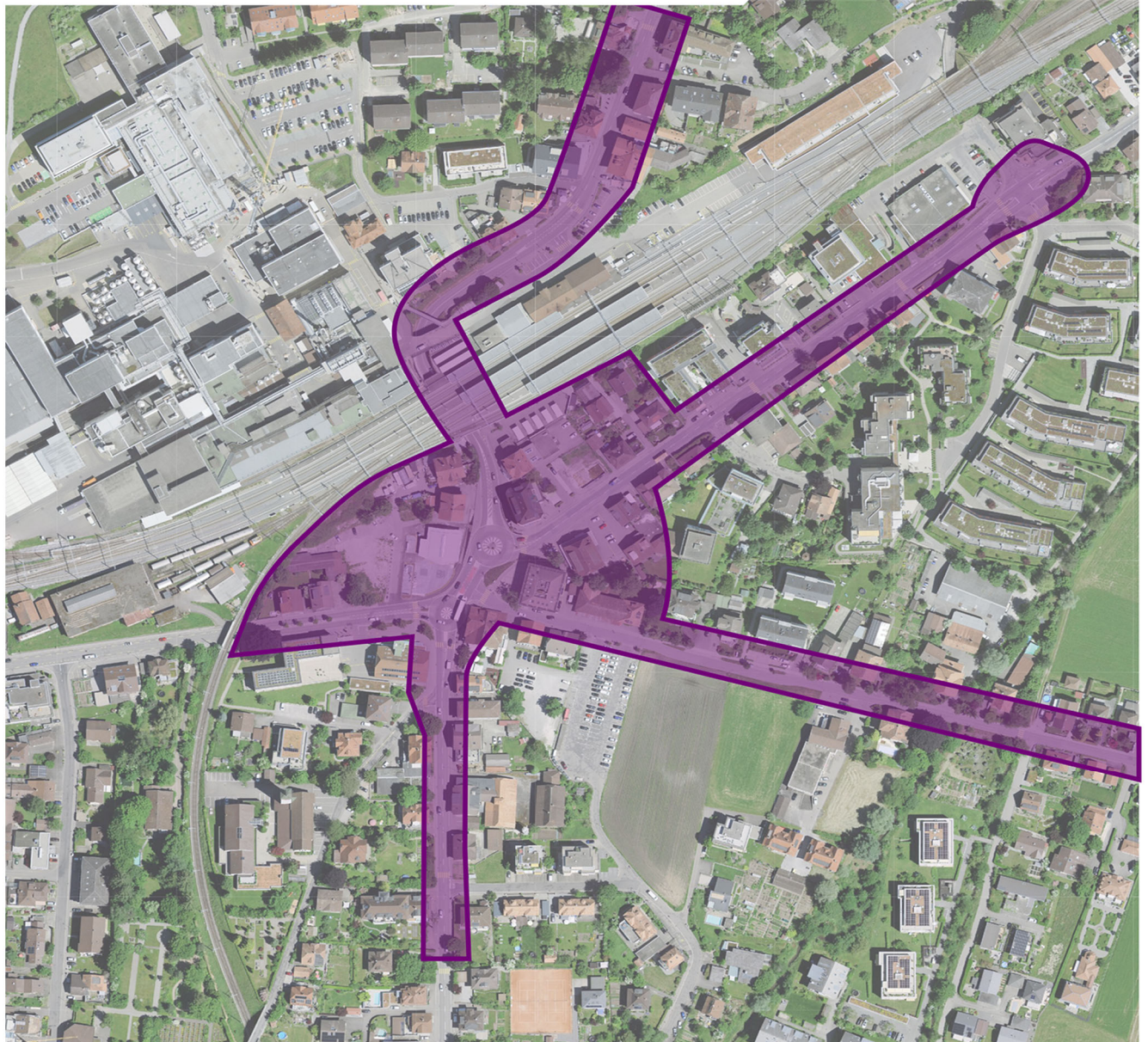




Konolfingen, Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum Konolfingen: Kreuzplatz, Bern-, Thun-, Burgdorf- und Emmentalstrasse

Mitwirkungsbericht



KONTEXTPLAN AG

info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern
CH-4500 Solothurn
CH-8002 Zürich

Gutenbergstrasse 6
Biberiststrasse 24
Seestrasse 41a

T +41 (0)31 544 22 55
T +41 (0)32 626 59 26
T +41 (0)43 544 05 55

extrā Landschaftsarchitekten AG

office@extra-ag.ch www.extra-ag.ch

CH-3013 Bern
CH-3900 Brig

Schönburgstrasse 52
Furkastrasse 7

T +41 (0)31 330 45 00
T +41 (0)27 966 06 30

Impressum

Auftraggebende	Gemeinde Konolfingen Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
Projektleitende	Sascha Marti, Leiter Abteilung Bau Gemeinde Konolfingen Claudia Drexler, OIK II, Projektleiterin
Projektnummer	20142.01
Datei	T_20142_Mitwirkungsbericht Konolfingen_220927.docx
Berichtversion	27. September 2022
Berichtverfassende	Clelia Bertini / clelia.bertini@kontextplan.ch Simon Schöni / ss@extra-ag.ch Roland Uhler / roland.uhler@kontextplan.ch Rahel Kobel / rahel.kobel@be.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkungen	4
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung	4
1.3 Allgemeines zum vorliegenden Bericht	4
2. Auswertung Fragebogen	5
2.1 Stossrichtungen für das Betriebs- und Gestaltungskonzept	5
2.2 Geschwindigkeitsregime / Tempo 30	8
2.3 Führung Fussverkehr	10
2.4 Schulverkehr	12
2.5 Kreuzplatz	14
2.6 Emmentalstrasse	15
2.7 Zwischenfazit	17
3. Auswertung der Mitwirkungseingaben	18
3.1 Eingaben	18
4. Fazit	56

1. Vorbemerkungen

1.1 Ausgangslage

Für den Kreuzplatz und die angrenzenden Bereiche der Hauptstrassen wird ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet, welches einen verkehrlichen und städtebaulichen Bezugsrahmen für künftige Projekte des Kantons Bern und der Gemeinde Konolfingen bildet.

1.2 Mitwirkung und Mitwirkungsveranstaltung

Vom 2. Mai bis am 3. Juni 2022 wurde zu diesem Betriebs- und Gestaltungskonzept eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Am 12. Mai 2022 fand im Kirchgemeindehaus eine Informationsveranstaltung dazu statt. Die direkt angrenzenden Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen wurden am 28. April 2022 informiert.

Insgesamt sind 81 ausgefüllte Fragebogen via Internet und Post sowie 1 Stellungnahme von Privaten 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. 3 Kommentare).

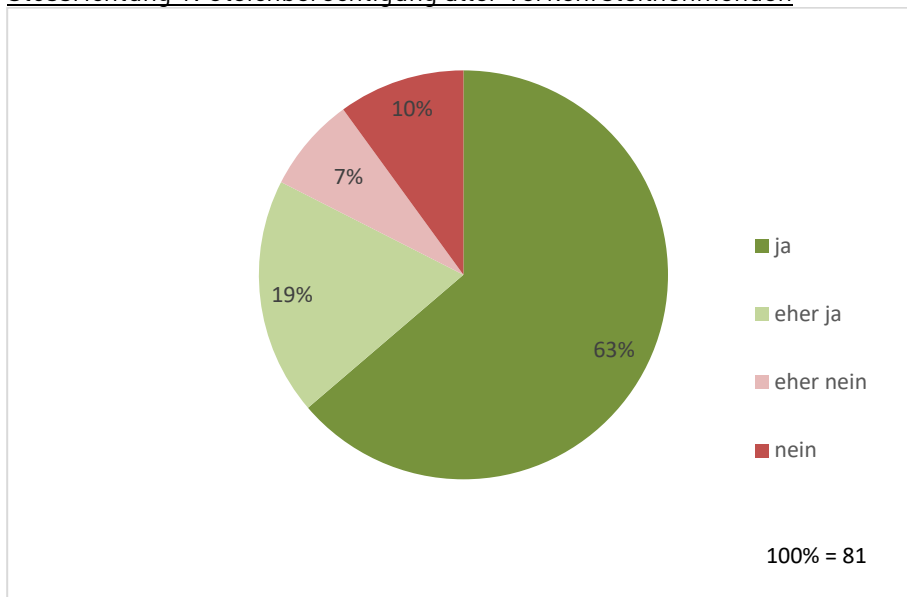
Die auf den nachfolgenden Seiten erwähnten Prozentzahlen beziehen sich auf die Anzahl Personen, welche den Fragebogen ausgefüllt bzw. die Frage beantwortet haben (100% = Gesamtheit aller Personen, welche die Frage beantwortet haben).

2. Auswertung Fragebogen

2.1 Stossrichtungen für das Betriebs- und Gestaltungskonzept

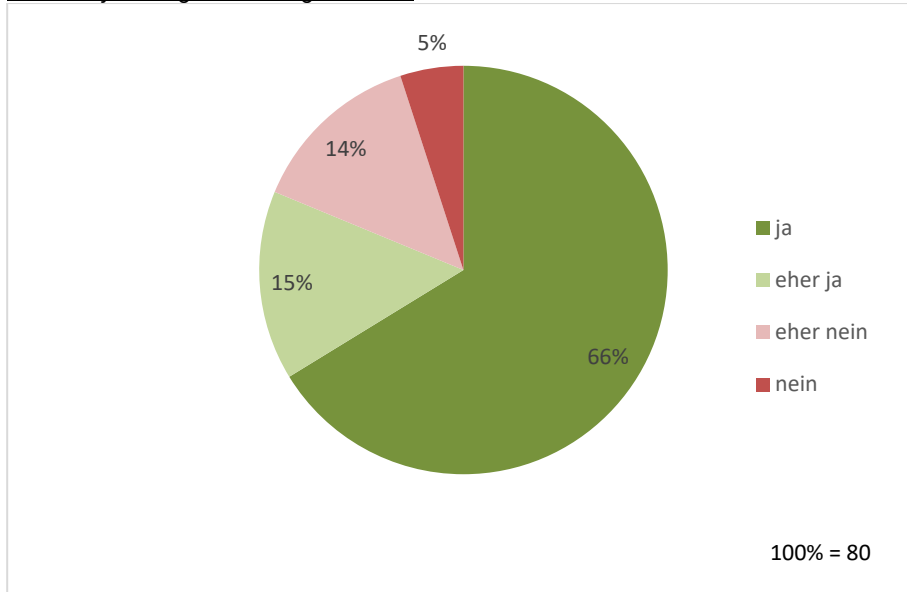
Frage 1: Sind Sie mit den Stossrichtungen einverstanden?

Stossrichtung 1: Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden



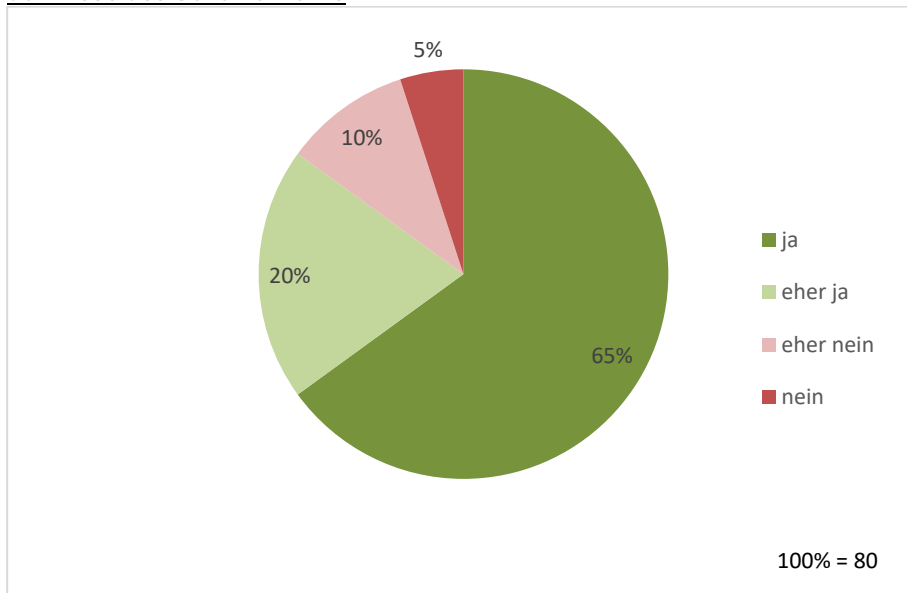
63% befürworten die Stossrichtung 1. Weitere 19% sind grundsätzlich mit der Stossrichtung 1 einverstanden. Nur rund 10% lehnen die Stossrichtung 1 ab, während rund 7% kritisch gegenüber dieser Stossrichtung eingestellt sind.

Stossrichtung 2: Förderung der Aufenthalts- und Durchgangsqualität spezifisch auf den jeweiligen Ort abgestimmt



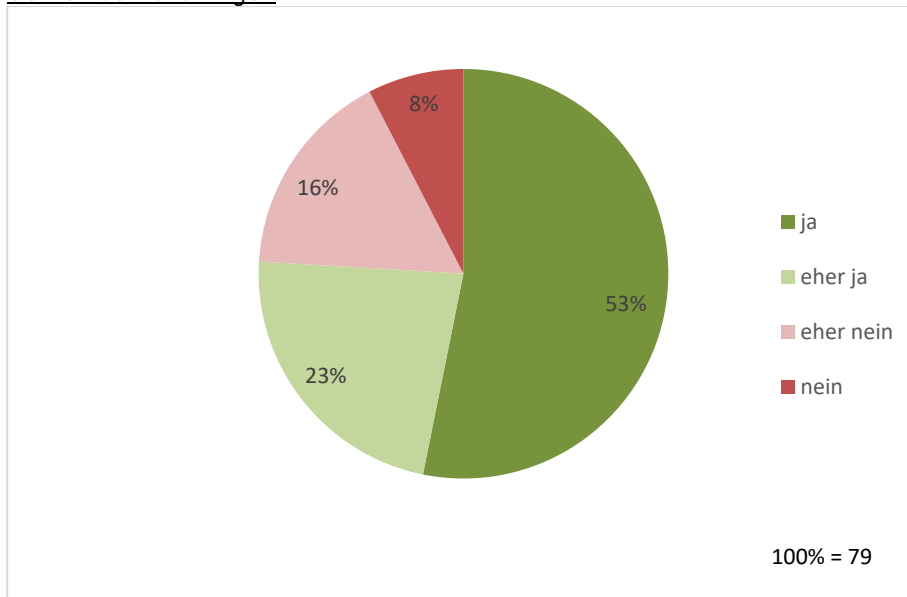
Auch die Stossrichtung 2 wird von der Mehrheit befürwortet (66%). Weitere 15% unterstützen die Stossrichtung 2 grundsätzlich. 14% sind gegenüber der Stossrichtung 2 kritisch eingestellt und 5% lehnen sie ganz ab.

Stossrichtung 3: Spezifische Ausbildung der Elemente abgestimmt auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs



Die Stossrichtung 3 wird ebenfalls befürwortet, 65% sind gegenüber dieser Stossrichtung positiv eingestellt. 20% sind mit der Stossrichtung 3 grundsätzlich einverstanden. 15% lehnen diese Stossrichtung tendenziell ab, wobei sie von 5 % ganz abgelehnt werden.

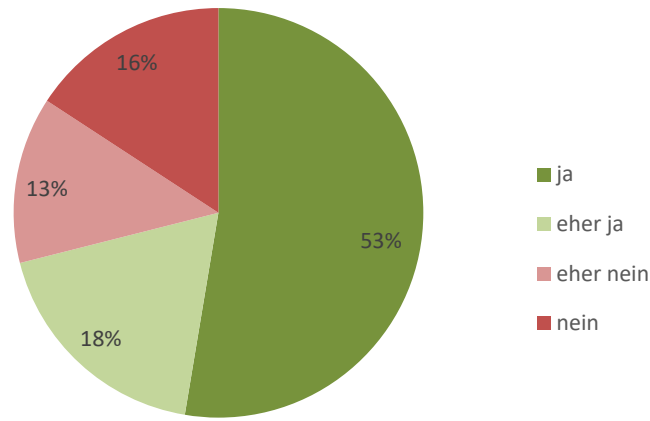
Stossrichtung 4: Ausrichtung der Zielbilder auf die angestrebte Entwicklung der Gemeinde Konolfingen



53% befürworten die Stossrichtung 4. Weitere 23% sind grundsätzlich mit der Stossrichtung 4 einverstanden. Die Stossrichtung wird von 16% grundsätzlich kritisch gesehen und von weiteren 5% abgelehnt.

2.2 Geschwindigkeitsregime / Tempo 30

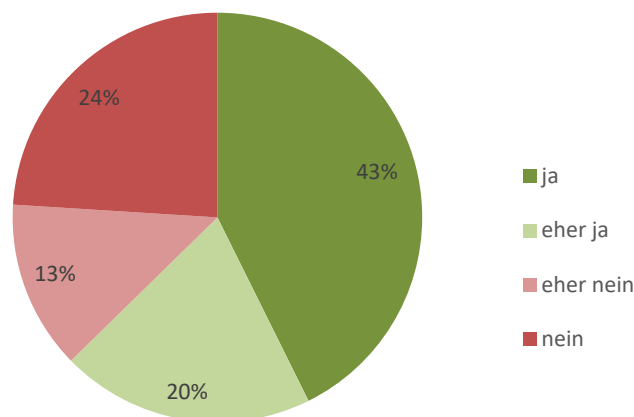
Frage 2: Sind Sie mit der allgemeinen Ausdehnung der Tempo-30-Zone (kurzfristig) einverstanden?



100% = 76

53% befürworten die kurzfristige Ausdehnung der Tempo-30-Zone, wobei die Massnahme von weiteren 18% grundsätzlich unterstützt wird. 16% lehnen die Massnahme ab und 13% sind grundsätzlich kritisch eingestellt.

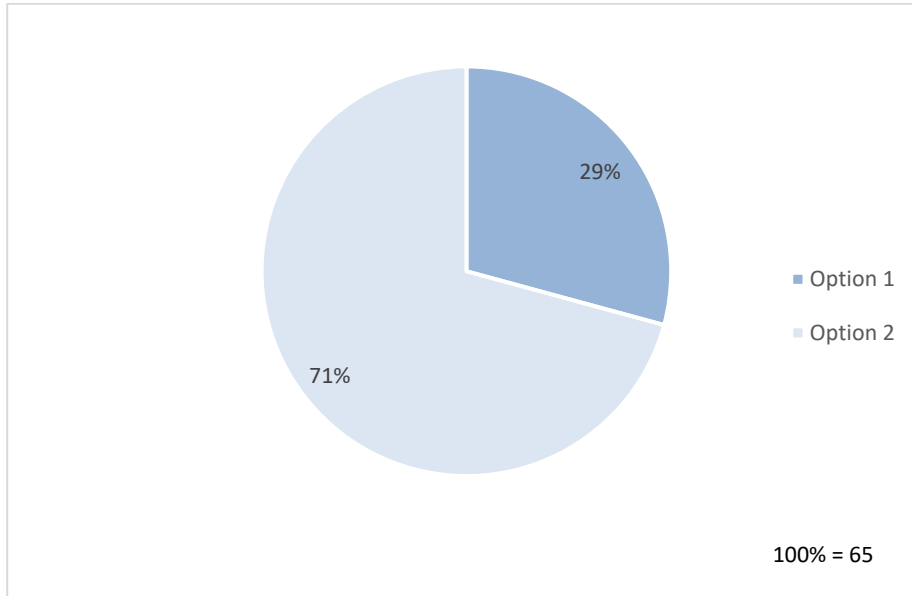
Frage 3: Erachten Sie die langfristige Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf der Emmentalstrasse als sinnvoll?



100% = 75

Die langfristige Ausdehnung der Tempo-30-Zone wird von 43% unterstützt. Das Vorhaben bewerten weitere 20% als positiv. 13% stehen der Massnahmen eher kritisch gegenüber und 24% lehnen diese ab.

