstrasse				
7.1	Die Haltestelle Bernstrasse ist nicht denkbar, da keine Möglichkeit besteht eine Busbucht zu realisieren. Eine Fahrbahnhaltestelle würde den restlichen Verkehr zu sehr behindern.	35, 62	Die genaue Ausbildung der Haltestellen steht noch nicht fest. Aufgrund des Taktes des Busses wäre ein Fahrbahnhalt durchaus vertretbar.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.2	Die Haltestelle in der Bernstrasse würde nahe beim Kreisel liegen, was zu Verkehrsbehinderungen führt.	81	Siehe 7.1	Wird zur Kenntnis genommen.
7.3	Die Haltestelle Bernstrasse liegt zu nahe beim Bahnhof Konolfingen. Diese Distanz kann man auch zu Fuss gehen.	56, 68, 69, 73, 81, 117, 126	Das Zentrum unter den Bahngleisen ist kaum durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestelle würde ca. 300m vom Bahnhof entfernt angeordnet werden, was durchaus einem üblichen Haltestellenabstand innerorts entspricht. Durch die zusätzliche Haltestelle ist das ganze Zentrum von Konolfingen besser angebunden.	Nicht eintreten.
Haltestelle Thunstrassen				
7.4	Die Haltestelle Thunstrasse ist denkbar, wenn die Haltestelle als Busbucht ausgestattet ist, da sonst der Verkehr behindert wird.	62	Siehe 7.1	Wird zur Kenntnis genommen.
7.5	Nach dem Neubau der Migros macht die Haltestelle Sinn. Durch die Haltestellenplatzierung könnte der Einkauf mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden, was eine geringere Verkehrszunahme bewirkt.	31, 44		Wird zur Kenntnis genommen.
7.6	Die Haltestelle an der Thunstrasse ist nur denkbar, wenn ein Viertelstundentakt möglich ist. Ansonsten ist das Angebot zu wenig attraktiv.	196	Welchen Takt die Buslinie in Zukunft aufweist, ist noch nicht festgelegt. Dies wird im Rahmen der Angebotsplanung vom Kanton in Koordination mit den Gemeinden festgelegt.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.7	Wo würde der Bus in der Thunstrasse wenden?	28, 68, 133	Bei der jetzigen Einfahrt zum Migros ist ein Kreisel geplant, welcher als Wendemöglichkeit benutzt werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.8	Die Bushaltestelle in der Thunstrasse sollte nur umgesetzt werden, wenn eine zusätzliche Buslinie eingeführt wird. Durch den Umweg würde die aktuelle Buslinie an Attraktivität verlieren.	34, 35, 45, 58, 126, 127	Wie die Bushaltestelle optimal in den Fahrplan eingebunden werden kann, muss noch geprüft werden.	Nicht eintreten.
7.9	Die Haltestelle Thunstrasse liegt zu nahe beim Bahnhof Stalden. Diese Distanz kann man auch zu Fuss gehen.	56, 116, 204, 222	Das Zentrum unter den Bahngleisen ist kaum durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Die Haltestelle würde ca. 600m vom Bahnhof Stalden entfernt angeordnet werden, was durchaus einem üblichen Haltestellenabstand entspricht. Durch die zusätzliche Haltestelle ist das ganze Zentrum von Konolfingen besser angebunden.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.10	Auf die Bushaltestelle in der Thunstrasse kann verzichtet werden, da sowieso niemand mit dem Bus einkaufen geht.	46, 58, 111, 204, 222	Die Bevölkerung wird immer älter und der Anteil des Besitzes des Fahrausweises geht zurück. Deshalb ist es wichtig, dass die wichtigen Zielpunkte auch mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Weitere Schwachstellen				
7.11	Auf der Burgdorfstrasse hat es zu wenig Haltestellen.	140, G	Abklärungen betreffend diesem Thema gab es bereits. Auf der Burgdorfstrasse stehen keine weiteren sicheren Halteräume zur Verfügung. Aus Sicherheitsgründen sind deshalb keine weiteren Haltestellen entlang der Burgdorfstrasse möglich.	Nicht eintreten.