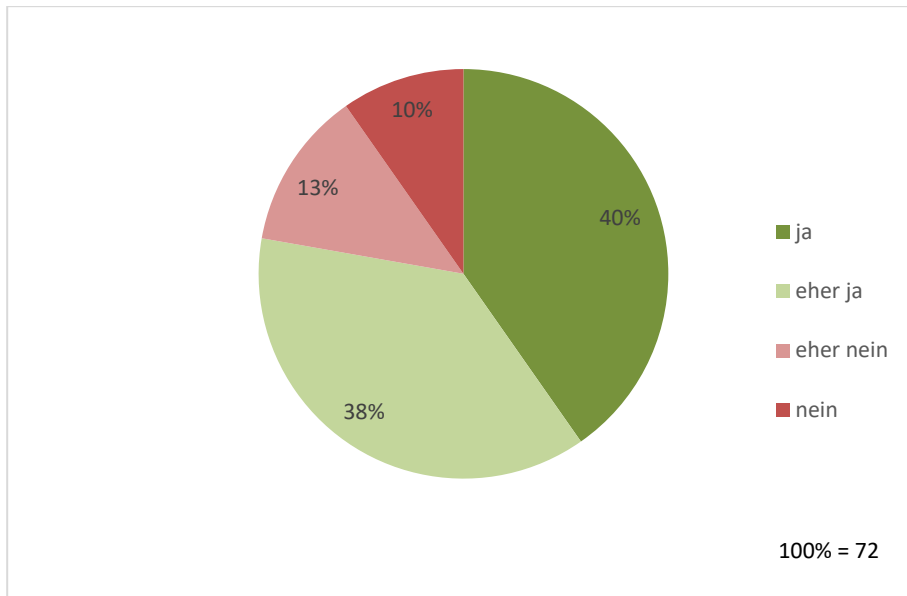
Frage 4: Welche der zwei Optionen der Thunstrasse bevorzugen Sie?



Die Option 2 («Ausdehnung lang» ab Einmündung Birkenweg) wird von 71% bevorzugt, während die Option 1 («Ausdehnung kurz») lediglich von 29% favorisiert wird.

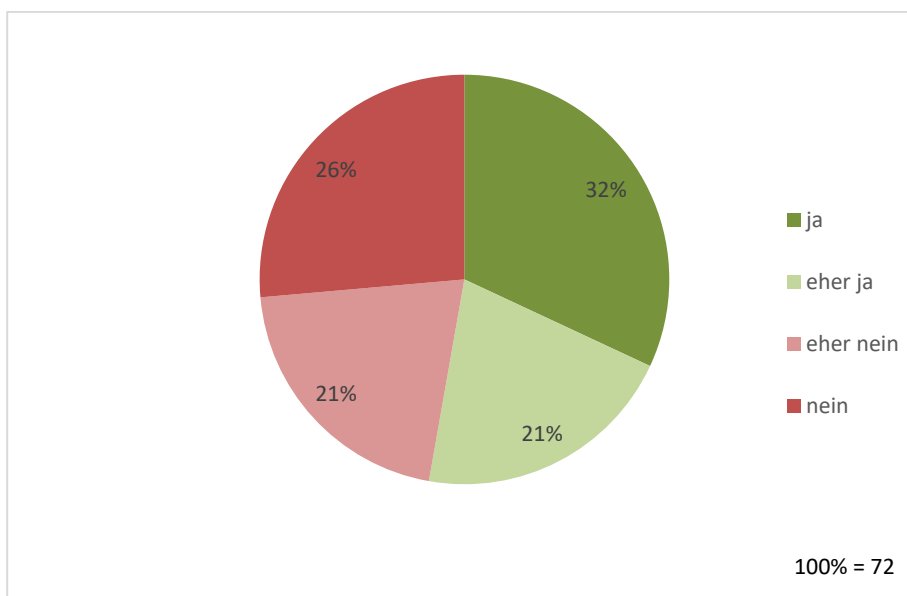
2.3 Führung Fussverkehr

Frage 5: Sind Sie mit der vorgesehenen Führung des Fussverkehrs einverstanden?



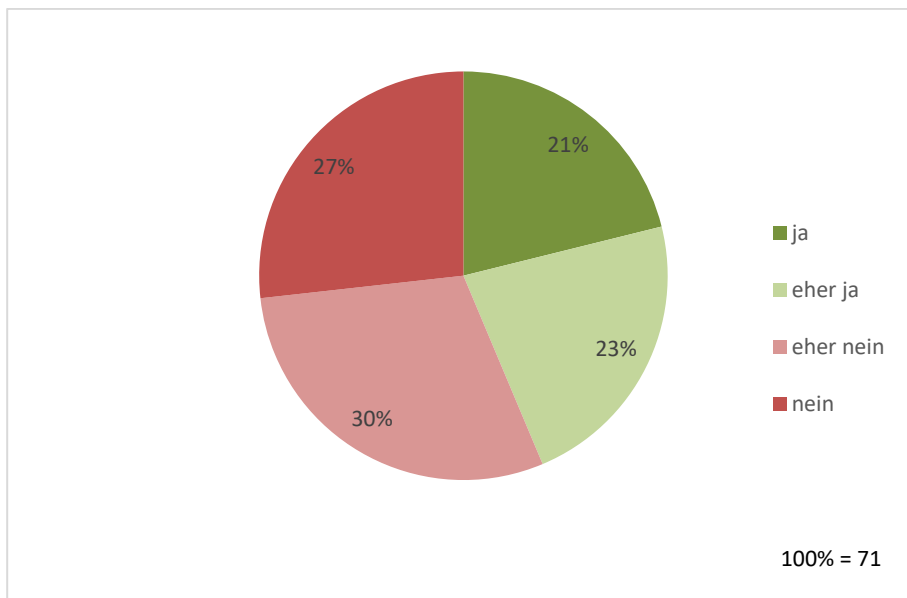
40% unterstützen die vorgesehene Fussgängerführung klar. Weitere 38% unterstützen die Fussgängerführung grundsätzlich. Von 10% wird die Massnahme klar abgelehnt und 13% sind ihr gegenüber kritisch eingestellt.

Frage 6: Sind Sie mit der kurz- und langfristigen Einführung des flächigen Querens auf der Emmentalstrasse einverstanden?



Im Gegensatz zu den anderen Massnahmen ist die Zustimmung beim flächigen Queren mit 32% nicht ganz so gross. Allerdings unterstützen weitere 21% das flächige Queren ebenfalls grundsätzlich. 26% lehnen die Massnahme komplett ab, während 21% dieser gegenüber eher kritisch eingestellt sind.

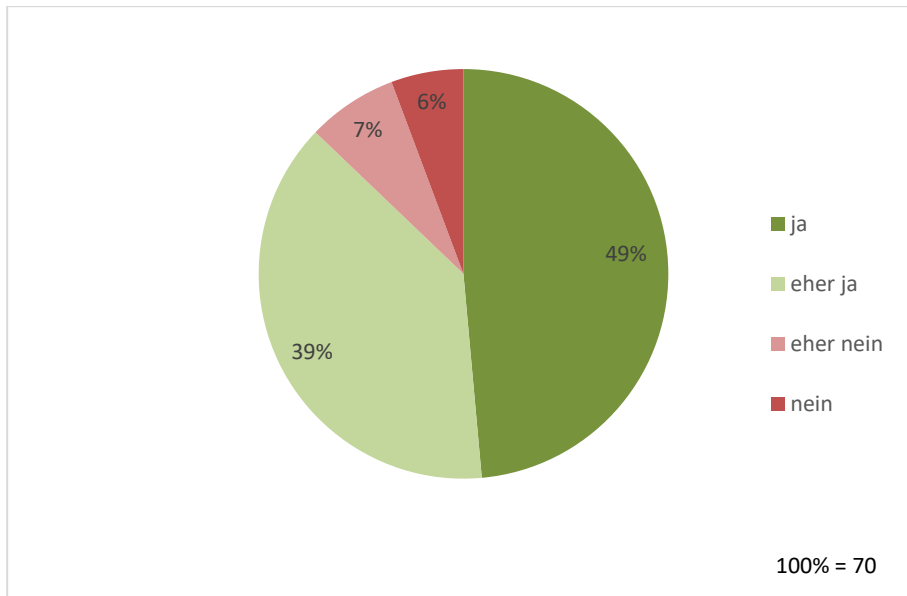
Frage 7: Sind Sie mit der langfristigen Einführung des flächigen Querens auf der Thunstrasse einverstanden?



Auch die Zustimmung für das flächige Queren auf der Thunstrasse ist gering. So wird die Massnahme lediglich von 21% befürwortet und von weiteren 23% grundsätzlich positiv bewertet. Eher kritisch eigenstellt sind 30% und 27% lehnen das flächige Queren auf der Thunstrasse komplett ab.

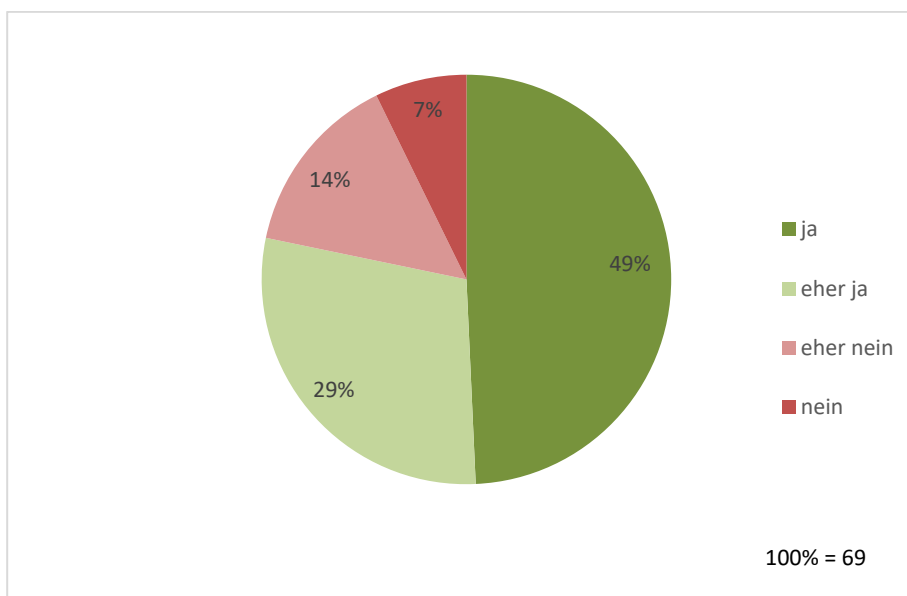
2.4 Schulverkehr

Frage 8: Sind Sie mit den baulichen Massnahmen für den Schulverkehr einverstanden?



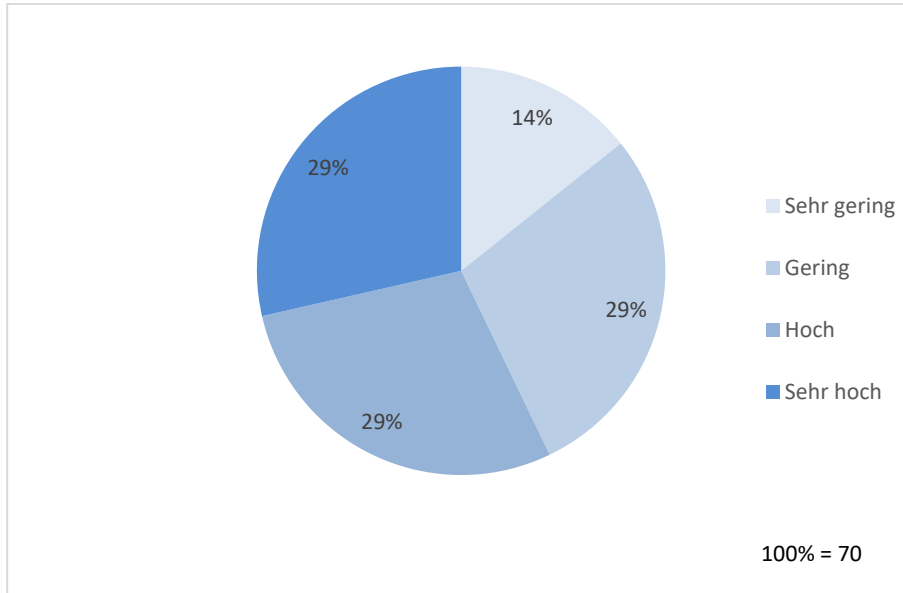
Knapp die Hälfte (49%) sind mit den baulichen Massnahmen für den Schulverkehr einverstanden. Weitere 39% unterstützen die Massnahmen grundsätzlich. Nur 6% lehnen sie ab, während 7% eher kritisch eingestellt sind.

Frage 9: Sind Sie mit den nichtbaulichen Massnahmen für den Schulverkehr einverstanden?



50% finden die nicht baulichen Massnahmen für den Schulverkehr gut. Von weiteren 29% werden die Massnahmen unterstützt. 14% sind mit den Massnahmen eher nicht einverstanden und 7% lehnen sie ab.

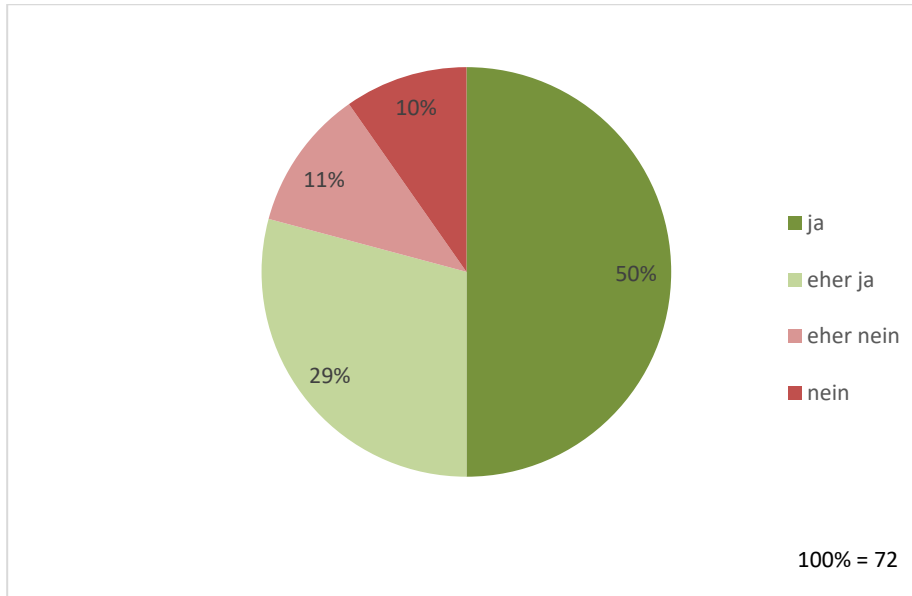
Frage 10: Wie schätzen Sie den Nutzen der bestehenden Fussgängerunterführung in der Burgdorfstrasse hinsichtlich der Schulwegsicherheit ein?



Der Nutzen der bestehenden Fussgängerunterführung wird von 29% als sehr hoch beurteilt. Von gleich vielen Personen (29%) wird der Nutzen als hoch eingestuft. Sehr gering wird der Nutzen der Fussgängerunterführung von 14% beurteilt und weitere 29% schätzen ihn als gering ein.

2.5 Kreuzplatz

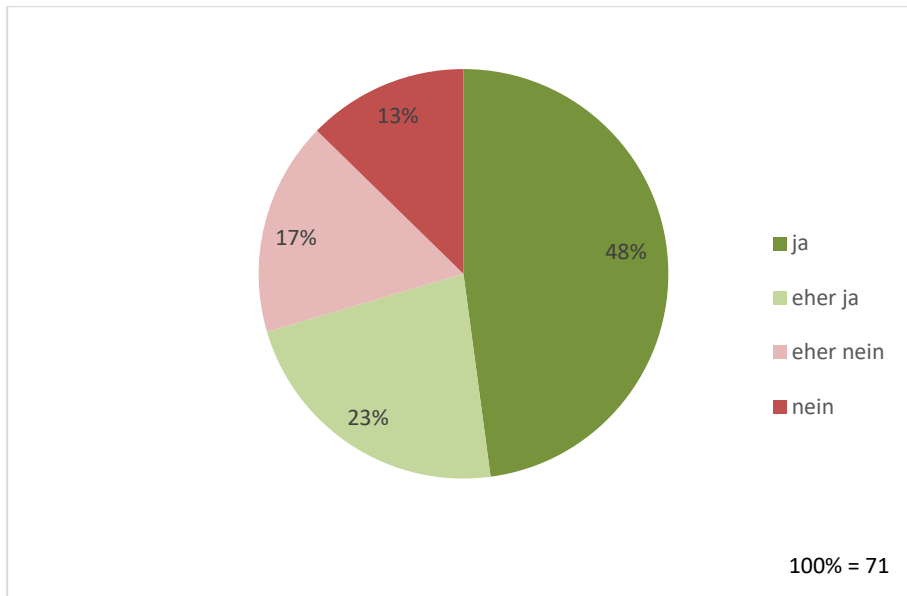
Frage 11: Sind Sie mit der Setzung der Kreisel und der dadurch entstehenden Seitenflächen sowie der angedachten kurz- und langfristigen Gestaltung einverstanden?



50% sind mit der Setzung der Kreisel und der angedachten kurz- und langfristigen Gestaltung einverstanden. Weitere 29% unterstützen die Massnahmen grundsätzlich. Lediglich 10% lehnen die Massnahmen komplett ab, während 11% kritisch eingestellt sind.

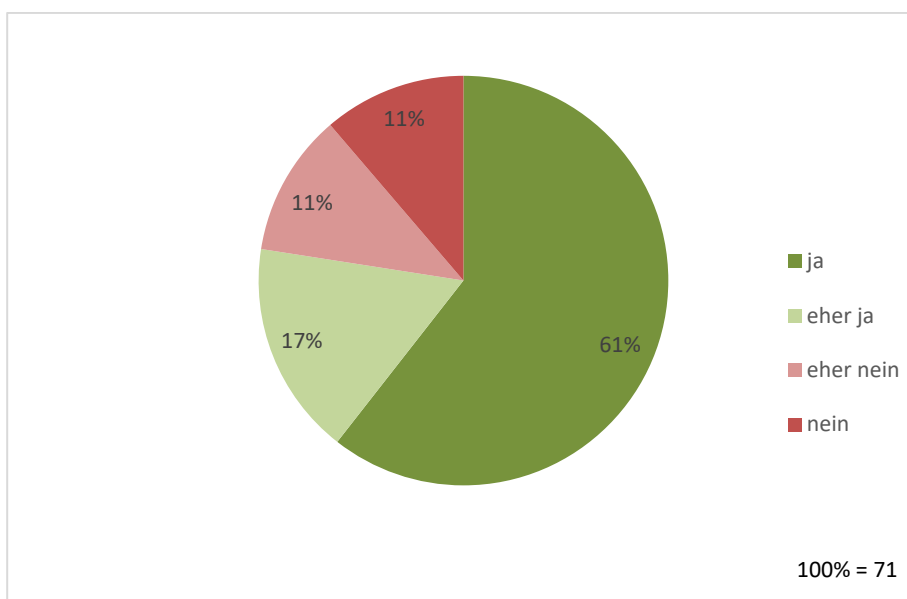
2.6 Emmentalstrasse

Frage 12: Sind Sie mit der vorgeschlagenen Gestaltung des öffentlichen Strassenraums einverstanden?



Mit 48% sind knapp die Hälfte mit der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums einverstanden. 23% unterstützen die geplanten Massnahmen grundsätzlich. Eher kritisch eingestellt sind 17%. Weitere 13% lehnen die vorgeschlagene Gestaltung des öffentlichen Strassenraums komplett ab.

Frage 13: Sind Sie mit der Umgestaltung des Knotens Mooshausstrasse / Emmentalstrasse einverstanden?



Die Umgestaltung des Knotens Mooshausstrasse / Emmentalstrasse wird mehrheitlich befürwortet. 61% sind mit der Umgestaltung einverstanden, wobei weitere 17% die Massnahmen grundsätzlich unterstützen. Nur je 11% lehnen die Massnahme komplett ab oder sind ihnen gegenüber kritisch eingestellt.

2.7 Zwischenfazit

Insgesamt erhalten die geplanten Massnahmen eine hohe Zustimmung. Der Anteil der «ja»- oder «eher ja»-Antworten ist bei allen Fragen ausser der Frage 7 höher als 50% Prozent. Am schlechtesten schneidet das flächige Queeren (Frage 6 und 7) ab. Bei beiden Fragen liegt der Anteil der «nein»- oder «eher nein»-Antworten bei ca. 47% bzw. 57%.

Auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse kann aus der quantitativen Auswertung abgeleitet werden, dass keine grundlegenden Anpassungen am erarbeiteten Projekt notwendig sind.

3. Auswertung der Mitwirkungseingaben

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

3.1 Eingaben

Erläuterung zu den Kommentaren in der Entscheid-Spalte:

Wird zur Kenntnis genommen	Die Idee / Eingabe wird vom Kanton und der Gemeinde zur Kenntnis genommen, fliesst aber nicht in das Projekt mit ein. Dieser Kommentar wird auch für diejenigen Eingaben verwendet, die einen allgemeinen Hinweis oder Zustimmung sowie Anmerkungen zu Sachverhalten ausserhalb des Perimeters beinhalten.
Nicht eintreten	Auf diese Idee oder Eingabe treten der Kanton und die Gemeinde nicht ein.
Eintreten	Auf diese Idee oder Eingabe tritt der Kanton und die Gemeinde ein. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird entsprechend angepasst oder das Anliegen im nächsten Projektschritt berücksichtigt.
Wird im weiteren Prozess geprüft	Auf diese Idee oder Eingabe tritt der Kanton und die Gemeinde nicht direkt ein. Diese Massnahmen werden im weiteren Prozess geprüft. Ebenfalls handelt es sich teilweise um Eingaben, welche erst im Rahmen des nächsten Projektierungsschrittes geprüft werden können.