7.12	Die Haltestelle Brunnhaldenstrasse ist immer noch einseitig bedient. Wann kommt da die Bedienung in Richtung Konolfingen Dorf?	49	Die Massnahme wurde bereits geprüft und aufgrund der bestehenden Situation als nicht realisierbar eingestuft.	Nicht eintreten.
7.13	Die Verbindungen im Allgemeinen sind nicht genügend. Die Verbindungen zum Bahnhof und öffentlichen Anlagen (Gemeindehaus, Kirche, Post, Schwimmbad etc.) sind nicht ausreichend. Es ist ein Ortsbus zu prüfen.	140, G	Das Anliegen einer besseren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird grundsätzlich verstanden. Allerdings ist der Handlungsspielraum der Gemeinde eingeschränkt. Momentan sind die zusätzlichen Bushaltestellen auf der Bern- und der Thunstrasse geplant. Weitere Massnahme müssen zur gegebenen Zeit geprüft werden. In den nächsten fünf Jahren ist die Prüfung von weiteren Massnahmen aber kein Thema.	Weitere Massnahmen werden zur gegebenen Zeit wieder geprüft.
7.14	Zusätzliche Haltestellen beim Schloss und bei der Badi wären sinnvoll.	148	Siehe 7.13	Weitere Massnahmen werden zur gegebenen Zeit wieder geprüft.
7.15	Das Gebiet Aemligen soll einen «Halt auf Verlangen» bekommen, da in der Umgebung einige Familien wohnen.	J	Siehe 7.13	Weitere Massnahmen werden zur gegebenen Zeit wieder geprüft.
7.16	Wie sieht es mit der Erschliessung der Post/Denner/ Coop an der Emmentalstrasse aus?	104	Siehe 7.13	Weitere Massnahmen werden zur gegebenen Zeit wieder geprüft.
7.17	Im Gebiet Tonisbach und Grünegg werden Wohnungen für gutsituierte Klienten gebaut, welche bereits heute etwas älter sind. Es stellt sich die Frage, ob nicht ein besseres Angebot für diese Gebiet nötig wäre.	126	Siehe 7.13	Weitere Massnahmen werden zur gegebenen Zeit wieder geprüft.
7.18	Das Zentrum ist genügend erschlossen. Eine Takterhöhung der Verbindung ins Dorf auch ausserhalb der Stosszeiten wäre wichtiger.	56	Siehe 7.6	
Vorschläge für Linienführung				
7.19	Der Bus Nr. 160 Münsingen - Konolfingen sollte von der Buslinie Belp Flughafen - Münsingen getrennt werden und stündlich via Stalden - Freimettigen - Niederhünigen - Gmeis - Mirchel nach Zäziwil geführte werden. In der anderen halben Stunde via Konolfingen Dorf nach Mirchel - Gmeis - Niederhünigen - Oberhünigen.	49	Die Angebotsplanung wird vom Kanton in Koordination mit der Gemeinde gemacht. Die Gemeinde kann Vorschläge mache und anschliessend entscheiden, ob die von ihnen zu tragenden Kosten verhältnismässig im Vergleich zum Nutzen sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
Bemerkungen zur Bahn				
7.20	Es könnte auch der Zug beim Bahnhof Stalden häufiger halten.	181, 210	Bei diesem Thema hat die Gemeinde keine Planungsberechtigung. Eine Taktverdichtung beim Bahnhof Stalden ist nicht realistisch. Nach Beendigung des Umbau des Bahnhofes wird wieder der reguläre Fahrplan eingeführt.	Nicht eintreten.
Weiteres				
7.21	Die Erstellung der Bushaltestellen muss in Zusammenhang mit dem Schulwegkonzept geprüft werden.	1, 2	Im Rahmen der Schulwegplanung in anderen Gemeinden hat sich gezeigt, dass die Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei einem 60-Minuten-Takt fast nicht koordinierbar ist. Wegen der Schullektionen von 45 Min. ergeben sich Wartezeiten, während welchen die Kinder nicht betreut sind. Mit einem Halbstundentakt ist eine allfällige Abstimmung aber möglich. Mit diesem Takt ist auch eine leichte Anpassung des Stundenplanes denkbar.	Wird im weiteren Prozess geprüft.



			Das Anliegen wird in Zusammenhang mit der Taktverdichtung auf einen Halbstundentakt ab 2020 geprüft.	
7.22	Die Haltestelle Haldenweg muss aber erhalten werden.	18	Die Aufhebung dieser Haltestelle ist nicht vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.23	Es sollten Fahrzeuge eingesetzt werden, welche weniger Emissionen erzeugen.	69	Der Fahrzeugeinsatz wird vom Busbetreiber bestimmt. Der aktuelle Trend geht hin zum Einsatz von emissionsarmen Fahrzeugen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.24	Gibt es geplante Standorte für Bus-Unterstände (Linienbus, Schulbus) ggf. mit Buchten?	102	Eine Veränderung der bestehenden Bushaltestellen bezüglich Ausstattung ist nicht vorgesehen. Es ist auch nicht geplant, die bestehenden Fahrbahnhaltestellen in Busbuchten umzuwandeln.	Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Frage 9: Erachten Sie den Verzicht auf eine Massnahme im Gebiet Herolfingen und Gysenstein aufgrund der Verhältnismässigkeit als richtig?</b>				
<b>Allgemein</b>				
8.1	Herolfingen und Gysenstein müssen unbedingt miteinbezogen werden und mit dem öV erschlossen werden.	32, 67, 81, 104, 184, 221	Das Bedürfnis einer besseren Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist nachvollziehbar. Damit der Kanton ein Angebot aufnimmt, müssen verschiedene Kriterien erfüllt werden. Dies sind unter anderem ein wirtschaftlicher Betrieb oder auch genügend Einwohnende im Einzugsgebiet. Dieses Potential ist in Herolfingen und Gysenstein nicht gegeben.	Nicht eintreten.
8.2	Es ist wichtig, dass das ganze Gemeindegebiet durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist.	84	Siehe 8.1	Nicht eintreten.
8.3	Da alle Leute von diesen Gebieten mit dem Auto unterwegs sind, ist der Verzicht verhältnismässig.	46		Wird zur Kenntnis genommen.
8.4	Ein Verzicht ist sicher richtig, da die Kombination mit dem Schulbus schon einmal getestet wurde. Das Angebot wurde damals nicht benutzt.	222		Wird zur Kenntnis genommen.
8.5	Die hohen Kosten für einen regelmässigen Betrieb lassen sich kaum rechtfertigen, da mit grosser Wahrscheinlichkeit das Angebot zu wenig benutzt wird.	196		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Vorschläge</b>				
8.6	Wurde die Einführung eines Rufbusses geprüft?	1,2, 44, 186	Die Einführung eines Rufbusses wurde bereits geprüft und aus wirtschaftlichen Gründen verworfen.	Nicht eintreten.
8.7	Gibt es die Möglichkeit, ein Angebot in Zusammenhang mit dem Schulbus zu schaffen?	127, 128, 186	Das wurde bereits einmal getestet. Das Angebot wurde damals nicht rege benutzt.	Nicht eintreten.
8.8	Eine öV-Erschliessung kommt nur in Frage, wenn der Bus gleichzeitig auch der Schulbus ist.	62	Siehe 8.7	Wird zur Kenntnis genommen.
8.9	Gysenstein und Herolfingen könnten via Worb Dorf – Schlosswil angebunden werden.	95	Siehe 7.19	Wird zur Kenntnis genommen.