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Entscheid
Stossrichtungen für das Betriebs- und Gestaltungskonzept				
Frage 1: Sind Sie mit den Stossrichtungen einverstanden?				
1.1	Konolfingen hat ein grosses Verkehrsproblem und ich erachte es als unsinnig viel Geld in den Fussverkehr zu investieren, damit meines Erachtens die Verkehrsprobleme noch zunehmen. Eine Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmenden ist aus meiner Sicht gefährlich.	12		wird zur Kenntnis genommen
1.2	Die Thematik der Entsiegelung im Strassenraum wurde in keiner der Stossrichtungen thematisiert und trägt meines Erachtens sehr zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den	18	Hartflächen werden wo möglich wasserdurchlässig gestaltet (Chaussierung / Drainasphalt / eingesäte Kiesflächen) und im Idealfall begrünt. Vorbehältlich und in	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	Fuss- und Veloverkehr und der Überhitzung im Strassenraum bei.		Abhängigkeit der Nutzungsansprüche sowie der BehiG-Konformität (Behindertengleichstellungsgesetz).	
1.3	Der Velo- und Fussverkehr sollte vermehrt gestärkt werden und nicht nur "mit eingeplant", z.B. mit durchgehenden Velostreifen auf den Hauptstrassen.	42	<p>Der Hauptfokus des Projektes liegt auf der Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs. Für den Veloverkehr wurden verschiedene Varianten geprüft. Für die Markierung von beidseitigen Velostreifen wäre einerseits viel Landerwerb und andererseits teilweise auch der Abriss von bestehenden Gebäuden notwendig. Dies wird einerseits als nicht verhältnismässig angesehen. Ausserdem hat eine Strasse mit beidseitigem Radstreifen umso mehr den Charakter einer Ausfallsachse, was zu höheren Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs führt.</p> <p>Mit der vorliegenden Lösung kann aber sowohl für den Fussverkehr (breitere Trottoirs) als auch für den Veloverkehr (Temporeduktion, Anpassung Fahrbahn auf 6.00m) eine Verbesserung erzielt werden. Der Veloverkehr kann durch den angepassten Querschnitt aufgrund der geringeren Fahrbahnbreite bei entgegenkommenden Fahrzeugen nicht von einem Fahrzeug in die gleiche Richtung überholt werden.</p>	wird zur Kenntnis genommen
1.4	Tempo 30 im Zentrum ist eine gute Idee, ebenso die Verbindung Bahnhof - Emmentalstrasse - Hünigenstrasse. Die Vergrösserung der Kreisel führt zu noch beengteren Verhältnissen. Ich schlage vor, anstelle der Kreisel den Einsatz intelligenter Ampelanlagen prüfen und so mehr Platz für den Fussverkehr und den Veloverkehr zu erreichen. Ebenso sollte man auf den Kreisel Emmentalstrasse / Mooshausstrasse zu Gunsten einer intelligenten Ampelanlage verzichten.	43	<p>Der nördlich liegende Kreisel wird nicht vergrössert, sondern langfristig anders platziert. Der südlich liegende Kreisel wird aufgrund der notwendigen Platzverhältnisse für den Schwerverkehr geringfügig vergrössert und ebenfalls leicht in der Positionierung verändert. Durch die angepasste Positionierung entstehen öffentliche Räume, die im Vergleich zu heute besser genutzt werden können. Heute hat es teilweise sehr viele provisorische Elemente, welche eine optimale Nutzung der öffentlichen Räume verhindern.</p> <p>Damit eine Lichtsignalanlage gleich leistungsfähig ist wie ein Kreisel, werden mehrere Abbiegestreifen pro Richtung benötigt. Dafür fehlt im Bereich des Kreuzplatzes die notwendige Fläche. Ausserdem haben Lichtsignalanlagen einen verkehrsorientierten Charakter, was aufgrund der Bedeutung des Kreuzplatzes nicht gewollt ist. Zudem ist der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs weniger gut und für die Gewährleistung einer sicheren Veloinfrastruktur fehlt der Platz. Bezüglich des Kreisels Emmentalstrasse gelten grundsätzlich die gleichen Ziele bzw. Argumente. Durch die heute grosszügig</p>	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			dimensionierte Kreuzung benötigt der Kreisel nur marginal mehr Fläche. Ein grosser Vorteil gegenüber der heutigen Situation ist einerseits die Erhöhung der Sicherheit für den Veloverkehr und andererseits die angepasste Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs.	
1.5	Auf der Bernstrasse sollte unbedingt ein durchgehender Velostreifen eingeplant werden	44	siehe Stellungnahme 1.3 Die Bernstrasse ist nur bis zur Bahnüberführung Teil des Projektes. Das Anliegen wird an den Kanton weitergeleitet.	wird zur Kenntnis genommen
1.6	Braucht es noch mehr leerstehende Geschäftsräume? Ich denke nein.	56	Das Ziel von publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschoss in gewissen Abschnitten wurde im Rahmen der Erarbeitung des kommunalen Richtplanes Raumentwicklung definiert. Die Bevölkerung konnte bei diesem Verfahren ebenfalls mitwirken. Der kommunale Richtplan Raumentwicklung bildete eine wichtige Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden BGK.	wird zur Kenntnis genommen
1.7	Warum wird der Kreuzplatz nicht mit einem ovalen Kreisel gestaltet. Der Mittelstreifen zwischen den zwei Kreiseln sollte verschwinden. Dieser stiftet bei zu vielen Strassenbenutzenden Unsicherheit. Gestaltung beim Kreuzkreisel ist ein Luxus, welcher niemand braucht. Die Konolfinger leben nicht beim Kreisel. Da gibt es schönere Plätze. Einen Kreisel Emmentalstrasse braucht es nicht, da es absolut keine Verbesserungen bringt. Diese Kreuzung hat keine Sicherheitsprobleme. Wichtig wäre/ist, dass den Schulkindern die verschiedenen grosszügigen Umfahrungsmöglichkeiten von den Hauptverkehrsachsen (Auto, LKW) angeboten wird, damit wird Sicherheit hergestellt. Es sollte nicht alles über oder in der Nähe des Kreisels durchgeleitet werden.	57	Die Umwandlung in einen ovalen Kreisel wurde geprüft und aus verschiedenen Gründen verworfen. Einer der Gründe sind unter anderem die notwendigen Schlepplkurven und die Überfahrbarkeit der Mitte für den Holztransporter aus der Hünigenstrasse. Weiter kann für den Veloverkehr keine selbsterklärende und sichere Lösung gewährleistet werden, ohne dass der Veloverkehr zu viele Umwege in Kauf nehmen muss. So müsste auch der Veloverkehr immer um den ganzen Kreisel fahren. Die heutige Kreuzung Emmentalstrasse / Mooshausstrasse weist für den Veloverkehr Defizite auf (hohe Geschwindigkeiten motorisierter Verkehr, keine eigene Infrastruktur etc.). Mit dem geplanten Kreisel können diese Defizite minimiert werden. Die Gemeinde und der Kanton planen, auch die Schulwege ausserhalb des Bearbeitungsperimeters zu stärken (Tempo 30 in Quartieren, sichere Fussgängerstreifen über die Kantonsstrassen). Es wird allerdings auch Schulkindern geben, die aufgrund ihres Wohnortes den Kreuzplatz passieren müssen.	wird zur Kenntnis genommen
1.8	Eine Bevorzugung des Schulverkehrs gegenüber dem motorisierten Verkehr wäre für mich angebracht, da doch eine signifikante Anzahl	60	Mit den angedachten baulichen und nicht-baulichen Massnahmen für den Schulverkehr und der Tempo-30-Zone können sichere Schulwege angeboten werden. Eine	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	der Schüler den Kreuzplatz täglich mehrmals passiert oder passieren wird.		Bevorzugung im Sinne einer Begegnungszone (Tempo 20) mit Vortritt für den Fussverkehr wird aus fachlicher Sicht als kritisch beurteilt. Gründe dafür sind die Funktion der Strasse, die hohe Verkehrsmenge sowie die Verständlichkeit für alle Verkehrsteilnehmenden.	
1.9	Breitere Trottoirs gehen zulasten der Fahrbahn, womit weniger Platz für Velos vorhanden ist.	70	siehe Stellungnahme 1.3	wird zur Kenntnis genommen
1.10	Bitte Anwohnerbedürfnisse (inkl. Langsamverkehr/Schulweg) genau wahrnehmen. Transitverkehr bitte im Zentrum ruhig und sanft werden lassen. Stossrichtungen machen sehr Sinn.	77	Die Stossrichtungen verfolgen das Ziel, den Durchgangsverkehr verträglich abwickeln zu können.	wird zur Kenntnis genommen
1.12	Bitte Anwohner-Langsamverkehr gegenüber dem Transitverkehr aufwerten.	78	Die Stossrichtungen verfolgen dieses Ziel.	wird zur Kenntnis genommen
1.13	Unbedingt Anwohner-Langsamverkehr gegenüber dem Transitverkehr aufwerten.	79	siehe Stellungnahme 1.12	wird zur Kenntnis genommen
1.14	Die Stossrichtungen sind grundsätzlich gut, es muss unbedingt genügend auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs und der Menschen, die sich im Dorf aufhalten wollen (im Gegensatz zum klassischen Autoverkehr), geachtet werden.	80	Die Stossrichtungen verfolgen dieses Ziel.	wird zur Kenntnis genommen
Stossrichtung 1				
1.15	Der Veloverkehr ist für mich so noch zu unsicher.	33	Für den Veloverkehr wurden verschiedene Varianten geprüft. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse stellt der vorliegende Entwurf einen guten Kompromiss dar, bei dem neben der Sicherheit für den Veloverkehr auch die Infrastruktur für den Fussverkehr aufgewertet werden kann. Mit den 6.00m wird ein günstigerer Querschnitt für den Veloverkehr umgesetzt. Zudem wird das Tempo des motorisierten Verkehrs mit der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 an das Tempo des Veloverkehr, insbesondere der E-Bikes, angepasst. siehe dazu auch Stellungnahme 1.3	wird zur Kenntnis genommen
1.16	Achtung Panzerverschiebungsrouten (Kreuzung mit Lastwagen): Die Aussage unter Stossrichtung 1 bedeutet, dass die Fahrbahnbreite nicht geschmälert wird?	69	Es ist grundsätzlich vorgesehen, die Fahrbahnbreite jeweils auf 6.00m zu reduzieren. Damit ist ein Begegnungsfall von Lastwagen / Lastwagen bei Tempo 30 ohne Probleme möglich. Hinsichtlich den Begegnungsfällen Panzer / Lastwagen bzw. Personenwagen ist es	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			bereits heute so, dass für die Panzerver- schiebungen zusätzliche betriebliche Mass- nahmen (Lotsendienst für Schutz der Zufuss- gehenden auf dem Trottoir etc.) notwendig sind. Daran wird sich in Zukunft nichts än- dern. Der Kanton ist sich dessen bewusst und unterstützt aufgrund der vielen Vorteile den Querschnitt von 6.00m. Der Kreuzplatz und der Kreisel Mooshausstrasse sind so di- mensioniert (mit Fahrgeometrien überprüft), dass der Panzer ohne Probleme die beiden Knoten passieren kann.	
1.17	Meiner Meinung nach ist es unrealistisch, die Fuss- und Velowege zu verbreitern und dabei keine zusätzliche Behinderung des motorisier- ten Verkehrs zu erzeugen.	21	Mit 6.00m ist ein Begegnungsfall von zwei Lastwagen bei Tempo 30 gewährleistet.	wird zur Kenntnis genommen
1.18	Bereits beim Umbau des Bahnhofs hätte man optimalere Lösungen für den Verkehr anstreben sollen wie beispielsweise eine Fussgängerun- terführung mit direkter Anbindung in die Em- mentalstrasse, Fussgängerstreifen auf Höhe der Baustelle (ehem. Reinigung) sowie Weiter- führung des Fussweges in die Hünigenstrasse östlich des Früschmärit. Auch die Bahnunter- führung für den motorisierten Individualverkehr hätte zu diesem Zeitpunkt verbreitert werden können, so wäre es heute weniger gefährlich für den Langsamverkehr. Auch für die Autofahren- den ist es auf der nördlichen Seite der Unter- führung gefährlich, denn nicht selten müssen Lastwagen oder Sattelschlepper die Gegenfahr- bahn in Anspruch nehmen.	31	Der Umbau des Bahnhofs fand vor wenigen Jahren statt. Langfristig wird eine Verbesse- rung in diesem Bereich wieder thematisiert. Sofortmassnahmen können helfen, auf die- sen schwierigen und sensiblen Bereich auf- merksam zu machen.	wird zur Kenntnis genommen
Stossrichtung 2				
1.19	Ich stehe dem Vorhaben, durch die geplanten Massnahmen die Aufenthaltsqualität beim Krei- sel zu steigern und den Platz als Dorfmittel- punkt zu beleben, kritisch gegenüber.	21	Der Kreuzplatz ist ein wichtiger Ankunftsort, Treffpunkt und Durchgangsort. Zumal zu- künftig gemäss kommunalem Richtplan Raumentwicklung im Bereich des Kreuzplat- zes wieder vermehrt publikumsorientierte Nutzungen angesiedelt werden sollen. Die anderen öffentlichen Aufenthaltsorte in der Gemeinde sollen weiterhin bestehen bleiben.	wird zur Kenntnis genommen
1.20	Die beiden Kreisel sollten unbedingt bestehen bleiben, denn sie haben sich in den Stosszeiten bewährt. Weiter sollte die Hünigenstrasse nur noch via Kreisverkehr benutzt werden können. Der Mittelbereich kann deshalb aufgehoben werden.	31	Die Knotenform bleibt grundsätzlich gleich. Einzig die konkrete Lage der beiden einzel- nen Kreisel wird angepasst, damit in den Sei- tenbereichen nutzbare Flächen entstehen. Die angesprochene Variante bezüglich Hüni- genstrasse wurde geprüft und zusammen mit der Begleitgruppe besprochen. Aus geo- metrischen Gründen (Holztransporter etc.) und der Umwege bzw. Verständlichkeit für den Veloverkehr wurde diese Variante aber verworfen.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
Stossrichtung 3				
1.21	Wäre es möglich, die Velofahrenden ausserhalb der Kreisel zu führen z.B. mit Velowegen im Bereich Mooshaus, Stalden und Ursellen. Ein Kreisverkehr mit Fussverkehr, Veloverkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie Lastwagen bringt eine potentielle Gefahr mit sich.	21	Für die Verbesserung der Veloinfrastruktur ausserhalb des vorliegenden Bearbeitungsbereiches sind zu gegebener Zeit durch die Gemeinde und den Kanton ebenfalls Abklärungen und weitere Massnahmen vorgesehen. Da der Kreuzplatz auch für den Veloverkehr als Dreh- und Angelpunkt bezeichnet werden kann, ist aber auch in diesem Bereich eine sichere Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Zumal ansonsten vom Veloverkehr Umwege in Kauf genommen werden müssen.	wird zur Kenntnis genommen
1.22	Die Sicherung des Schulweges ist ein Muss. Jedoch ist es zentral, dass die Schulkinder, die für sie zur Verfügung stehenden Massnahmen auch nutzen. Ich beobachte oft gefährliche Situationen mit Schulkindern in den Bereichen Schulhaus Ursellen, Kreuzung Bernstrasse und Dorfstrasse Richtung Gysenstein, da diese sich nicht achtsam genug im Strassenverkehr verhalten.	31	In Zusammenhang mit den angedachten Massnahmen sind auch Schulungen mit den Schulkindern vorgesehen. Die Verkehrsinstruktoren der Kantonspolizei gehen im Verkehrsunterricht für die Schulkinder auf das jeweilige Verkehrssystem vor Ort ein.	wird zur Kenntnis genommen
1.23	Hier sollte man nicht nur die Bedürfnisse der Schulkinder speziell hervorheben, sondern auch jene der Seniorinnen und Senioren.	65	Die Bedürfnisse der Senioren wurden ebenfalls berücksichtigt. Es ist angedacht, die vorhandene Infrastruktur an das Behindertengleichstellungsgesetz anzupassen. In Zusammenhang damit sollen einerseits hohe Haltekanten bei den Bushaltestellen erstellt werden, womit ein ebenerdiger Einstieg/Ausstieg in die Busse möglich ist. Auch sollen unter anderem die Randsteine im Bereich der Querungen abgesenkt werden. Durch die Verbreiterung der Trottoirs haben auch allfällige Gehhilfen auf diesen Trottoirs mehr Platz.	wird zur Kenntnis genommen
Stossrichtung 4				
1.24	Die Erdgeschossfläche sollte auch für Wohnfläche genutzt werden können.	15	Hinsichtlich der Erdgeschossnutzungen sind die Aussagen im kommunalen Richtplan Raumentwicklung richtungweisend. Im östlichen Bereich der Emmentalstrasse zwischen Denner und Kreisel Mooshausstrasse ist neben Arbeitsnutzungen grundsätzlich auch eine Wohnnutzung denkbar. Ob eine Wohnnutzung möglich ist, ist von der Möglichkeit zur Einhaltung der für Wohnräume zulässigen Lärmgrenzwerte abhängig.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
1.25	Ein Dorfzentrum um den Verkehrsmittelpunkt ist und bleibt unattraktiv. Fragen Sie Geschäftsbesitzende in anderen Ortschaften.	21	Mit der Verschiebung der Kreisel entstehen öffentliche Flächen, die sinnvoll genutzt und belebt werden können. Dies steigert die Attraktivität für allfällige publikumsorientierte Nutzungen.	wird zur Kenntnis genommen
1.26	All die kleinen Läden – Haushaltsgeschäfte (das nächste befindet sich in Worb), Elektrofachgeschäfte, Papeterie, Apotheke, Drogerie - sind mangels Rendite verschwunden oder in Grossverteiler integriert worden. Dies wird sich auch nicht ändern, wenn eine Strassensanierung durchgeführt wird. Das Einkaufsverhalten der Bevölkerung hat sich sehr grundlegend geändert. (Möglichst den ganzen Einkauf unter einem Dach.) Dazu wäre es schon sehr vorteilhaft, wenn eine Tangento Haltestelle beim Gemeindehaus realisiert werden würde. Dann wäre das Besuchen der Kirche (Beerdigungen, Gottesdienst etc.) für viele Gemeindeglieder und Gemeindegliederinnen ohne Auto möglich, auch wenn jemand etwas mehr Mühe hat beim Gehen. Super wäre auch, wenn der Bus auch die Thunstrasse erschliessen würde. Vielleicht sogar im Sommer bis zur Badi.	31	Die Haltestelle im Bereich des Gemeindehauses ist in Planung. Es sind noch abschliessende Überprüfungen und die Bearbeitung einer Beschwerde notwendig. Eine bessere Erschliessung der Thunstrasse kann aufgrund des bestehenden Fahrplanes und des momentanen Fahrzeugeinsatzes erst wieder mittelfristig geprüft werden.	wird zur Kenntnis genommen
1.27	Höhere bauliche Dichte und Nutzung der Erdgeschossflächen müsste genauer definiert werden, ist noch sehr unklar.	65	Die höhere bauliche Dichte und Nutzung ist im kommunalen Richtplan Raumentwicklung definiert. Dieser wurde gemeinsam mit der Bevölkerung erarbeitet.	wird zur Kenntnis genommen
Geschwindigkeitsregime				
Frage 2: Sind Sie mit der allgemeinen Ausdehnung der Tempo-30-Zone (kurzfristig) einverstanden?				
Allgemeines				
2.1	So rasch wie möglich umsetzen.	2		wird zur Kenntnis genommen
2.2	In den Stosszeiten wird schon heute Schritttempo gefahren. Tempo 30 ist gefährlich für den Fussverkehr, da sich dieser sicherer fühlt und einfach die Strasse quert.	4	Der Fussverkehr hat bei Tempo 30 keinen Vortritt. Aufgrund von Erfahrungen mit anderen umgesetzten Tempo-30-Zonen auf Ortsdurchfahrten ist aus fachlicher Sicht nicht damit zu rechnen, dass die Mehrheit des Fussverkehrs ohne zu schauen, die Strasse queren wird. Es wird grundsätzlich von allen Verkehrsteilnehmenden erwartet, dass sie auf die anderen Verkehrsteilnehmenden achten (-> Ein Miteinander statt ein Gegeneinander).	wird zur Kenntnis genommen
2.3	Verkehr in den Stosszeiten wird durch Tempo 30 flüssiger und die Sicherheit für den Fussverkehr ist höher. Stau geht ausserdem zu Lasten der Umwelt (CO ₂).	18, 26	Dieser Aussage kann fachlich zugestimmt werden.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
2.4	Bei dem Schwerverkehr (LKW) und dem Landwirtschaftsverkehr mit 3 Meter Breite ist eine Strassenbreite von 6 Meter nicht ausreichend.	29	Mit sechs Metern ist gemäss aktuellen Normen der Begegnungsfall Lastwagen / Lastwagen bei Tempo 30 gewährleistet. Bei seitlichen Begrenzungen wie Längsparkierung wurde darauf geachtet, dass ein zusätzlicher Abstand zum Fahrbahnrand vorhanden ist. Der Querschnitt von 6.00m wird in der Fachsprache auch Schmalfahrbahn genannt. Dieser Querschnitt wurde schon in mehreren Ortschaften (teilweise ebenfalls im ländlichen Raum) angewendet, wenn die vorhandenen Platzverhältnisse eingeschränkt waren.	wird zur Kenntnis genommen
2.5	In den Zeiten, in denen viele Schulkinder unterwegs sind, ist die Einführung von Tempo 30 sinnvoll.	34	Aufgrund der Verständlichkeit und der fehlenden Sicherheit zu den anderen Tageszeiten wird aus fachlicher Sicht und von Seiten Kanton die Einführung einer zeitlich eingeschränkten (dynamischen) Tempo-30-Zone nicht unterstützt. Bei einem dynamischen Geschwindigkeitsregime müsste sich die Strassenraumgestaltung an der höheren Geschwindigkeit orientieren. Es sind deshalb ständige Tempo-30-Zonen vorgesehen. Auch hinsichtlich Lärm könnte damit genau in der Nacht keine Verbesserung erzielt werden.	wird zur Kenntnis genommen
2.6	Ich wäre für eine Probephase. Ich befürchte eine ständig stehende Kolonne über den ganzen Tag, da es auch immer wieder zum Stillstand wegen den Fussgängerquerungen kommen wird.	36	Nach der Einführung der Tempo-30-Zone wird vom Kanton ein Monitoring durchgeführt. Falls im Rahmen dieses Monitorings Missstände bzw. Schwachstellen festgestellt werden, können Signalisations- oder Markierungsmassnahmen in kürzester Zeit angepasst bzw. zusätzlich umgesetzt werden. Im Vergleich zu baulichen Massnahmen benötigen diese aufgrund der Kosten und der notwendigen Genehmigungsprozesse keine so lange Planungs- und Umsetzungsphase.	wird zur Kenntnis genommen
2.7	Ich hätte gerne noch eine Temporeduzierung am Terrassenweg von 40 auf 20. Wäre das im Rahmen dieses Projektes auch möglich?	48	Der Terrassenweg ist nicht Bestandteil des Bearbeitungsperimeters. Im Rahmen des Projektes "Verkehrsberuhigung in Quartierstrassen" ist die Einführung vom Tempo 30 auf dem Terrassenweg vorgesehen.	wird zur Kenntnis genommen
2.8	Ich befürchte, dass die Autofahrenden Tempo 30 ausserhalb der Stosszeiten nicht einhalten werden und es deshalb zusätzlich bauliche Massnahmen benötigt. Fall diese umgesetzt werden, könnte das zu einer Verschlechterung für den Veloverkehr führen.	52	Nach Einführung der Tempo-30-Zone wird vom Kanton ein Monitoring durchgeführt. Im Rahmen dieses Monitorings werden auch die Geschwindigkeiten der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gemessen. Falls die Auswertung zeigt, dass zusätzliche Massnahmen nötig sind, wird es sich aufgrund der Funktion als Kantonstrassen nicht um bauliche Massnahmen handeln, welche gefährlich	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			für den Veloverkehr werden könnten (wie z.B. punktuelle seitliche Einengungen etc.).	
2.9	Es bringt keine Sicherheit und verschärft die Situation. Es gibt keine Fussgängerstreifen mehr, der Fussverkehr darf aber die Strasse überall queren. Der Fussverkehr weiss nicht, dass er keinen Vortritt hat.	57	Je nach Strassenachse werden nach wie vor Fussgängerstreifen markiert sein. Die ange-dachten Fussgängerstreifen sind in den Pro- jektplänen ersichtlich. Sobald ein Fussgän- gerstreifen markiert ist, darf die Strasse bis 50m davon entfernt nicht überquert werden. Andere Beispiele wie Köniz oder Huttwil zei- gen, dass flächiges Queren auf Ortsdurch- fahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 funktioniert. Falls sich zeigen sollte, dass das flächige Queren in den ange- dachten Bereichen nicht funktioniert, können in einem zweiten Schritt zusätzlich Fussgän- gerstreifen markiert werden. Der definitive Entscheid hinsichtlich Einfüh- rung des flächigen Querens wird im Rahmen des konkreten Projekts gefällt.	wird zur Kenntnis genommen
2.10	Die Verengung der Fahrbahn zugunsten breiterer Trottoirs ist begrüssenswert. Jedoch wird dadurch ein Risiko für den Veloverkehr gene- riert. Evtl. gibt es - zumindest teilweise - genü- gend Platz um Fussverkehr und Veloverkehr auf dem "Trottoir zu kombinieren".	63	siehe Stellungnahme 1.3 Die vorhandenen bzw. die zukünftigen Trot- toirs sind nicht genügend breit, um Fuss- und Veloverkehr kombinieren zu können. Auch müsste aufgrund des Behinderten- gleichstellungsgesetzes die Infrastruktur für den Veloverkehr von der Infrastruktur für den Fussverkehr baulich getrennt werden. Dies ist notwendig, damit seheingeschränkte Personen die verschiedenen Bereiche ertas- ten und eine sichere Infrastruktur zur Verfö- gung gestellt werden kann. Weiter wird eine gemeinsame Führung des Fuss- und Velo- verkehr in einem solchen Bereich aus fachli- cher Sicht aufgrund der momentanen Ent- wicklung hinsichtlich der E-Bikes als äus- serst kritisch betrachtet, da die Differenz der Geschwindigkeiten der beiden Verkehrsmi- tel immer höher wird und es zu immer mehr Konflikten kommt.	wird zur Kenntnis genommen
2.11	Tempo-30 Zone sollte überdacht werden. Viel- leicht wäre Tempo 40 zweckmässiger und mit den Verkehrsregeln (Fussgängerstreifen) einfacher handhabbar. Der Knotenpunkt zwingt so- wieso zur Langsamfahrt.	65, 70	Die heutige Praxis geht von 50 km/h (dort, wo die übergeordnete Funktion im Vordergrund steht) und 30 km/h (dort, wo die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs und die Querungen im Vorder- grund stehen) in Ortschaften aus. Tempo 40 wird vom Kanton nicht unterstützt. Bezüglich Fussgängerstreifen siehe Stel- lungnahme 2.9	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
2.12	Wieso wird nicht von Anfang an die Tempo-30-Zone ausgedehnt? So kann eine Verunsicherung bei allen Verkehrsteilnehmenden vermieden werden. Zudem können Kosten eingespart werden. Planung / Auflage / Einsprachen usw. können in einem Verfahren abgearbeitet werden.	47	Auch beim Kanton gibt es die Überlegungen, die Tempo-30-Zone von Anfang an bis zum Knoten Mooshausstrasse auszudehnen. Ein Grund dafür sind die notwendigen Massnahmen hinsichtlich Veloverkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Indem diese Überlegungen nun von einzelnen Mitwirkungseingaben unterstützt wird, wird geprüft, ob Tempo 30 auf der Emmentalstrasse bereits kurzfristig ab dem Knoten Mooshausstrasse signalisiert werden kann.	Eintreten
2.13	Dynamisches Geschwindigkeitsregime einführen.	69	siehe Stellungnahme 2.5	Nicht eintreten
Ausdehnung Tempo 30				
2.14	So kurze Tempo-30-Strecken auf Hauptstrassen finde ich wenig sinnvoll, im Quartier wäre das in Ordnung.	3		wird zur Kenntnis genommen
2.15	Die 30er-Zone sollte noch weiter über den Burgweg hinausgezogen werden, da dort zu Zahnarzt/Arzt Ein- und Ausfahrten bestehen und ebenso ein Fussgängerstreifen für Kinder vorhanden ist. Nicht, dass am Ende der 30er-Zone auf 50 beschleunigt wird und dadurch der Ein-/Ausgangsverkehr und der Fussverkehr gefährdet sind.	10	Der Eingang der Tempo-30-Zone auf der Burgdorfstrasse wird weiter Richtung Norden verschoben und nördlich der Einmündung Sonnrainstrasse platziert.	Eintreten
2.16	An der Burgdorfstrasse Nord muss die Tempo-30-Zone unbedingt nach oben vor die Einmündung in die Sonnrainstrasse (bei Gärtnerei Hofmann) verschoben werden. Somit würde sich eine zusammenhängende Tempo-30-Zone Sonnrainstrasse in Richtung Bahnhof ergeben. Der sehr stark begangene Fussgängerstreifen (viele ältere Leute) zwischen Kino und zahnärztlichem Institut wäre so auch besser geschützt. Unter anderem würden die Verkehrsteilnehmenden so bereits mit reduziertem Tempo in die Schmalfahrbahn einfahren. Eine ausgeweitete Tempo 30 Zone führt weiter dazu, dass die Velofahrenden nicht überholt werden können und dadurch keine gefährlichen Überholmanöver stattfinden.	7, 14, 25, 46, 66	siehe Stellungnahme 2.15	Eintreten
2.17	Konolfingen ist ein Verkehrszentrum und hat keine Umfahrungsstrassen (wie z.B. Worb). Eine Reduktion auf 30 ist nicht sachgerecht und bringt weder mehr Ruhe noch Sicherheit.	21	Der Kanton und die Gemeinde sind überzeugt, dass mit dem vorliegenden Projekt eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden erzielt werden kann. Der Durchgangsverkehr, welcher aufgrund der fehlenden Umfahrungsmöglichkeit, durch Konolfingen verkehrt, kann durch die erarbeiteten Massnahmen verträglicher abgewickelt werden.	Wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
2.18	Die Ausdehnung der Tempo-30-Zone müsste bereits in der kurzfristigen Variante bei der Emmentalstrasse ab Einmündung Mooshausstrasse und bei der Burgdorfstrasse ab Gärtnerei Hofmann beginnen.	15, 24, 33, 59, 79	siehe Stellungnahmen 2.12 und 2.15	Eintreten
2.19	Tempo 30 auf der Burgdorfstrasse sollte noch weiter ausgedehnt werden (bis Grünegrain oder Buchwaldstrasse), damit das Überqueren der Strasse in der Kurve einfacher wird.	28	siehe Stellungnahme 2.15	Nicht eintreten
2.20	Auf der Burgdorfstrasse würde eine Tempo-30-Zone auch ab der Unterführung, an der Stelle an der momentan Tempo 40 signalisiert ist, reichen.	38	siehe Stellungnahme 2.15	Wird zur Kenntnis genommen
2.21	Im Hinblick auf den Neubau des Schulhaus Stalden und der Migros, mit regem Fussgängerverkehr, sollte die Zone 30 auf der Thunstrasse bis zum Schulhaus Stalden ausgedehnt werden. Das erhöht die Sicherheit für alle Zufussgehenden.	42	Dieser Bereich der Thunstrasse ist nicht Teil des Bearbeitungsperimeters. Das Anliegen wird aber an den Kanton weitergeleitet. Im Rahmen der Planung für den neuen Kreisell bei der Migros kann dies geprüft werden.	Wird zur Kenntnis genommen
2.22	So schnell wie möglich umsetzen. Auch die Ausdehnung bis zum Coop-Kreisell sollte sofort gemacht werden.	54	Es wird geprüft, die Tempo-30-Zone bereits vor Umgestaltung des Kreuzplatzes und der einzelnen Strassenachsen einzuführen, sozusagen als Sofortmassnahme. Zu diesem Zweck würden nur signal- und markierungstechnische Massnahmen umgesetzt werden. Bis zur Umgestaltung der Emmentalstrasse würden auch auf diesem Strassenabschnitt Fussgängerstreifen markiert werden, da das flächige Queren ohne Mittelbereich als zu gefährlich bzw. nicht sinnvoll eingestuft wird. siehe Stellungnahme 2.12	Wird zur Kenntnis genommen / Eintreten
2.23	Thunstrasse: Bevorzugung der langen Variante für Tempo 30. Burgdorfstrasse: Tempo 30 sollte unbedingt verlängert werden bis Einmündung Sonnrainstrasse, von da an Tempo 40 bis Einmündung Alpenstrasse (Schulwegsicherheit, Lärmreduktion).	80	siehe Stellungnahmen 2.12 und 2.15 Die Strecke zwischen Sonnrainstrasse und Alpenstrasse ist nicht mehr Teil des Bearbeitungsperimeters. Das Anliegen wird vom Kanton aber zur Kenntnis genommen.	wird zur Kenntnis genommen / Eintreten
Frage 3: Erachten Sie die langfristige Ausdehnung der Tempo-30-Zone auf der Emmentalstrasse als sinnvoll?				
Allgemeines				
3.1	Auch die langfristige Option sollte kurzfristig umgesetzt werden.	15, 54, 63	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
3.2	Sollte die Fahrbahn wirklich zu Lasten der Vorgärten (entsiegelte Fläche) vergrössert werden? Alternativ könnten gebündelte Querungen vorgesehen werden, um die Fahrbahn so schmal wie möglich zu halten.	18	Eine geringe Verbreiterung der Fahrbahn ist nur auf der Emmentalstrasse vorgesehen. Auf allen anderen Strassenabschnitten wird der Querschnitt zugunsten des Trottoirs reduziert. Mit dem Mittelbereich auf der Emmentalstrasse soll das Queren in zwei Etappen ermöglicht werden. Aufgrund der	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			vorhandenen Verkehrsmengen wären gemäss den Standards für Kantonsstrassen auch bei gebündelten Querungen Querungshilfen in Mittellage notwendig, was ebenfalls mit einer Aufweitung der Fahrbahn einhergeht.	
3.3	Bringt weder Sicherheit noch Lärmreduktion. Schade für die vielen Gelder, welche in Kantonsstrassen investiert wurden.	21		wird zur Kenntnis genommen
3.4	Sobald die Strasse bis zum neuen Kreisel Mooshausstrasse saniert (und verengt) wird, muss ab dem Kreisel Tempo 30 gelten.	25	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
3.5	Erachte ich nicht als notwendig.	34		wird zur Kenntnis genommen
3.6	Beurteilung der langfristigen Ausdehnung der Tempo-30-Zone nach einer Testphase.	36	siehe Stellungnahmen 2.6 und 2.12	Nicht eintreten
3.7	Ausdehnung soll von Anfang an eingeführt werden, dies schafft für alle Verkehrsteilnehmenden klare Verhältnisse. Sowohl Zufussgehende als auch Velofahrende sind schon jetzt bis zum Coopzenter unterwegs. Zwischen Denner und Coop befindet sich u.a. die Bank SLM/Post und auf der gegenüberliegenden Strassenseite das Altersheim.		siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
3.8	Somit sind Velos schneller.	70		wird zur Kenntnis genommen
Ausdehnung Tempo 30				
3.9	Tempo 30 bis Dorfausgang.	2	Der Bearbeitungsperimeter wurde auf den in den Unterlagen beschriebenen Bereich begrenzt. Eine allzu grosse Ausdehnung auf allen Kantonsstrassen bis zum Dorfausgang wird aufgrund der Akzeptanz aus fachlicher Sicht als kritisch gesehen. Eine Erweiterung der Tempo-30-Zone in Zusammenhang mit einer Anpassung der allgemeinen Verkehrspolitik auf Kantonsstrassen ist zukünftig aber nicht ausgeschlossen.	Nicht eintreten
3.10	Die Ausdehnung der Tempo-30-Zone sollte auf allen Hauptverkehrsachsen eingeführt werden.	7	siehe Stellungnahme 3.9	Nicht eintreten
3.11	Ziel muss es sein, ab Coop auf Tempo 30 zu reduzieren und den Kreisel zu bauen. Dadurch beruhigt sich der Verkehr automatisch.	38	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
3.12	Unbedingt bis Coop-Kreisel, durch Tempo 30 wird zusätzlich eine Lärmreduktion erreicht und dies ohne bauliche Massnahmen wie z.B. eine Lärmschutzwand.	79, 80	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
Frage 4: Welche der zwei Optionen der Thunstrasse bevorzugen Sie?				
Allgemein				
4.1	Keine ganztägige Temporeduktion bringt nur Ärger und Unverständnis.	21	Die bisher gesammelten Erfahrungen zeigen, dass ganztägige Temporeduktionen besser als zeitlich eingeschränkte (dynamische) Temporeduktionen verstanden werden. siehe Stellungnahme 2.5	wird zur Kenntnis genommen
4.2	Eine Reduktion der Fahrbahnbreite muss gut überlegt werden, damit die Radfahrerinnen und Radfahrer nicht noch stärker in Bedrängnis kommen.	44	siehe Stellungnahme 1.3	Wird zur Kenntnis genommen
4.3	Ist mit "Option 2" die "Ausdehnung lang" (so heisst es im Text) gemeint? Im Fragebogen ist dann nur "Option 1" und "Option 2" erwähnt. Das ist m.E. etwas unglücklich.	46	Danke für den wertvollen Hinweis. Wir bemühen uns, dies beim nächsten Mal besser zu machen.	wird zur Kenntnis genommen
4.4	In diesem Bereich ist ein höheres Tempo als 30km/h schon heute kaum möglich.	63	Diese Einschätzung wird aus fachlicher Sicht geteilt.	wird zur Kenntnis genommen
Ausdehnung Tempo 30				
4.5	Sicher die Ausdehnung lang auf der Thunstrasse.	79		wird zur Kenntnis genommen
4.6	Wir bevorzugen im Allgemeinen die längere Variante. Noch besser wäre jedoch die Ausdehnung der Tempo-30-Zone mindestens bis zum Schloss Hünigen.	2	siehe Stellungnahme 2.21	wird zur Kenntnis genommen
4.7	Unbedingt Ausdehnung lang, da in diesem Bereich Schulwege aus den angrenzenden Quartieren die Thunstrasse kreuzen. Mit der geplanten Umgestaltung der Strasse im Bereich des Migros (Neubau Kreisel) und dem Bau des neuen Schulzentrums, erachte ich es zudem als viel sinnvoller den Bereich Ausdehnung lang bis zum neuen Migroskreisel auszudehnen. Es macht keinen Sinn zwischen Migroskreisel und Optiker Schuster auf höchstens 100 Metern Tempo 50 zuzulassen.	5	siehe Stellungname 2.21	wird zur Kenntnis genommen
4.8	Wenn konsequent 30er-Zonen eingeführt werden, muss auch die Thunstrasse gleichbehandelt werden	36		wird zur Kenntnis genommen
4.9	Tempo 30 muss so gewählt sein, dass es auch die Einmündung der Inselstrasse absichert. Am besten auch hier ab Kreisel inkl. Quartier Inseli.	27, 38	siehe Stellungnahme 2.21	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
4.10	Keiner der beiden Optionen ist zukunftsorientiert. Hier muss die Tempo-30-Zone zwingend mindestens bis zur Migros-Kreuzung ausgedehnt werden. Denn aufgrund der neuen Migros-Filiale und diverser anderer Geschäfte zwischen dem Kreuzplatz bis zum Bahnübergang ist das Langsamverkehrsaufkommen gross. Wieso wird die Temp-30-Zone nicht bis zum Schulhaus Stalden erweitert?	47	siehe Stellungnahme 2.21	wird zur Kenntnis genommen
Führung Fussverkehr				
Frage 5: Sind Sie mit der vorgesehenen Führung des Fussverkehrs einverstanden?				
Allgemein				
5.1	Die beschriebenen Probleme, welche hier suggeriert werden, sind schon fast Vorstadtprobleme. Diese machen den Verkehr nur gefährlicher und lösen keine Probleme, zudem ist dafür eine Gleichstellung der Verkehrsteilnehmenden ja schon zwingend, was ich kategorisch ablehne.	12	Der Kanton und die Gemeinde verfolgen das Ziel, für alle Verkehrsteilnehmenden eine verträgliche Situation zu gewährleisten. Zudem soll auch die angedachte Nutzungsentwicklung rund um den Kreuzplatz unterstützt werden. Da keine unbegrenzten Flächen vorhanden sind, müssen von allen Verkehrsteilnehmenden für eine Verbesserung der Situation gewisse Kompromisse in Kauf genommen werden.	wird zur Kenntnis genommen
5.2	Beim Kreuzplatz kann ich mit einem Verzicht eines Fussgängerstreifens auf der Hünigen- und Emmentalstrasse leben. Auf der Thunstrasse erachte ich es als nicht ideal. Dies ist ein Hauptübergang ins Zentrum.	21	siehe Stellungnahme 7.1	wird zur Kenntnis genommen
5.3	Flächiges Queren erachte ich für Kinder nur dann als sicher, wenn der Verkehr so langsam ist, dass die Autofahrenden auf ein plötzliches Anhalten vorbereitet sind. Das ist aktuell mit den grossen schweren Lastern schwierig. Möglicherweise sollte mittels permanenten Schildern auf querende Kinder hingewiesen werden.	42	siehe Stellungnahmen 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
5.4	Der Verkehrsfluss ist zu den Stosszeiten schon jetzt stark behindert. Wenn in Zukunft das Queren der Strasse überall möglich ist, wird der Stau extrem verstärkt - und somit steigt auch die Umweltbelastung.	49	Auswertungen hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Köniz haben gezeigt, dass der Verkehrsfluss mit dem flächigen Queren verbessert werden kann. Am Anfang waren in Köniz Fussgängerstreifen markiert. Aufgrund des schlechten Verkehrsflusses hat man diese Fussgängerstreifen dann durch flächiges Queren ersetzt.	wird zur Kenntnis genommen
5.5	Fussgängerstreifen etwas weiter vom Kreisell entfernt platzieren, würde weniger Stau geben (mind. 2-3 Autoplatze).	70	Gemäss den gültigen Normen ist ein Abstand von der Einfahrt des Kreisells von insgesamt einem Fahrzeug einzuplanen. Dieses Mass ist als Kompromiss zwischen Wunschlinie des Fussverkehrs und den Bedürfnissen der Autolenkenden zu verstehen. Wenn der Fussgängerstreifen weiter weg vom Kreisell platziert würde, besteht die Gefahr, dass der	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			Fussverkehr "wild" die Strasse queren würde, da der Fussgängerstreifen zu weit von der Wunschlinie entfernt platziert ist. Dadurch kann es zu gefährlichen Situationen kommen.	
5.6	In der Bernstrasse ist doch gar keine Bushaltestelle. Oder schafft man eine? Dann fehlt das Gegenstück auf der anderen Seite. Die Fussgängerstreifen sollten möglichst nahe bei den Kreiseln sein.	81	Hinsichtlich Fussgängerstreifen siehe Stellungnahme 5.5 Auf der Bernstrasse ist in beide Richtungen eine Bushaltestelle geplant. Beide Haltestellen sind in den Projektplänen ersichtlich.	wird zur Kenntnis genommen
Verkehrssicherheit Zufussgehende				
5.7	Das Queren ist selbst mit Tempo 30 noch gefährlich	2, 57	Die Auswertung der Unfälle der letzten fünf Jahre hat gezeigt, dass nur ein einziger Unfall beim Kreuzplatz mit Beteiligung eines Zufussgehenden passiert ist (ansonsten nur Auffahrunfälle durch plötzliches Bremsen bei den Fussgängerstreifen). Zudem ist während den Stosszeiten ein respektvolles "Miteinander" zu beobachten. Mit den angedachten Massnahmen (baulich und nichtbaulich) kann die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Aus fachlicher Sicht kann deshalb eine genügend sichere Infrastruktur für den Fussverkehr angeboten werden.	wird zur Kenntnis genommen
5.8	Sehr Gefährliche Lösung aus Sicht vom Schwerverkehr	29	Nach Umsetzung des betreffenden Teilprojektes wird vom Kanton ein Monitoring durchgeführt. Bei Verifizierung von allfälligen gefährlichen Situationen und Konflikten können relativ kurzfristig Massnahmen ergriffen werden. siehe auch Stellungnahme 7.1	wird zur Kenntnis genommen
5.9	Keine Fussgängerstreifen auf der Emmentalstrasse und auf der Thunstrasse sind während der starken Verkehrszeiten absolut unpraktisch und für die Autolenkenden sehr gefährlich. Von den Velofahrenden werden ja sowieso die meisten Verkehrsregeln des Öfteren missachtet.	31	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
5.10	Zu bedenken gibt es hier, dass eine Mischform von Strassenquerungen mit und ohne Fussgängerstreifen zu Verunsicherungen und Unklarheiten führen kann.	47	Die Strassenräume sollen so gestaltet werden, dass die Unterschiede klar erkennbar sind. siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
5.11	Aber immer mit Fussgängerstreifen; ohne geht das nicht.	54	siehe Stellungnahme 5.8	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
5.12	Würde die bisherigen Fussgängerstreifen belassen, da diese von den Schulkindern stark benutzt werden. Weitere Zunahme dann mit der Zentralisierung der Schule im Stalden. Die Verkehrsteilnehmenden sind heute nicht geübt mit flächigen Querungsmöglichkeiten, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt.	29, 63, 80	siehe Stellungnahme 5.8	Nicht eintreten
5.13	Bei allen Hauptverkehrsachsen sollten Fussgängerstreifen vorgesehen werden. Es dient der Verkehrssicherheit nicht, wenn es an diesem vielbefahrenen Verkehrsknotenpunkt Strassen mit und ohne Fussgängerstreifen hat. Dies verunsichert alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Auswärtige. Deshalb wäre mit Tempo 40 die Situation auch rechtlich klarer.	65	siehe Stellungnahmen 2.11, 5.8 und 5.10	Nicht eintreten
5.14	Die Emmental- und Thunstrasse sollten nur punktuelle Stellen zum Überqueren der Strasse aufweisen. Dies würde den Verkehrsfluss optimieren. Schulkinder sind sicherer, wenn sie nur an bestimmten Stellen die Strasse überqueren dürfen.	74	Für die Schulkinder stehen ausserhalb des Bereiches rund um den Kreuzplatz Alternativen zum Queren der Strasse zur Verfügung. Auch sollen die Schulkinder die Verbindung Burgdorfstrasse - Bernstrasse nutzen. Die Schulkinder, welche von Richtung Bahnhofunterführung kommen, müssen so die Strasse einmal weniger queren. siehe Stellungnahmen 5.4 und 5.8	Nicht eintreten
5.15	Bin nicht sicher, ob die Fussgängerstreifen wirklich weg müssen?	79	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
Unterführung				
5.16	Wohl aus Kostengründen fehlt mir eine "Sternunterführung" mit je einem Ausgang in Richtung Bahnhof / Emmental-Hünigenstrasse / Thunstrasse / Bernstrasse - Kirchweg.	15	Diese Variante wurde ebenfalls geprüft. Diese ist neben den hohen Kosten aufgrund der einzuhaltenden Vorgaben und Normen schlichtweg nicht möglich (Gefälle, notwendige Dimensionierung, Behindertengleichstellungsgesetz etc.). Weiter weist die Variante etliche Nachteile auf. Unter anderem wird der öffentliche Raum durch die erforderlichen Rampen stark zerschnitten und so schlecht zugänglich und es könnten aufgrund des fehlenden Platzes keine oberirdischen Querungsmöglichkeiten mehr angeboten werden. Die Gefahr von "wildquerendem" Fussverkehr, welche die Umwege durch die Unterführung nicht gehen möchten, wäre so um einiges grösser, als mit der vorliegenden Lösung. Zudem kann in den Randzeiten die soziale Sicherheit nicht gewährleistet werden, da dies nur mit belebenden unterirdischen Geschäftsnutzungen sichergestellt werden könnte. Schlussendlich widerspricht eine solche Lösung auch den Zielen der Gemeinde, welche sie im Rahmen des	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			kommunalen Richtplanes Raumentwicklung definiert haben.	
5.17	Die bestehende Unterführung soll erhalten bleiben und aufgewertet werden, wegen den Sichtverhältnissen der Bahnunterführung (Fahrtrichtung Süd).	69	Die Unterführung wird kurzfristig beibehalten. Langfristig muss die Unterführung aber entfernt werden. Eine Aufwertung und Anpassung an die heutigen Standards ist aufgrund der bestehenden Platzverhältnisse nicht möglich. Die bestehende Unterführung weist u.a. im Konkreten folgende Defizite auf: Nichteinhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (Gefälle Rampen), ungenügende Dimensionierung und fehlende soziale Sicherheit in den Randstunden. All diese Defizite führen dazu, dass die Unterführung von einem Teil der Bevölkerung gemieden wird. Die notwendigen Sichtweiten auf den ange-dachten Fussgängerstreifen können mit der vorgesehenen Temporeduktion auf 30 eingehalten und sichergestellt werden. Die Gemeinde ist zudem bestrebt, bei der Arealentwicklung Bernstrasse Nord die Sichtverhältnisse auf der Westseite der Burgdorfstrasse noch weiter zu verbessern.	wird zur Kenntnis genommen
Frage 6: Sind Sie mit der kurz- und langfristigen Einführung des flächigen Querens auf der Emmentalstrasse einverstanden?				
Allgemein				
6.1	Die Mittelinseln sollten punktuell mit Bäumen bepflanzt werden, um die Begrünung und Verschattung des asphaltieren Strassenraumes zu stärken.	18	Die genaue Gestaltung bzw. Bepflanzung der baulichen Elemente werden in den nächsten Projektschritten definiert. Aufgrund des Klimawandels sind für diese Elemente Begrünungselemente bzw. eine Entsiegelung geplant. Die Setzung von hohen Begrünungselementen ist aufgrund der damit einhergehenden Sichteinschränkungen leider nicht möglich, da damit die Verkehrssicherheit reduziert würde.	Nicht eintreten
6.2	Keine zu lange Zone, sonst wird die Fahrbahn dauernd blockiert sein.	36	siehe Stellungnahme 5.4	wird zur Kenntnis genommen
6.3	Steigert die Attraktivität des Zentrums und beruhigt sicherlich auch den Verkehr.	38		wird zur Kenntnis genommen
6.4	Kurzfristig OK, langfristig geht es zu weit	45	Ob der Bereich des flächigen Querens in der Emmentalstrasse verlängert wird, hängt auch von den zukünftig angrenzenden Nutzungen ab.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
6.5	Die Tempo-30-Zone soll von Anfang an bis zum Coopcenter ausgedehnt werden. Hier können die Kosten für den Bau und Unterhalt der Insel und Fussgängerstreifen vor der Post eingespart werden. Zudem wird so die Sicherheit des Langsamverkehrs in diesem Perimeter erhöht, was wiederum auch den Bewohnenden des Altersheims zugutekommt.	47	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
6.6	Kein flächiges Queren, dafür bereits zu Beginn längerfristige Variante mit Tempo 40.	65	siehe Stellungnahme 2.11	Nicht eintreten
6.7	v.a. mit dem optisch gut sichtbaren Mittelstreifen	80	siehe Stellungnahme 2.9 In den weiteren Projektierungsschritten wird die genaue Ausgestaltung des allfälligen Bereiches für flächiges Queren definiert. Ziel ist es, eine optisch gut sichtbare und verständliche Gestaltung umzusetzen.	wird zur Kenntnis genommen
Fussgängersicherheit				
6.8	Flächiges Queren ist gefährlich (Beispiel Thun)	4, 57	Ob flächiges Queren geeignet ist, ist von den ortsspezifischen Gegebenheiten abhängig. Eine pauschale Bewertung hinsichtlich flächigem Queren ist aus fachlicher Sicht deshalb nicht möglich. siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
6.9	Flächiges Queren finden wir zu gefährlich, da sich die Automobilisten selten an die Geschwindigkeit halten. Es wird immer unklar sein, wer Vortritt hat. Dieses Regime bietet grosse Unsicherheit. In Konolfingen ist viel zu viel Autoverkehr für flächiges Queren unterwegs.	2, 81	Ob flächiges Queren funktioniert, ist nicht alleine von der Verkehrsmenge, sondern auch von den ortsspezifischen Gegebenheiten und zu einem gewissen Teil auch vom Verhalten der Verkehrsteilnehmenden abhängig. Die Verkehrsbelastung in Köniz ist beispielsweise um einiges höher als auf den Kantonsstrassen in Konolfingen. siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
6.10	Grosse Unsicherheit im Durchgangsverkehr. Überlegung: Was passiert bei einem Lastwagen, wenn plötzlich ein Zufussgehender spontan die Strasse überqueren will?	21	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
6.11	Mindestens im Bereich der neuen Achse Bahnhof Ausgang Süd - Hünigenstrasse muss die Querung sichergestellt werden. Ob es die Quermöglichkeit für einen längeren Teil der Emmentalstrasse braucht, hängt von der Attraktivität der Gewerbe ab, welche entlang der Emmentalstrasse einziehen würden.	25		wird zur Kenntnis genommen
6.12	Fussgängerstreifen sind sinnvoll.	26	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
6.13	Aus meiner Sicht sollte mindestens auf Höhe Raiffeisen ein Fussgängerstreifen vorgesehen werden.	50	Im Bereich von 50m neben einem Fussgängerstreifen darf die Strasse nicht frei gequert werden. Aufgrund dieser Regelung kann auf Höhe der Raiffeisen-Bank im Bereich des flächigen Querens kein Fussgängerstreifen markiert werden. siehe Stellungnahme 5.8	Nicht eintreten
6.14	Motorisierter Verkehr hat immer noch Vortritt. Daher erachte ich es als sehr gefährlich.	56	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
Frage 7: Sind Sie mit der langfristigen Einführung des flächigen Querens auf der Thunstrasse einverstanden?				
Allgemein				
7.1	Bei sehr starkem Verkehr wären punktuelle Übergänge (Fussgängerstreifen) wahrscheinlich für alle Verkehrsteilnehmende übersichtlicher und sicherer.	14	siehe Stellungnahmen 5.4 und 5.8 Das Monitoring hinsichtlich der Emmentalstrasse kann wichtige Erkenntnisse liefern. Auf Basis dieser Ergebnisse kann für die Thunstrasse zu einem späteren Zeitpunkt eine auf Fakten basierte Entscheidung getroffen werden.	wird zur Kenntnis genommen
7.2	Grosse Unsicherheit. Die vom Projekt betroffenen Strassen sind Durchgangsstrassen und in Konolfingen gibt es keine Umfahrungsmöglichkeiten, es fehlt ein Umfahrungskonzept.	21	Die Chance für den Bau einer Umfahrung wurde in der Vergangenheit verpasst. Mit der heutigen Siedlungsstruktur ist keine geeignete Umfahrung mehr mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar. Mit dem vorliegenden Konzept kann der Durchgangsverkehr verträglich abgewickelt werden.	wird zur Kenntnis genommen
7.3	Ein flächiges Queren bedingt attraktive Einkaufsmöglichkeiten auf beiden Seiten der Strasse. Im Moment - und aus meiner Sicht auch langfristig - ist keine solche Entwicklung auf der Westseite der Thunstrasse erkennbar, welche eine flächige Querung erfordern würde. Ein zweiter Punkt ist: Wir haben auf der Thunstrasse ohnehin nicht überflüssigen Platz. Es ist besser, diesen in Trottoirs zu investieren, um die Sicherheit des Fussverkehrs zu verbessern statt für einen Mittelstreifen zu brauchen. Ein weiterer Punkt ist: Aus der Sicht der Autofahrenden können zu viele Querungszonen nerven. Ich finde es besser, wenn wir uns auf die Querung der Emmentalstrasse konzentrieren. Und allenfalls auf der Bernstrasse, wenn der Kreuzplatz Nord eine massive Aufwertung erfahren hat.	25	In der Thunstrasse ist kein längerer Mittelstreifen geplant. Die angedachte Nutzungsentwicklung, welche im kommunalen Richtplan Raumentwicklung definiert wurde, ist Basis für das vorliegende Strassenprojekt. Gemäss diesem Richtplan sind bis zur Einmündung des Birkenweges im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen denkbar. Die Bernstrasse ist aufgrund der angedachten Haltestellen (hohe Haltekanten) nicht für flächiges Queren geeignet.	wird zur Kenntnis genommen
7.4	Kurzfristige Variante beibehalten.	33	siehe Stellungnahmen 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
7.5	Bestehende Fussgängerstreifen reichen eigentlich sehr gut. Beibehalten.	38, 54, 80	siehe Stellungnahmen 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
7.6	Fussgängerstreifen bietet hier für die vielen Schulkinder die bessere Sicherheit.	39	siehe Stellungnahmen 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
7.7	Bringt keine Sicherheit.	57	siehe Stellungnahmen 5.4, 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
7.8	Aus unserer Sicht sollte der Fussgängerstreifen nach dem Kreisel auf der Thunstrasse bestehen bleiben, da auch hier einige Schulkinder die Strasse queren. Fussgängerstreifen sind unserer Meinung nach für Kinder sicherer als flächiges Queren.	59	siehe Stellungnahmen 5.4, 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
7.9	Falls der Fussgängerstreifen sich doch als nützlich erweist, würde ich offen lassen, ob er wirklich entfernt werden muss.	60	siehe Stellungnahmen 5.8 und 7.1	wird zur Kenntnis genommen
7.10	Der kreuzplatznahe Zebrastreifen sollte meines Erachtens bestehen bleiben.	80	siehe Stellungnahme 6.13	wird zur Kenntnis genommen
7.11	Mir ist unklar, wozu der Mehrzweckstreifen dienen soll.	81	Der Mehrzweckstreifen bzw. der Mittelbereich ermöglicht es dem Fussverkehr, die Strasse in zwei Etappen zu queren. Zudem ist die Sicht auf den Fussverkehr für den motorisierten Verkehr somit besser.	wird zur Kenntnis genommen
Schulverkehr				
Frage 8: Sind Sie mit den baulichen Massnahmen für den Schulverkehr einverstanden?				
Allgemein				
8.1	Bereits heute befahren relativ viele Schulkinder mit Trotti und Velo die Bahnhofunterführung. Vor allem frühmorgens ist das aus meiner Sicht nicht ideal, da viel Fussverkehr unterwegs ist, um auf die Perrons zu gelangen.	3	siehe Stellungnahme 1.18	wird zur Kenntnis genommen
8.2	Aus meiner Sicht müssten die Velofurten ganzflächig mit einer Farbe markiert werden, um die Sichtbarkeit der Verkehrsmassnahme massiv zu verbessern.	25	Der Kanton nimmt den Vorschlag auf. Die genaue Ausgestaltung der Velofurten geschieht in Zusammenarbeit mit der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr.	wird im weiteren Prozess geprüft
8.3	Unmittelbar bei den Fussgängerstreifen unbedingt eine Beleuchtung vorsehen.	35	Es ist geplant, in den weiteren Planungsschritten auch die notwendige Beleuchtung detailliert zu betrachten und zu definieren. Basis dafür sind die aktuell gültigen Normen und Arbeitshilfen.	wird zur Kenntnis genommen
8.4	Die Schulkinder sind bestmöglich zu schützen, trotzdem erachte ich es nicht als zielführend, Veloverkehr auf den Trottoirs zuzulassen. Die Verkehrsflächen für den Fussverkehr sind schon heute eher knapp bemessen. Besser wäre hier analog der Situation heute auf der	47	Für die Markierung der Velostreifen auf der Fahrbahn fehlt leider der Platz. Auch ist die Benutzung des Trottoirs durch den Veloverkehr prioritär auf der Seite des Areals Bernstrasse Nord vorgesehen, nachdem die Unterführung aufgehoben und das Areal	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	Bernstrasse auf allen Einfallstrassen Randstreifen zu markieren und vor den Kreiseln entsprechende Hinweise für die korrekte Benutzung des Kreisels mit Velos zu signalisieren. So werden die Kinder bereits von Anfang an mit der Benutzung der Strasse vertraut gemacht und es entstehen später keine Unklarheiten, ob das Trottoir noch mitbenutzt werden darf oder nicht. Zudem müsste hier auch der Gesetzgeber hart durchgreifen, da sonst auf den Gehwegen wohl in kürzester Zeit ein Wildwuchs entsteht.		entwickelt wurde. Womit auf dieser eine grössere Seitenfläche zur Verfügung steht. Bis dahin ist das Velo von den Schulkindern prioritär zu stossen. Kinder bis zu 12 Jahren dürfen gesetzlich so oder so das Trottoir benutzen.	
8.5	Bitte eine grosszügige Umfahrung für den Schulverkehr planen und diesen nicht direkt am Kreisel entlangführen. Ich denke nicht, dass man sich an die «Füsschen» halten wird.	57	siehe Stellungnahme 1.7	wird zur Kenntnis genommen
8.6	Insbesondere die Querung des Kreuzplatzes bleibt für Schulkinder zu Fuss oder mit dem Velo anspruchsvoll. Die bestehende Unterführung sollte unbedingt beibehalten werden. Heute queren Kinder aus den nördlichen Quartieren bereits ab der 1. Klasse täglich den Kreuzplatz und damit mind. einen Übergang (Fussgängerstreifen Bernstr.) und oftmals noch einen weiteren z.B. entlang der Burgdorfstr.	63	Die Beteiligten sind sich bewusst, dass es sich nach wie vor um eine anspruchsvolle Situation handelt. Deshalb wird die Unterführung auch im kurzfristigen Zustand beibehalten. Mit den zusätzlichen nichtbaulichen Massnahmen wie beispielsweise einem Lotsendienst kann aus fachlicher Sicht ein sicherer Schulweg angeboten werden. siehe Stellungnahme 5.7	wird zur Kenntnis genommen
8.7	Bitte Bedürfnisse von Senioren und Gehbehinderten einbeziehen.	65	siehe Stellungnahme 1.23	wird zur Kenntnis genommen
8.8	Warum nicht in die Höhe? Prüfen eines dritten Kreisels für den Fussverkehr über den beiden Kreiseln. Eine Auffahrrampe Richtung Wulehus und eine Richtung ref. Kirche. Daneben Treppen und ev. ein Lift bei der ehemaligen BEKB. Das wäre die grösste Sicherheit für die Schulkinder.	67	Eine solche Variante wurde mit der Begleitgruppe andiskutiert, aber aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses verworfen. Auch war die Begleitgruppe der Meinung, dass eine Überführung aufgrund der damit verbundenen Umwege kaum benutzt werden würde. Diese Einschätzung wird aus fachlicher Sicht unterstützt. Die Variante ist wie eine Unterführung unter dem ganzen Kreuzplatz aufgrund des Platzbedarfes (Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes) zudem schlichtweg nicht möglich. Auch wird bezweifelt, ob die Schulkinder die Überführung benutzen und die Strasse nicht einfach wild queren würden. Der Kanton und die Gemeinde sind überzeugt, dass mit den angedachten Massnahmen ein sicherer Schulweg gewährleistet wird und gleichzeitig das Vertrauen und die Selbstständigkeit der Schulkinder unterstützt werden kann. siehe Stellungnahme 5.16	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
8.9	Warum sind die Velofurten nicht bei jedem Fussgängerstreifen auf der gleichen Seite angeordnet? (z.B. Thunstrasse)	69	Danke für den Hinweis. Dies wird in den Plänen noch angepasst.	Eintreten
8.10	Frage: Wie ist das gemeint, dass aus den nördlich liegenden Quartieren Schulkinder erst ab der 4. Klasse den Kreuzplatz zu Fuss oder mit dem Velo queren müssen? Werden diese mit dem ÖV oder Schulbus geführt oder nutzen sie einen Pedibus?	70	Alle Kinder aus den nördlichen Quartieren, für welche die selbständige Bewältigung des Schulweges zumutbar ist, queren den Kreuzplatz zu Fuss oder mit dem Velo. Das kann je nach Wohnort ab der 1. Klasse zutreffen (mit Velo ab 4. Klasse). Für die restlichen Schulkinder aus den nördlichen Quartieren sowie aus den anderen Quartieren und Ortsteilen, für welche der Schulweg nicht zumutbar ist, werden Massnahmen erarbeitet. Initiativen wie der Pedibus sind unabhängig davon angedacht und von offizieller Seite erwünscht. Die Aussage aus dem Begleittext zur Mitwirkung, auf welche die Frage Bezug nimmt, ist entsprechend nicht ganz korrekt. Die Erläuterungen bezogen sich auf die Schulkinder, für welche der Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo nicht zumutbar ist. Wir entschuldigen uns für allfällige Missverständnisse.	wird zur Kenntnis genommen
8.11	Velospur Burgdorfstrasse aufsteigend unverzüglich markieren.	79	Das Thema eines einseitigen Radstreifens bergauf ist auch in anderen Gemeinden aktuell. Die Fachstelle Langsamverkehr des Tiefbauamtes hat im letzten Jahr dazu Videoanalysen durchgeführt, und zwar auf Strassen, die – wie auch die Burgdorfstrasse – so schmal sind, dass ein Radstreifen nur markiert werden kann, wenn dafür die Mittellinie der Strasse entfernt wird. Das abgeleitete Fazit aus den Aufnahmen war, dass ein einseitiger Radstreifen ohne Mittellinie die Sicherheit nicht erhöht. Sobald beim Überholen ein Fahrzeug entgegenkommt, reduzieren die Autofahrenden den Abstand zu den Velofahrenden. Der Kanton wird deshalb die Mittellinie wieder markieren, allerdings asymmetrisch, mit einem breiteren Fahrstreifen bergauf.	wird zur Kenntnis genommen
8.12	Bin nicht betroffen und deshalb nicht "zuständig". Was sind "Velofurten"?	81	Velofurten ermöglichen es dem Veloverkehr, parallel zum Fussverkehr die Strasse zu queren. Die Velofurten sind entsprechend parallel und direkt neben dem Fussgängerstreifen angeordnet.	wird zur Kenntnis genommen
Unterführung				
8.13	Eine langfristige, sichere Lösung für die Kinder kann nur eine Unterführung bringen.	15	siehe Stellungnahmen 5.16, 5.17 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
8.14	Für den Schulverkehr ist vieles zu tun. Obwohl es kostenintensiv ist, ist die Unterführung für die Sicherheit das Beste. Diese sollte sogar mit einer flächigen Passarelle unterhalb des Kreisel erweitert werden (Wankdorfkreisel für Fussgänger in klein).	12	siehe Stellungnahmen 5.16, 5.17 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
8.15	Unterführung möglichst frühzeitig abbrechen.	72	Die Unterführung wird im kurzfristigen Zustand als Kompromisslösung beibehalten. Mittel- und langfristig wird diese dann in Zusammenhang mit der Neugestaltung des Kreuzplatzes abgebrochen.	wird zur Kenntnis genommen
8.16	Die heutige Fussgängerunterführung soll unbedingt bestehen bleiben. Ist sie doch für Zufussgehende und Schulkinder (die das Velo stossen) die sicherste Möglichkeit die Strasse zu queren.	23, 74	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	Nicht eintreten
Frage 9: Sind Sie mit den <u>nicht</u>baulichen Massnahmen für den Schulverkehr einverstanden?				
Allgemein				
9.1	Dies ist wohl die momentan beste, machbare Lösung	15		wird zur Kenntnis genommen
9.2	Die Instruktionen befürworte ich, aber ist der Lotsendienst wirklich nötig?	21	Das detaillierte Konzept ist noch in Erarbeitung. Der Lotsendienst wird grundsätzlich als wichtige Massnahme erachtet. Ob dieser dauerhaft zu Schulanfang und -ende eingesetzt werden muss, wird ein entsprechendes Monitoring zeigen.	wird zur Kenntnis genommen
9.3	Genügend Bezeichnungen mit Tafeln / Schildern auf Strasse (Achtung ev. schneebedeckt).	36		wird zur Kenntnis genommen
9.4	Fixer Schullotsendienst erwünscht.	42	siehe Stellungnahme 9.2	wird zur Kenntnis genommen
9.5	Das reicht nicht. Für die Sicherheit der Schulkinder bei einer solch vielbefahrenen Kreuzung braucht es zusätzliche Massnahmen.	46	Die Erfahrungen von anderen Projekten zeigen, dass die geplanten Massnahmen genügen, zumal im Vergleich zu anderen Projekten relativ viele Massnahmen hinsichtlich der Schulwegsicherheit umgesetzt werden. Ebenfalls stehen auch alternative Schulwege ohne Querung des Kreuzplatzes zur Verfügung. siehe Stellungnahme 5.7	wird zur Kenntnis genommen
9.6	Es braucht nebst der Schulung der Kinder auch Kontrollen. Auch in Bezug auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden sollte heute schon häufiger Präsenz durch die Polizei markiert werden.	50	Das Anliegen wird vom Kanton und der Gemeinde aufgenommen.	wird zur Kenntnis genommen
9.7	Insbesondere die Querung des Kreuzplatzes bleibt für Schulkinder zu Fuss oder mit dem Velo anspruchsvoll. Spätestens mit der Zentralisierung der Schule in Stalden sollte ein Lotsendienst bestehen.	63	siehe Stellungnahme 9.2	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
9.8	"Velofurten werden parallel zu bzw. neben den Fussgängerstreifen angeordnet" Dies ist auf dem Plan nicht klar ersichtlich.	65	Die Velofurten sind auf den Plänen grundsätzlich ersichtlich, aufgrund des Massstabes muss aber etwas reingezoomt werden, da die Velofurten aufgrund ihrer Grösse ansonsten nicht gut erkennbar sind. Dies ist aufgrund der Grösse des Bearbeitungsperiometers leider nicht anders machbar.	wird zur Kenntnis genommen
Frage 10: Wie schätzen Sie den Nutzen der bestehenden Fussgängerunterführung in der Burgdorfstrasse hinsichtlich der Schulwegsicherheit ein?				
Allgemein				
10.1	Ich persönlich benütze die Unterführung äusserst selten. Wie die Unterführung von den Schülern genutzt wird, müsste vor Ort beobachtet werden (Zählung).	14	Im Rahmen des Monitorings wird auch überprüft, wie häufig die Unterführung von den Schulkindern genutzt wird. siehe Stellungnahme 9.2	wird zur Kenntnis genommen
10.2	Vielleicht könnte die Unterführung etwas attraktiver gestaltet werden. Wenn Fussgängerstreifen vorhanden sind, wird die Unterführung meines Erachtens wenig genutzt.	18, 21	siehe Stellungnahmen 5.16, 8.8 und 10.1	wird zur Kenntnis genommen
10.3	Wenn eine sichere ebenerdige Querung des Kreuzplatzes möglich ist, kann ruhig auf die Unterführung verzichtet werden.	25, 33, 38	siehe Stellungnahme 8.15	wird zur Kenntnis genommen
10.4	Solange nicht ein Obligatorium der Benutzung besteht, wird sie auch nicht genutzt.	31		wird zur Kenntnis genommen
10.5	Die Unterführung ist die sicherste Quermöglichkeit und sollte baulich für die ganze Kreuzung, inklusive Rampen, erweitert werden	36	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
10.6	Einerseits ist die Unterführung viel sicherer als ein Fussgängerstreifen. Andererseits wird ein Fussgängerstreifen an dieser Stelle für grösseren Verkehrsrückstau sorgen (in alle Richtungen und über beide Kreisel).	39	Eine oberirdische Querung auf der Burgdorfstrasse für den Fussverkehr wäre eine klare Verbesserung. Bei einem grösseren Fussgängerstrom kann es kurz zu Rückstau kommen. Dieser löst sich anschliessend aber in relativ kurzer Zeit wieder auf. Insgesamt ist ein Miteinander statt ein Gegeneinander nötig, weshalb von allen Verkehrsteilnehmenden Kompromisse gemacht werden müssen.	wird zur Kenntnis genommen
10.7	Für einen grossen Nutzen braucht es auch hier organisatorische Massnahmen wie z.B. periodische Schulung.	50	siehe Stellungnahme 9.2 Periodische Schulungen sind angedacht.	wird zur Kenntnis genommen
10.8	Wenn dieser von den Kindern benutzt wird, dann sollte die Unterführung erhalten bleiben.	57		wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
10.9	Ohne die Unterführung erhöhen sich die oberirdischen Fussgängerquerungen, vor allem durch vom Bahnhof kommende Personen Richtung Thunstr./ Schulen Kirchbühl & Stalden. Eine Erweiterung der Unterführung bis zum Vorplatz der UBS, wäre daher sinnvoll.	63	siehe Stellungnahmen 5.16, 8.8 und 10.6	Nicht eintreten
10.10	Solange es auf der Burgdorfstrasse einen Fussgängerstreifen hat, ist die Unterführung nicht notwendig.	65	siehe Stellungnahme 8.15	wird zur Kenntnis genommen
10.11	Die meisten Kinder gehen bei der BEKB vorbei.	67	siehe Stellungnahme 10.1	wird zur Kenntnis genommen
10.12	Zufussgehende und auch Schulkinder gehören an die Oberfläche. Mit dem Tempo-30-Regime sind sie genügend geschützt.	70	siehe Stellungnahme 8.15	wird zur Kenntnis genommen
10.13	Gleiche Treppenvariante auf der Bernstasse und viele Probleme wären gelöst (gebehinderte Kinder werden sowieso...)	71	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
10.14	Eine Fussgängerüberführung birgt für alle Verkehrsteilnehmenden eine grössere Gefahr als eine Fussgängerunterführung.	73	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
10.15	Durch diese Unterführung kommen die Zufussgehenden (von Emmental-, Burgdorfstrasse) sicher über den Kreuzplatz. Die Velofahrer können das Velo durch die Unterführung stossen.	74	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
10.16	Die Kosten für eine Unterführung sind hoch. Ist eine Fussgängerüberführung eine mögliche Lösung?	67	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	wird zur Kenntnis genommen
10.17	Unterführung bei der Burgdorfstrasse beibehalten.	69	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	Nicht eintreten
10.18	Unterführung soll bleiben	74	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8	Nicht eintreten
10.19	Die Unterführung Burgdorfstrasse kann man wirklich abbrechen.	81	siehe Stellungnahme 8.15	wird zur Kenntnis genommen
Kreuzplatz				
Frage 11: Sind Sie mit der Setzung der Kreisel und der dadurch entstehenden Seitenflächen sowie der angedachten kurz- und langfristigen Gestaltung einverstanden?				
Allgemein				
11.1	Als Kreisel sollte ein Oval ausgeführt werden, dies würde die Sicherheit erhöhen, da es aus der Hünigenstrasse keine gefährlichen Manöver mehr gäbe.	12	siehe Stellungnahme 1.20	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
11.2	Der Überbauung Bernstrasse Nord sollte städtebaulich grosse Aufmerksamkeit gewidmet werden. Mit dem aktuellen Vorschlag im Plan entstehen mehrere unpräzise Platzsituationen, die der Stärkung des Ortsbildes keine Rechnung tragen.	18	Die im Plan eingezeichneten Baufelder sind als beispielhafte Bebauung zu verstehen. Es wurden weder eine städtebauliche Studie erarbeitet noch vertiefte Abklärung gemacht. Ein qualitativ hochwertiges Projekt, welches die Randbedingungen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes berücksichtigen, ist von den Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen zu erarbeiten.	wird zur Kenntnis genommen
11.3	Die Verschiebung der Kreisel erachte ich grundsätzlich als möglich. Es sollte jedoch darauf geachtet werden, dass sie nicht unverhältnismässig teuer werden.	21	Danke für den Hinweis, welcher im weiteren Planungsprozess berücksichtigt wird.	wird zur Kenntnis genommen
11.4	Ich finde die Neugestaltung super. Ich würde die Fussgängerunterführung sobald wie möglich abbrechen, um auf beiden Seiten der Burgdorfstrasse mehr Platz für den Fussverkehr zu gewinnen.	25	siehe Stellungnahme 8.15	wird zur Kenntnis genommen
11.5	Unterirdische Strassenführung führt zu mehr Platz für Zufussgehende / Velofahrende und den Dorfmittelpunkt. Eine Beleuchtung der Fassaden führt zu unnötiger Lichtverschmutzung.	40	siehe Stellungnahmen 5.16 und 8.8 Die Lage und Art der Beleuchtung wird in den nächsten Planungsphasen detailliert geprüft und festgelegt. Die eingezeichnete Beleuchtung ist als Vorschlag zu verstehen.	Nicht eintreten
11.6	Ist an eine Begrünung der Kreisel und Flächen für Fauna (Steinfelder, Magerboden) im Sinne von Artenvielfalt gedacht worden?	42	Das Kreiselzentrum kann gemäss heutigem Kenntnisstand mit einer heckenartigen Bepflanzung begrünt werden. Die Innenfläche wird gekiest und wasserdurchlässig gestaltet.	wird zur Kenntnis genommen
11.7	Der Beleuchtung der Fassaden stehe ich sehr kritisch gegenüber, da die Lichtverschmutzung generell gross ist und nicht durch Fassadenbeleuchtungen noch zusätzlich erhöht werden sollte. Falls die Fassaden beleuchtet werden, ist sicher darauf zu achten, dass effektiv nur die Fassaden beleuchtet werden und die Lichtverschmutzung minimal gehalten werden kann. Im Plan langfristig sind zusätzliche Hecken und Bäume eingezeichnet. Dies ist eine klare Aufwertung des Dorfbildes und des Zentrumscharakters und wesentlich wichtiger als mehr Raum für das Hotel Kreuz. Bei der Wahl der Bäume und Sträucher sind einheimische, trockene- und hitzeresistente Arten mit einer möglichst grossen Diversität zu wählen, um für die Zukunft gewappnet zu sein.	44	Vorgeschlagen wird eine Beleuchtung des Kreuzplatzes über eine subtile indirekte Beleuchtung der Fassaden von ortsbildprägenden Bauten. Die Beleuchtungskörper werden an den Fassaden montiert. Die sanfte, indirekte Abstrahlung soll räumlich den Ort wahrnehmbar machen. Wo immer möglich sind Vorplätze zu begrünen oder durch Heckenelemente zu fassen und abzugrenzen. Es sollen Standortheimische Pflanzen verwendet werden, welche den örtlichen Bedingungen standhalten und diesen gestalterisch aber auch in ihrer Biodiversität bereichern.	wird zur Kenntnis genommen
11.8	Die Breite der Trottoirs könnte an einigen Stellen verbessert bzw. besser genutzt werden, wenn die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen ihre Hecken gem. Vorschrift zurückschneiden würden. Leider reicht die Publikation	50	Das Anliegen wird von der Gemeinde aufgenommen.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	im Anzeiger nicht, es braucht auch hier Kontrollen.			
11.9	Der südwestliche Kreisel muss Richtung West/Südwest verschoben werden. Die bremsende Wirkung des motorisierten Verkehrs wird dadurch noch besser. Der riesige Vorplatz bei der Liegenschaft Kreuzplatz 1 bietet dieser Verschiebung den notwendigen Raum. Jede Verschiebung und / oder Anpassung des südwestlichen Kreisels muss das Linksabbiegen aus der Strassenparzelle Gdbl. Nr. 1745 immer gewährleisten. Eine Planskizze wird an Herrn Simon Buri übermittelt.	55	Die genaue Platzierung der Kreisel wird in der nächsten Projektphase definiert. Ziel ist es, die Platzierung des Kreisels auch mit der Überbauung Bernstrasse Nord abzustimmen. Diesbezüglich ist eine regelmässige Koordination geplant.	wird zur Kenntnis genommen
11.10	Einen ovalen grosszügigen Kreisel erstellen, ohne dass dazwischen abgebogen wird.	57	siehe Stellungnahme 1.20	wird zur Kenntnis genommen
11.11	Der entstehende Mehrwert ist im Vergleich mit der bestehenden Unterführung minimal. Verschönerung und Lichtkonzept sind auch ohne möglich.	63		wird zur Kenntnis genommen
11.12	Wichtig ist, dass die Velofahrenden aber auch Lastwagen die Kreisel optimal befahren können und es keine Stauwirkung gibt.	65	Die Kreiselgeometrie wurde mit den Fahrgeometrien (Fahrwegen) der entsprechenden Fahrzeuge geprüft.	wird zur Kenntnis genommen
11.13	Bestehende Kreisel neu belagen. Rest bringt ausser Kosten zu wenig.	71		wird zur Kenntnis genommen
11.14	Frage: Weshalb ist für den Kreuzplatz ein "Vorzustand" nötig? Kann dieser Bereich nicht gleichzeitig mit den anderen kurzfristigen Massnahmen realisiert werden?	72	Es macht bautechnisch keinen Sinn, zuerst den Kreisel zu verschieben und die Unterführung erst später aufzuheben und die Zugänge zu dieser zurückzubauen. Der Kanton hat deshalb entschieden, alle grossen Arbeiten zusammen auszuführen und die heutige Lage der Kreisel im kurzfristigen Zustand zu belassen.	wird zur Kenntnis genommen
11.15	Bäume sollten unbedingt gepflanzt werden. Sie helfen dabei, die Linien der Gebäude zu unterbrechen, spenden Schatten und senken die Temperatur im Strassenraum.	79		wird zur Kenntnis genommen
11.16	Eine Begrünung der Kreisel erachte ich als sinnvoll.	80	siehe Stellungnahme 11.6	wird zur Kenntnis genommen
Emmentalstrasse				
Frage 12: Sind Sie mit der vorgeschlagenen Gestaltung des öffentlichen Strassenraums einverstanden?				
Allgemein				
12.1	Der Aufwand ist zu hoch.	12		wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
12.2	Entsiegelung und möglichst viel Baumbestand sollte im Gestaltungskonzept berücksichtigt und als Pflicht eingebunden werden.	18	bezüglich Entsiegelung siehe Stellungnahme 1.2 Entlang der Strasse werden, wo immer die Platzverhältnisse es zulassen, Bäume auf öffentlichen- und wenn möglich in Absprache mit den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen auch auf privaten Parzellen gepflanzt.	wird zur Kenntnis genommen
12.3	Man vergisst, dass es sich vor allem um Durchfahrtsstrassen mit Leicht- sowie Schwerverkehr handelt.	21	Die Durchfahrt ist für alle Arten von motorisiertem Verkehr weiterhin gewährleistet.	wird zur Kenntnis genommen
12.4	Die Gestaltung mit den Bäumen finde ich super.	23		wird zur Kenntnis genommen
12.5	Bitte die betroffenen Grundeigentümer:innen und Anstösser:innen vorgängig über das Geplante (z.B. Landerwerb) informieren, damit sie nicht vor vollendete Tatsachen gestellt werden. Die Bepflanzung des Strassenraumes mit Bäumen finde ich gut, aber wer ist für das Laub auf den Privatgrundstücken zuständig?	36	Die Gestaltung der Seitenbereiche soll schrittweise in Absprache mit den Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen erfolgen.	wird zur Kenntnis genommen
12.6	Wenn sich auf der Emmentalstrasse Richtung Nordosten ein erhöhtes Querungsbedürfnis entwickelt, erachte ich es als nicht sinnvoll, dort Parkplätze vorzusehen. Das Querungsbedürfnis ergibt sich ja nur, wenn sich das Zentrum ausbreitet. Für ein attraktives Dorfbild und Zentrum ist eine Begrünung / Verbreiterung des Gehwegs besser als Parkplätze.	44	Für Dienstleistung und Gewerbe kann es hilfreich sein, wenn ein bis zwei Besucherparkplätze zur Verfügung stehen. In der weiteren Projektierung wird darauf geachtet, dass eine ausgewogene Lösung zwischen breiteren Trottoirs und Längsparkplätzen gefunden werden kann.	wird zur Kenntnis genommen
12.7	Keine Verengung der Strasse.	45	siehe Stellungnahme 1.17	wird zur Kenntnis genommen
12.8	Die neue Unterführung vom Bahnhof zur Südseite über das ehemalige Gelände Grogg bis hin zur Badi und den Sportplätzen als neue Begegnungsmeile zu öffnen, ist eine sehr gute Idee und erleichtert und bereichert die gesellschaftlichen und sozialen Begegnungsmöglichkeiten in Konolfingen.	54		wird zur Kenntnis genommen
12.9	Ich empfinde die geplanten Massnahmen als Steuergeldvernichtung.	57		wird zur Kenntnis genommen
12.10	Die Frage ist, ob es die Parkplätze entlang der Strasse wirklich braucht, da der grosse Parkplatz hinter dem Hotel Kreuz ja nicht weit weg ist.	60	siehe Stellungnahme 12.6	wird zur Kenntnis genommen
12.11	Die Zufussgehenden sollten zwischen dem Frischmarkt und dem Cannabis queren und nicht vor dem Raiffeisengebäude.	67	Eine Querung für den Fussverkehr beim Kreisel ist aufgrund der Wunschlinien notwendig.	wird zur Kenntnis genommen
12.12	Gleiche bauliche Gestaltung vom Kreuzplatz bis zum Coop.	69		wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
12.13	Die Zentrumsentwicklung gemäss Richtplan Raumentwicklung hat eine langfristige Dimension. Zur Unterstützung des Tempo-30-Regimes und für das "Leben im Zentrum" muss der Strassenraum bereits kurzfristig aufgewertet werden (u.a. mit Bäumen und attraktiven Aufenthaltsbereichen). Um dies zu erreichen, muss die Gemeinde / der Kanton aktiv das Gespräch mit privaten Grundeigentümer:innen suchen, um definitive Massnahmen oder Übergangslösungen zu finden (z.B. im Bereich Frischmarkt, vor dem Denner, vor der Post etc.).	70	Das Anliegen wird von der Gemeinde aufgenommen.	wird zur Kenntnis genommen
12.14	Führt das zu Landenteignungen entlang der Emmentalstrasse?	2	Für den Querschnitt mit dem Mittelbereich ist Landerwerb erforderlich. Der Landerwerb soll möglichst einvernehmlich und somit möglichst ohne Enteignungen erfolgen. Die Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen sollen für das Abtreten von Land auch etwas bekommen (beispielsweise etwas höhere Ausnutzung bei Neubau etc.). Dies ist im weiteren Prozess zu konkretisieren. Gesamthaft sollen auch konkrete Planungsabsichten in den Seitenbereichen dazu genutzt werden, die Vision schrittweise umzusetzen. siehe Stellungnahme 12.5	wird zur Kenntnis genommen
Tempo 30				
12.15	Die Zone 30 sollte eher kurzfristig bis zur Einfahrt Mooshausstrasse umgesetzt werden.	15	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
12.16	Tempo-30-Zonen möglichst ausdehnen und Radstreifen markieren.	47	siehe Stellungnahmen 1.3 und 3.9	Wird zur Kenntnis genommen
12.17	Auch hier könnte durchaus Tempo 40 mit Fussgängerstreifen der Verkehrssicherheit dienen.	65	siehe Stellungnahme 2.11	Nicht eintreten
12.18	Baumbepflanzung sind sehr sinnvoll. Weshalb nicht schon in der kurzfristigen Variante Tempo 40 zwischen Coop und Tempo 30?	80	siehe Stellungnahmen 2.11 und 2.12	Nicht eintreten
Frage 13: Sind Sie mit der Umgestaltung des Knotens Mooshausstrasse / Emmentalstrasse einverstanden?				
Allgemein				
13.1	Braucht es diesen Kreisel und die Verbreiterung / Versiegelung des Strassenraumes zulasten des öffentlichen Raumes wirklich oder gäbe es nicht auch zeitgemässere Lösungsansätze für die sichere Querung für den Fuss- und Veloverkehr?	18	Die heutige Kreuzung Emmentalstrasse / Mooshausstrasse weist für den Veloverkehr Defizite auf (hohe Geschwindigkeiten motorisierter Verkehr, keine eigene Infrastruktur etc.). Mit dem geplanten Kreisel können diese Defizite minimiert werden. Zudem können damit auch der Verkehrsfluss und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			Der Kreisel benötigt zudem kaum mehr Fläche als die heutige Kreuzung, welche sehr grosszügig dimensioniert ist.	
13.2	"Kreiselitis" auch in Konolfingen? Bitte den Durchgangsverkehr rasch aus dem Dorf bringen.	21, 63, 73	siehe Stellungnahme 13.1	wird zur Kenntnis genommen
13.3	Im Moment ist es im Morgenverkehr als Velofahrer:in sehr schwierig die Emmentalstrasse von der Mosshausstrasse her zu queren	24		wird zur Kenntnis genommen
13.4	Tempo 30 ab dem Kreisel Richtung Kreuzplatz, sobald der Kreisel erstellt ist.	25	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
13.5	Diese Massnahme ist sehr sinnvoll.	36, 38		wird zur Kenntnis genommen
13.6	Langfristig ist der Kreisel in Ordnung.	45		wird zur Kenntnis genommen
13.7	Diesen Kreisel sofort umsetzen und Tempo 30 ab Kreisel.	47	siehe Stellungnahme 2.12	Eintreten
13.8	Unbedingt. Dies ist ein sehr gefährlicher Übergang und führt oft zu unhaltbaren Situationen.	51		wird zur Kenntnis genommen
13.9	Die Emmentalstrasse sollte gleich von Anfang an vom Coop-Kreisel bis Kreuzplatz-Kreisel auf 30 km/h begrenzt werden. Die Idee von Herrn Witschi, die Emmentalstrasse wieder in eine Allee mit möglichst vielen Bäumen in ein grünes Tor zum Emmental zu gestalten, ist bestechend und grandios. Dass die Abstände zwischen den Bäumen als Parkplätze längs zur Strasse ausgestaltet werden, ist dabei sehr wichtig für die Besuchenden und das Gewerbe der Anwohnenden. Bestechend ist auch die Idee, die südliche Baulinie nach Süden zurückzusetzen, dabei ergibt sich die Möglichkeit, mindestens auf der Südseite der Emmentalstrasse die Verkehrsteilnehmenden zu entflechten. Also Längsparkplatz für die Autos am Strassenrand zwischen den Alleebäumen, dann auf dem Trottoir der Velostreifen für die Velofahrenden und gleich anschliessend der Gehweg für den Fussverkehr, wie in den grossen Städten z.B. München. Ideal wäre es, wenn die südliche Baulinie soweit nach Süden geschoben werden könnte, dass dies auch entlang der Nordseite der Emmentalstrasse möglich wäre. Ganz allgemein sollte darauf geachtet werden, dass die Emmentalstrasse kein Manhattan wird, mit hohen Häuserschluchten. Dies würde die Allee in tiefen Schatten tauchen und das schöne, grüne Tor zum Emmental total entwerten. Zwei-, drei Stockwerke hohe Bauten wie jetzt auch, können die Besonnung auf die Emmentalstrasse	54	siehe Stellungnahmen 2.10 und 2.12 Entlang der Emmentalstrasse sollen, wo immer die Platzverhältnisse es zulassen, Baumreihen gepflanzt werden. Diese können auch alternierend die Strassenseite wechseln. Die Vision, mehr Raum für eine durchgehende Baumreihe mit dazwischenliegenden Längsparkfeldern und dahinterliegenden Vorplätzen und Vorgärten zu schaffen, muss in einer nächsten Ortsplanung / Siedlungsentwicklung architektonisch geprüft und festgelegt werden.	wird zur Kenntnis genommen / Eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	ermöglichen und so die Allee voll zur Geltung kommen lassen. Eine schöne Vorstellung und jeder der die Emmentalstrasse befährt, wird Konolfingen als besonders schönen Ort in Erinnerung behalten.			
13.10	Der Kreisel hat eine gute Torwirkung und kann die Änderung des Temporegimes ankünden.	65		wird zur Kenntnis genommen
13.11	Auch hier Fussgängerstreifen viel zu nah am Kreisel.	71	siehe Stellungnahme 5.5	wird zur Kenntnis genommen
13.12	Vorwärtsmachen und nicht noch lange warten. Der traversierende Verkehr darf ruhig erst ab dem Dorfausgang beschleunigen.	79		wird zur Kenntnis genommen
Allgemein				
Frage 14 Weitere Kommentare, Hinweise, Ergänzungen Ihrerseits?				
Allgemein				
14.1	Grundsätzlich sind das Vorgehen und die Umgestaltung des Kreuzplatzes wünschenswert. Denn es dient alles der Aufwertung von Konolfingen.	7		wird zur Kenntnis genommen
14.2	Durch das Projekt (Tempo 30) werden Firmen längere Fahrwege zu den Kunden haben. Der längere Fahrweg muss auf irgendeine Weise verrechnet werden, zum Beispiel durch eine Anfahrtspauschale. Die Bevölkerung von Konolfingen wird doppelt zahlen müssen. Zum einen für das Projekt und zum anderen für die entstehenden Anfahrtspauschalen.	13	Gemäss einem aktuellen Forschungsbericht über Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen beträgt der Zeitverlust pro 100 Meter 2 Sekunden. Auf der längsten Verbindung durch Konolfingen wären dies umgerechnet 10 Sekunden. Aus fachlicher Sicht ist ein solcher Zeitverlust für den motorisierten Verkehr vertretbar. Zumal er in der Realität sogar kleiner sein dürfte, da bereits heute nicht Tempo 50 im Bereich des Kreuzplatzes gefahren wird.	wird zur Kenntnis genommen
14.3	Es freut mich sehr zu sehen, dass viele Ansätze, die ich in meiner Masterarbeit bereits als Vorschläge aufgearbeitet und präsentiert habe, im vorgestellten Konzept aufgegriffen wurden. Die städtebaulichen Lösungsvorschläge haben meines Erachtens noch viel Entwicklungspotential und sollten gut begleitet werden, damit die Absichten der Gemeinde Konolfingen, Konolfingen einen starken Charakter und ein Gesicht zu geben, auch umgesetzt werden. Die eingezeichnete Bebauung zwischen dem Ausgang Bahnhof und der Thunstrasse schaffen unklare und nicht attraktive Platzverhältnisse. Weitere unpräzise Aussenräume entstehen beim städtebaulichen Projekt Bernstrasse Nord. Meines Erachtens sollten die wichtigen und qualitativ hochwertigen öffentlichen Räume direkt an der Strasse zwischen dem Neubaugebiet und der UBS liegen und so ein vis-à-vis bilden. Durch diese	18	siehe Stellungnahme 11.2	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	Anordnung kann das Zentrum des Dorfes gestärkt und ein attraktives Bild geschaffen werden. Die Anordnung kann, zusammen mit einer guten Strassenraumgestaltung (Oberflächen, Entsiegelung und Begrünung, Angebot und Sitzmöglichkeiten), die Aufenthaltsqualität von Konolfingen fördern.			
14.4	Ich würde eher darauf hinwirken, dass Geld für Massnahmen der Energiegewinnung zu investieren, wie Solardächer auf öffentlichen Gebäuden. Die Strassenmassnahmen werden bestimmt zu einer grösseren Versiegelung des Dorfkerns führen. Wasserschäden könnten deshalb vermehrt auftreten.	21	Es werden wo immer möglich bestehende Hartflächen entsiegelt und wasserdurchlässig gestaltet. Das führt nicht zu finanziellem Mehraufwand, sondern dient vielmehr durch die Verdunstungskühlung dem Ort.	wird zur Kenntnis genommen
14.5	<p>Ich finde das gesamte Gestaltungskonzept sehr gut durchdacht und schön gestaltet. Ich hoffe, die Gemeinde Konolfingen hat den Mut, vermehrt Bäume im Strassenraum zu pflanzen, wie sie auf den Plänen vorgesehen sind. Sie geben uns Konolfingern und auch den Passanten das Gefühl von massiv höherer Lebensqualität.</p> <p>Besonders freut mich die Vision bezüglich Emmentalstrasse. Eine so schöne Allee ins Dorfzentrum würde unseren Ort massiv aufwerten. Deshalb unbedingt eine langfristige Baulinie in das Baureglement aufnehmen (wie die Raumplanerin an der Infoveranstaltung anregte).</p> <p>Ich möchte mich für den gelungenen Wurf für die neue Ortskern-Gestaltung bestens bedanken. Auch bedanken möchte ich mich für den Informationsabend mit den kompetenten Expertinnen und Experten. War sehr spannend. Und ihre Antworten waren überraschend pragmatisch und alltagsbezogen.</p> <p>Ich hoffe sehr, dass ich die Umsetzung vieler dieser Visionen noch erleben darf.</p>	25		wird zur Kenntnis genommen
14.6	Wie sieht es mit dem Kreisel aus, welcher im Zusammenhang mit dem Neubau der Migros auf der Inselstrasse geplant war? Ich denke dieses Projekt wäre betreffend Quartiernutzung (Badi/Fussballplatz etc.) sicher vorrangig vor dem Kreisel Mooshausstrasse/Emmentalstrasse.	27	Der Kreisel bei der Migros befindet sich in der Planungsphase. Es ist eine Beschwerde hängig, die das Projekt im Moment verzögert.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
14.7	Zur Sanierung der Strassen müssen alle Ge- werke in einem Topzustand sein, damit nicht nach kurzer Zeit wieder Reparaturen gemacht werden müssen. Frage: Wie gross ist der Kostenanteil der Ge- meinde in Prozent z.B. an der Emmen- talstrasse. Sind die Trottoirs eine Angelegenheit der Gemeinde?	36	Der Kostenteiler wurde noch nicht definiert. Dies wird in den nächsten Projektphasen er- folgen.	wird zur Kenntnis genommen
14.8	Für ein attraktives Dorfzentrum ist eine Entsie- gelung und Begrünung / Beschattung wegen der künftigen Hitze sehr zentral. Dem wird im vorliegenden Plan noch zu wenig Rechnung ge- tragen. Auch wenn in Konolfingen landwirt- schaftliche Flächen und Erholungsraum nahe sind, ist ein angenehmes Klima im Zentrum wichtiger Bestandteil für die Bildung eines akti- ven und lebenswerten Dorfkerns.	44	siehe Stellungnahmen 1.2 und 12.2 Nebst diesen vorgesehenen Massnahmen werden attraktiv gestaltete Aufenthalts- räume geschaffen, welche auch die Themen hinsichtlich Klima (Schatten, Verdunstung) aber auch der Biodiversität beinhalten.	wird zur Kenntnis genommen
14.9	Allgemein: Die Erläuterungen sind für Ungeübte schwer zu verstehen, was sie von einer Teil- nahme von Vorneherein absehen lässt.	52	Danke für die Rückmeldung, wir werden dies bei anderen Planungen berücksichtigen.	wird zur Kenntnis genommen
14.10	Da wir bis zum 2. Juni 2022 die Gelegenheit ha- ben Stellung dazu zu nehmen, möchte ich folgende Punkte als wünschenswert und wertvoll für alle Betroffenen nennen: Die neue Unterführung vom Bahnhof zur Süd- seite über das ehemalige Grogg-Gelände als neue Begegnungsmeile bis hin zur Badi und den Sportplätzen direkt zu öffnen, planen und aus- zuführen, ist eine sehr gute Idee und erleichtert und bereichert die gesellschaftlichen und sozia- len Begegnungsmöglichkeiten in Konolfingen sehr. Die Emmentalstrasse sollte gleich vom Coop- Kreisel bis Kreuzplatz-Kreisel auf 30 km/h be- grenzt werden. Allerdings mit klar gekenn- zeichneten Bereichen für das Queren für den Fussverkehr (Fussgängerstreifen). Die Idee von Herrn Witschi, die Emmetalstrasse wieder in eine Allee mit möglichst vielen Bäu- men in ein grünes Tor zum Emmental zu gestal- ten ist bestechend und grandios. Dass die Ab- stände zwischen den Bäumen als Parkplätze längs zur Strasse ausgestaltet werden ist dabei sehr wichtig für die Besuchenden und das Ge- werbe der Anwohnenden. Bestechend ist auch die Idee, die südliche Bau- linie nach Süden zurückzusetzen, dabei ergibt sich die Möglichkeit, mindestens auf der	54	Siehe Stellungnahmen 2.8, 2.10 und 2.12	wird zur Kenntnis genommen / Eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	<p>Südseite der Emmentalstrasse die Verkehrs- teilnehmenden zu entflechten. Also Längsparkplatz für die Autos am Strassen- rand zwischen den Alleebäumen, dann auf dem Trottoir der Velostreifen für die Velofahrenden und gleich anschliessend der Gehweg für die Zufussgehenden, wie in den grossen Städten z.B. München. Ideal wäre es, wenn die südliche Baulinie soweit nach Süden geschoben werden könnte, dass dies auch entlang der Nordseite der Emmentalstrasse möglich wäre.</p> <p>Ganz allgemein sollte darauf geachtet werden, dass die Emmentalstrasse kein Manhattan wird, mit hohen Häuserschluchten. Dies würde die Allee in tiefen Schatten tauchen und das schöne, grüne Tor zum Emmental total entwer- ten. Zwei-, drei Stockwerke hohe Bauten wie jetzt auch, können die Besonnung auf die Em- mentalstrasse ermöglichen und so die Allee voll zur Geltung kommen lassen. Eine schöne Vor- stellung und jeder der die Emmentalstrasse be- fährt, wird Konolfingen als besonders schönen Ort in Erinnerung behalten.</p> <p>Allgemein ist Konolfingen besonders, da es noch Gratisparkplätze anbietet, dies macht den Ort noch sympathischer und zieht viele aus dem Umland an. Gerade auch für die Badi- und Fussballbesucher sollte dies unbedingt beibe- halten werden. So viel ich gehört habe, rentiert das Parkgebührenregime in Langnau überhaupt nicht, sondern kostet sogar zusätzlich. Dazu ge- bührt auch dem Eigentümer des Restaurants Kreuz grosses Lob und Dank, dass er die Leute auch gratis parken lässt.</p> <p>Ich hoffe ich konnte Ihnen mit diesem Input hel- fen, Ihre tollen Ideen zu verwirklichen. Vielen Dank an Sie alle.</p>			
14.11	<p>Ich bin grundsätzlich der Meinung, dass all diese Vorschläge einen Beitrag zur Aufwertung des Zentrums von Konolfingen leisten, aber es sind böse gesagt einfach nur kosmetische Ein- griffe. Man sollte mehr "out of the box" denken: Z.B. könnte man den Verkehr analog Worb "Wislentunnel" durch einen Tunnel "Ballen- bühl" ums Dorfzentrum Richtung Emmen- talstrasse führen oder via Leimgrube in die Thunstrasse. Weiter könnte man den Kreuzplatz mit angrenzendem Land zu einem richtigen Zentrumsplatz (z.B. analog Platz beim Schloss Münsingen) umgestalten. Solche Ansätze ver- misse ich in den vorliegenden Projekten.</p>	64	<p>Solche Lösungen sind meist mit einem enor- men Kostenfaktor verbunden. Weiter ist zu bedenken, dass auch bei einer Umfahrung wahrscheinlich zu viel Quell- und Zielverkehr vorhanden wäre, um einen richtigen Zent- rumsplatz zu realisieren. Die Verbindungen im Ort müssten nämlich weiterhin gewähr- leistet werden und der Motorisierungsgrad ist in Konolfingen nicht gerade klein. Weiter sind hinsichtlich Machbarkeit die benötigten Bauwerke zu bedenken und der Umset- zungszeitpunkt würde sich um ein Vielfaches nach hinten verschieben. Nicht zuletzt gibt es bei solchen Bauvorhaben immer eine</p>	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
			enorme Menge an Einsprachen, weshalb man sich hier auf eine realistische, machbare Lösung konzentriert hat.	
14.12	<p>Die Stossrichtungen (Frage 1) unterstütze ich voll und ganz. Bereits kurzfristig muss eine Strassenraumgestaltung sichtbar werden (Kommentar zu Frage 12).</p> <p>Die Tempo-30-Zone ist die optimale Form, um dem Zentrum zu mehr Lebenskraft zu verhelfen. Es ist auch die einzige Lösung, um die heute sehr schmalen Trottoirs etwas zu verbreitern, die Strassenübergänge zu verbessern und den Velofahrenden mehr Sicherheit zu geben.</p>	70		wird zur Kenntnis genommen
14.13	<p>Thema Burgdorfstrasse: Am Infoabend kam der stark zunehmende Schwerverkehr an der Burgdorfstrasse zur Sprache. Ich möchte darauf hinweisen, dass im Moment eine Grossbaustelle der Firma Bay am Laufen ist und hauptsächlich dadurch mehr LKWs verkehren.</p> <p>Vision Bäume: Vor 4-5 Jahrzehnten hat man Bäume aus Sicherheitsgründen gefällt. Bäume bedeuten: Sichtbehinderung, nasses Laub im Herbst, unebene Trottoirs wegen Baumwurzeln und somit Unfallgefahr für ältere Leute.</p>	73	Vielen Dank für den Hinweis bezüglich Baustelle. Es ist geplant, dass die Bäume so platziert werden, dass keine Sichtbehinderungen entstehen. Auch können Bäume so gepflanzt werden, dass sie zu keinen Stolperfallen werden.	wird zur Kenntnis genommen
14.14	Vielen Dank für das wertvolle Engagement der Beteiligten. Viele geplante Massnahmen drängen sich seit Jahren auf. Als Zufussgehender und Velofahrender habe ich zum Glück einige brenzlige Situationen erlebt. Das Zentrum ist der Anfang und muss bei Thunstrasse und Burgdorfstrasse konsequent weitergeführt werden. Gerne stelle ich mein Wissen und langjährige Erfahrung in einer allfälligen Begleitgruppe zur Verfügung.	79		wird zur Kenntnis genommen
14.15	Baumbepflanzung erachte ich allgemein als sehr sinnvoll, da neben klimatischer Verbesserung auch eine starke optische Aufwertung des Dorfes und eine positive, verlangsamende Wirkung auf den gesamten Verkehr entsteht.	80		wird zur Kenntnis genommen
14.16	Es gibt im Fragebogen teils kaum verständliche Fachbegriffe.	81	Danke für den Hinweis. Wir werden uns bemühen, dies in weiteren Planungen besser zu machen.	wird zur Kenntnis genommen
14.17	Finde die Ideen alles in allem gut. Den Fussgängerstreifen beim Kreuzplatz in Richtung Burgdorfstrasse würde ich nicht umsetzen. Dieser führt zu noch mehr Stau in den Stosszeiten.	39	siehe Stellungnahme 10.6	Nicht eintreten