8.10	Wie sieht es mit einer Verbindung Konolfingen – Gysenstein – Herolfingen – Schlosswil aus?	1,2	Siehe 7.19	Wird zur Kenntnis genommen.
8.11	Eventuell könnte man bei Linie Konolfingen-Gysenstein-Trimstein-Münsingen vorhandene Synergien nutzen bzw. mehrere Schwachstellen im Netz auf einmal beheben.	68	Dies wurde bereits vom Kanton geprüft und abgelehnt.	Nicht eintreten.



8.12	Für den zukünftigen Schultransport muss ein Bürgerbus Worb Dorf – Schlosswil – Herolfingen – Gysenstein – Ursellen Konolfingen eingeführt werden. Mit der Umstrukturierung der Schulen muss auch eine bessere Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sicher gestellt werden.	49		Nicht eintreten.
8.13	Längerfristig soll ein Autoverleih (ähnlich den heutigen Veloverleihstationen) mit autonomen, automatisierten Elektrofahrzeugen, mit Ankopplung an Konolfingen und Grosshöchstetten eingerichtet werden.	28		Wird zur Kenntnis genommen.
8.14	Verknüpfung von individuellen und öffentlichen Transportmitteln mittels den bereits erwähnten autonomen, automatisierten Elektrofahrzeugen nötig, die die Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten.	28		Wird zur Kenntnis genommen.
<b>Bemerkungen zur Bahn</b>				
8.15	Für Gysenstein und Herolfingen ist der Bahnhof Tägertschi von entscheidender Wichtigkeit. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass der Halbstunden-Takt wieder eingeführt wird.	21, 20, 25	Die Gemeinde unterstützt die Wiedereinführung des Halbstundentaktes und wird sich bei den entsprechenden Instanzen dafür einsetzen.	Eintreten.
<b>Weiteres</b>				
<b>Allgemeines</b>				
9.1	Bei Geschwindigkeitsreduktionen und Signalisation von Fahrverboten oder Zubringerdiensten müssen auch regelmässig Kontrollen durchgeführt werden.	32, 38, 62, 69, 119, 128, 194, 204, 205, 218, 222	Spätestens ein Jahr nach der Einführung einer Tempo-30-Zone ist eine Erfolgskontrolle durchzuführen. Im Rahmen dieser Erfolgskontrolle sind Geschwindigkeitsmessungen nötig. Erst nach dieser Erfolgskontrolle kann die Polizei Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Die Polizei muss jedoch von der Gemeinde aufgefordert werden. Die Einnahmen der Bussen werden ebenfalls von der Kantonspolizei eingezogen. Aufgrund der Ressourcen sind pro Jahr nicht mehrere Kontrollen wahrscheinlich. Eine geeignete Möglichkeit die Autofahrenden zu sensibilisieren besteht darin, sporadisch auf Quartierstrassen ein Inforadar (siehe fahren...km/h) aufzustellen. Die kann die Gemeinde nach Belieben aufstellen.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.2	Leider enthält der Richtplan kaum Massnahmen zu den Kantonsstrassen.	38	Siehe 0.02	Wird zur Kenntnis genommen.
9.3	Mit den vorgesehenen Massnahmen wird der motorisierte Verkehr ausgebremst. Der Fuss- und Veloverkehr wird bevorzugt behandelt. Es sollten aber die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.	58, 62, 117	Siehe 3.61 und 6.21	Wird zur Kenntnis genommen.
9.4	Jeder Eigentümer muss heute seine Grünabfälle selbst zum Entsorgen bringen. Dies ist nicht wirklich ökologisch und verursacht zusätzlichen Verkehr.	91, 114	Ist nicht Thema des Richtplanes, das Anliegen wird aber an die Gemeinde weitergeleitet.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.5	Die bewilligten Fahrverbote im Bereich Unterdorfstrasse sind umzusetzen.	192	Dies ist so vorgesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.6	Beschilderung Flurweg / Finkenweg muss angepasst werden, da sogar Rettungsdienste nicht die passenden Hausnummern finden. Die Nummerierung der Häuser ist unübersichtlich.	219	Siehe 9.4	Wird zur Kenntnis genommen.