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
Veloverkehr				
14.18	Welche Massnahmen sind für den gefährlichen Veloverkehr auf der Burgdorfstrasse geplant? Dies ist unseres Erachtens sehr dringlich.	2	siehe Stellungnahme 8.11	wird zur Kenntnis genommen
14.19	Gegenüber der Umsetzung der Schmalfahrbahn (6m) zwischen der nördlichen Perimetergrenze und der Unterführung an der Burgdorfstrasse bin ich sehr skeptisch. Für Zufussgehende wäre es sicher ein Vorteil. Für LKW's würden die bereits heute engen Verhältnisse noch prekärer und für Velofahrenden auch gefährlicher werden.	14	siehe Stellungnahmen 1.3 und 1.17	wird zur Kenntnis genommen
14.20	Der Belag bei den bestehenden 2 Kreiseln sollte möglichst rasch repariert oder ersetzt werden (für Velofahrende sehr uneben).	66	Für 2024/2025 sind Belagsarbeiten und die Erneuerung der Randabschlüsse vorgesehen.	wird zur Kenntnis genommen
14.21	Radstreifen auf der Burgdorfstrasse unbedingt erstellen, auch wenn dieser nicht ganz der Norm entspricht.	71	siehe Stellungnahme 14.18	wird zur Kenntnis genommen
Gestaltung Kreuzplatz				
14.22	Die heutigen Kreisel funktionieren gut. Für Zufussgehende und Velofahrende ist eine Optimierung sicher sinnvoll, dazu braucht es aber keine allzu grossen und teuren Anpassungen. Am Kreuzplatz einen Ort, an dem man sich gerne Aufhält, zu schaffen, ist etwas illusorisch. Es ist und bleibt eine Strassenkreuzung und wer hält sich schon gerne dort auf? Dort braucht es keine Begegnungszone. Wichtiger ist die Sicherheit und dass der zunehmende Verkehr auch noch in 15 Jahren gut durchkommt.	4		wird zur Kenntnis genommen
14.23	Erst müssen die Durchgangsprobleme des Verkehrs gelöst werden. Das sehe ich hier nicht, vielmehr denke ich, es ist eine Verwirklichung irgendwelcher Dorfplatzvisionen, welche der Steuerzahler und die Steuerzahlerin nicht braucht.	12	siehe Stellungnahme 7.2	wird zur Kenntnis genommen
14.24	Die Unterführung am Kreuzplatz sollte ausgebaut werden. Weiter sollte die Tempo-30-Zone bis zum Schulhaus Stalden verlängert werden.	63	siehe Stellungnahmen 2.21 und 5.16	Nicht eintreten
14.25	Die Stossrichtungen (Frage 1) unterstütze ich voll und ganz. Die Zentrumsentwicklung gemäss RP Raumentwicklung hat eine langfristige Dimension. Zu Unterstützung des Tempo-30-Regimes und für gute Bedingungen für das "Leben im Zentrum" muss der Strassenraum bereits kurzfristig aufgewertet werden (u.a. Bäume, attraktive	72	Das Anliegen wird von der Gemeinde aufgenommen.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	Aufenthaltsbereiche etc.). Um dies zu erreichen, muss die Gemeinde / der Kanton aktiv das Gespräch mit privaten Grundeigentümer:innen suchen, um definitive Massnahmen oder Übergangslösungen zu finden (z.B. im Bereich Frischmarkt, vor Denner, vor Post etc.).			
Zufussgehende				
14.26	Die Trottoirbreite Kreuzplatz - Thunstrasse ist sehr schmal und sollte verbreitert werden.	5	Dies ist mit dem vorliegenden Projekt so vor- gesehen.	wird zur Kenntnis genommen
14.27	Die Situation für schulpflichtige Kinder, die entlang der Chise beim Insetiquartier wohnen, ist für den Schulweg ins alte und später neue Staldenschulhaus zu wenig bedacht. Daher wäre eine erweiterte Zone 30 entlang der Thunstrasse und vermehrte Querungszonen, breitere Trottoirs und Lotsen in diesem Bereich notwendig. Oder werden diese Überlegungen erst gemacht, wenn das neue Schulhaus im Bau ist?	42	siehe Stellungnahme 2.21	wird zur Kenntnis genommen
14.28	Betreffend bestehende Unterführung: Falls diese Unterführung entfernt wird und stattdessen alle Zufussgehenden neu den Zebrastreifen benützen sollen: Angenommen, der Schnellzug von Bern herkommend hält in Konolfingen. Zu Stosszeiten ist der sehr gut ausgelastet. Es steigen dutzende Leute aus. Diese verteilen sich in alle Richtungen. Einige gehen Richtung Kreuzplatz und passieren die Strasse über die neuen Zebrastreifen. Wartet der 1. Fussgänger:in vor dem Fussgängerstreifen auf alle anderen, welche auch queren wollen? Damit sie alle gemeinsam die Strasse überqueren können? Nein natürlich nicht! Fussgängerstreifen? Nein, da habe ich Vortritt! Jeder marschier einfach drauf los. Mit dem Kopf am Handy und mit den weissen Stöpseln in den Ohren. Da der Schnellzug aber lang ist und es einige Zeit dauert, bis alle Passagiere (je nachdem, ob hinten oder vorne im Zug ausgestiegen) den Weg durch den Bahnhof gelaufen und die Fussgängerstreifen erreicht haben, ist während dieser Zeit bspw. die Burgdorfstrasse blockiert. Das kann unter Umständen 1 – 2 Min dauern. In dieser Zeit fährt kein Auto. Auf der Burgdorfstrasse werden sich die Autos zurückstauen. Selbst der Tangento wird nicht mehr aus dem Bahnhof herausfahren können. Mir ist	46	siehe Stellungnahme 5.7 Aufgrund des beschränkten Platzes, in Abhängigkeit der verschiedenen Bedürfnisse der Nutzergruppen, ist ein Miteinander und kein Gegeneinander erforderlich. Daher müssen von allen Verkehrsteilnehmenden Kompromisse in Kauf genommen werden. Allfällige Lichtsignalanlagen (Bedarfsanlagen oder Daueranlagen) bei Fussgängerstreifen sind grundsätzlich sehr teuer und führen in den Randzeiten zu gefährlichen Situationen bzw. zu einer Scheinsicherheit, da der Fussverkehr bei geringer Verkehrsmenge auch bei Rot die Strasse quert. Durch die Prüfung von flächigem Queren auf der Emmentalstrasse wird der motorisierte Verkehr im Vergleich zu heute in diesem Abschnitt tendenziell verflüssigt.	wird zur Kenntnis genommen

	Kommentare / Bemerkungen	Aus Fragebogen / Stellungnahme	Fachliche Stellung- nahme	Entscheid
	bewusst, dass die Unterführung u.a. wegen der zu steilen Rampen nicht mehr den heutigen Anforderungen genügt. Ich würde sie aber trotzdem unbedingt beibehalten. Eine Unterführung ist der sicherste Weg, um eine Strasse zu queren. Es gibt Leute, welche auf dem Fussgängerstreifen von einem LKW angefahren werden. Ich kenne aber niemanden, welcher in einer Unterführung von einem LKW angefahren wurde.			
14.29	Das Thema 30er-Zone und Fussgängerstreifen ist immer heikel, besonders auf Kantonsstrassen mit Durchgangsverkehr. Für Schulwege ist ein Fussgängerstreifen wichtig.	55	siehe Stellungnahme 5.8	wird zur Kenntnis genommen
14.30	Ein Rotlicht für Zufussgehende auf Höhe Raiffen/BEKB. Wenn ein Zug ankommt, kann aus dem Kreisel während mind. 5 Minuten nicht mehr ausgefahren werden. Dies ergibt einen Rückstau auf der Thunstrasse bis zum Dorfeingang in Stalden.	68	siehe Stellungnahme 14.28 Die erwähnten Situationen beschränken sich auf gut 2 Stunden am Tag.	Nicht eintreten
14.31	Es ist zu hoffen, dass der Landerwerb Bernstrasse Nord möglich ist. Der Lotsendienst für die Schulwegsicherheit ist zwingend.	69	siehe Stellungnahme 9.2	wird zur Kenntnis genommen