9.7	Es sollte auch das Thema Elterntaxi angegangen werden (z.B. im Quartier Kirchweg).	208	<p>Wenn die Infrastruktur für die Schulkinder sicherer gemacht wird, besteht auch die Chance, dass die Anzahl der Elterntaxis weniger wird. Im Rahmen der Einführung von Tempo 30 wird dieses Thema aber sicherlich auch behandelt.</p> <p>Es ist richtig, dass die Eltern einen grossen Teil zur Verkehrssicherheit beitragen, wenn sie ihre Kinder nicht mit dem Auto in die Schule bringen. Sobald Eltern ihre Kinder fahren, können sie zur Gefahr für andere Kinder werden.</p> <p>Für Kinder stellt der Schulweg ein wichtiges Lernumfeld dar. Auf dem Schulweg üben sie sich im sozialen Umgang und sammeln Erfahrungen. Zudem lernen sie, sich selbstständig und verantwortungsvoll zu verhalten.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
9.8	Es soll ein Lastwagenverbot im Dorfkern eingeführt werden.	118	Da die Kantonsstrassen eine Verbindungsfunktion haben, kann kein Lastwagenverbot im Dorfkern eingeführt werden.	Nicht eintreten.
9.9	Die Hundehalter und der zurückgelassene Müll im Ballenbühl sind ein Ärgernis. Die Gemeinde muss dagegen Massnahmen ergreifen. Denkbar sind Infotafeln, Leinenpflicht etc.	B	Das Thema wird nicht im Richtplan Verkehr bearbeitet. Das Anliegen wird der Gemeinde aber weitergeleitet.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.10	<p>Das Massnahmenblatt Controlling ist so zu ergänzen, dass die Massnahmenblätter selber dem Monitoring unterliegen. Die folgenden Fragen sollten in diesem Punkt geklärt sein, um den Massnahmen Dynamik zu geben und zur Umsetzung gelangen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wer verwaltet die Massnahmen? (Abteilung)</li> <li>– Wer verändert den Status von „Vororientierung“ zu „Zwischenergebnis“ und abschliessend zu „Festsetzung“ (Gemeinderat oder Kommission)</li> <li>– Wer berichtet an wen? (Vieraugenprinzip)</li> <li>– In welchen zeitlichen Abständen wird Intern berichtet? (Rechenschaft, Optimierung)</li> <li>– Wann und in welchen Zeitabständen werden die Bürger und Bürgerinnen über den Stand der Massnahmen orientiert? (Kontinuität, Glaubwürdigkeit)</li> </ul>	A	Das Massnahmenblatt wird entsprechend ergänzt.	Eintreten.
<b>Gebiet Haldenweg</b>				
9.11	Beim Knoten Flurweg / Haldenweg soll die Vortrittsregelung überdacht werden. Heute kommt es teilweise zu gefährlichen Situationen. Eventuell wäre ein Stopp dem heutigen Rechtsvortritt vorzuziehen.	67	<p>Siehe 0.02</p> <p>Bei der Einführung von Tempo 30 wird die genaue Zonenabgrenzung und die Knotenausbildungen überprüft.</p>	Wird im weiteren Prozess überprüft.
9.12	Die Vortrittsregelungen im Bereich Haldenweg, Flurweg, Finkenweg sollten überprüft werden. Eventuell wäre es sinnvoll in den Quartieren flächendeckend Rechtsvortritt einzuführen.	68	Siehe 9.11	Wird im weiteren Prozess überprüft.
9.12	Im Gebiet Haldenweg besteht ein grosser Abstimmungsbedarf zwischen Siedlung und Verkehr. Ebenfalls ist die Sicherheit zu erhöhen.	34, 126, G	Siehe 9.11	Wird im weiteren Prozess überprüft.