4. Fazit

Wie bereits in Kapitel 2.7 festgestellt, sind keine grundlegenden Anpassungen am erarbeiteten Projekt notwendig.

Es sind vor allem Ängste bezüglich des flächigen Querens vorhanden. Das angedachte Monitoring, welches nach der Einführung von Tempo 30 und / oder flächigem Queren vorgesehen ist, muss deshalb zwingend durchgeführt und bei Bedarf Massnahmen ergriffen werden.

Weiter sind die nichtbaulichen Massnahmen hinsichtlich der Schulzusammenlegung im weiteren Prozess zu konkretisieren und die Bevölkerung frühzeitig zu informieren.

Folgende Massnahmen werden im Vergleich zu den Unterlagen für die Mitwirkung angepasst:

- Die Verschiebung der Kreisel auf dem Kreuzplatz erfolgt erst nach Abbruch der bestehenden Fussgängerunterführung (mittel- bis langfristig). Im kurzfristigen Zustand werden die Kreisel an ihrer heutigen Lage abgebildet.
- Auf der Burgdorf- und Thunstrasse werden die konkreten Möglichkeiten von Querschnittsanpassungen erst langfristig bearbeitet.
- Auf der Thunstrasse wird die längere Ausdehnung der Tempo-30-Zone umgesetzt.
- Auf der Thunstrasse im Bereich des Kreisels erfolgt der Tausch der Position der Velofurt und des Fussgängerstreifens. Damit ist die Anordnung an allen Knotenästen einheitlich.
- Einführung Tempo 30 auf der Emmentalstrasse ab dem Knoten Mooshausstrasse bereits kurzfristig (für Prüfung im weiteren Planungsprozess)
- Ausdehnung Tempo 30 auf der Burgdorfstrasse bis Einmündung Sonnenrainstrasse
- Markierung Veloführung im Kreisel

Folgende Themen werden im weiteren Prozess geprüft bzw. konkretisiert:

- Konkrete Lage der Kreisel beim Kreuzplatz im Endzustand
- Sofortmassnahmen für Veloverkehr beim Kreuzplatz, da Lage der Kreisel im kurzfristigen Zustand noch nicht verändert wird
- Sofortmassnahmen im Bereich der Bahnunterführung auf der Burgdorfstrasse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Gestaltung und Perimeter für Umsetzung Tempo-30-Zone als Sofortmassnahmen ohne grosse bauliche Massnahmen (Fussgängerstreifen bleiben in diesem Zustand markiert)
- Konkrete Ausgestaltung der Kreiselmitte und der Mittelinseln inkl. Begrünung
- Ausgestaltung und farbliche Gestaltung der Velofurten und der Veloführung im Kreisel
- Massnahmen Beleuchtung

Ängste / Bedenken

Anpassungen

Prüfung Themen im weiteren Prozess