<b>Thema Parkierung</b>				
9.13	Die Parkplätze beim Bahnhof müssen unbedingt belassen werden. Zudem ist die untere Ausfahrt wieder zu öffnen, damit alle Fahrzeuge wieder in die gleiche Richtung fahren.	35	Die Parkfelder sind bereits wieder markiert. Eine Änderung der Ausfahrt ist aber nicht vorgesehen.	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Thematik Ausfahrt: Nicht eintreten.</p>



9.14	Die Parkplatz-Situation im Bereich des Oberstufen-Schulhauses ist unbefriedigend. Bei Anlässen werden die Autos auf dem Trottoir abgestellt.	105	Es ist vorgesehen, dass ab dem Jahr 2019 dort zusätzliche Parkfelder angeboten werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.15	Die parkierten Autos auf der Stockhornstrasse behindern den Veloverkehr. Das Trottoir ist oft blockiert. Es sollte ein generelles Parkverbot geben bzw. sollte die Parkierung besser geregelt werden.	105, 115, 1	Siehe 9.14 Mit den vorgesehenen zusätzlichen Parkfelder beim Oberstufen-Schulhaus wird das Problem in der Stockhornstrasse entschärft.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.16	Es fehlen Parkplätze beim alten Bären.	116	Parkfelder sind beim Schulhaus Dorf vorhanden. Dieses Angebot wird als ausreichend eingestuft.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.17	Es fehlen insbesondere Parkfelder im Oberdorf. Das Museum hat keine Parkplätze, was schlecht für den Betrieb und die Besucher ist.	215, 221	Siehe 9.16	Wird zur Kenntnis genommen.
9.18	Der Parkplatz Ballenbühl erzeugt eine Menge Mehrverkehr. Viele parkieren auch «wild» am Strassenrand, was gemäss Waldgesetz verboten ist. Es muss für das Parkieren eine Gebühr verlangt werden, wie das bei allen gefragten Standorten der Fall ist.	C	Es ist keine Bewirtschaftung dieser Parkfelder vorgesehen, da mit dieser noch mehr wildparkierende Fahrzeuge resultieren würden.	Nicht eintreten



## 4. Fazit

Insgesamt wird der Entwurf der Richtplans Verkehr sehr gut aufgenommen. Viele Bemerkungen betrafen die Kantonsstrassen, für welche aufgrund der vorhandenen Zuständigkeiten aber nur grundsätzliche Massnahmen festgelegt werden konnten.

Zu den eingezeichneten Schulweg- und Velorouten wurden einige ergänzende Routen vorgeschlagen, ebenso wurden weitere Fussverkehrslücken genannt, welche ebenfalls geschlossen werden sollen. Ebenso wurden weitere Schleichverkehrsrouten genannt und auch für den öffentlichen Verkehr gab es viele Verbesserungsvorschläge. Schlussendlich wurde kritisiert, dass die Parkierungssituation im Dorf in einigen Bereichen zu positiv in den Massnahmenblättern dargestellt wird.

Untenstehend sind die wichtigsten Änderungen bzw. Entscheide zusammengefasst dargestellt:

- Bei den Massnahmenblätter Schulwegsicherheit- Innerorts (Sch-i), Schulwegsicherheit-Ausserorts (Sch-a) und Temporegime/ Verkehrsberuhigung (T30) wird der Koordinationsstand von Vororientierung zu Zwischenergebnis geändert.
- Die Planung für die Einführung von Tempo 30 soll parallel zur Genehmigung des Richtplans Verkehr gestartet werden.
- Die für die Gemeinde relevanten Anliegen betreffend den Kantonsstrassen sollen in einem Anhang aufgelistet und dem Massnahmenblatt Kantonsstrassen (Kt) beigelegt werden. Diese Liste wird dann dem Kanton für die Erarbeitung des BGK weitergeleitet.
- Die Netzlücke Alpenstrasse – Mooshausstrasse soll für den Fuss- und Veloverkehr geschlossen werden.