Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
			Gesamteindruck			
Originaltext			X			**Einverstanden:** mit der Einführung von Tempo 30 km/h im in diesem **«L»** des Zentrums wird der Verkehr beruhigt und die Verkehrssicherheit insbesondere für die Velofahrenden und die Zufussgehenden merklich verbessert.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Für den Fuss- Veloverkehr eine klare Verbesserung.
Standartisierun	**P2**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Die Einführung von Tempo 30 (nicht Tempo 30 - Zone) mit dem Entzug des Rechtsvortrittes finden wir gut
Standartisierun	**P3**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext		X				Aus Gründen der Verkehrssicherheit und aus Lärmschutzgründen finden wir eine Tempobegrenzung auf 30km/h dringend nötig. Aus dem Projekt wird jedoch nicht klar, ob es ein Strecke 30 oder eine Zone 30 geben soll. Beide Möglichkeiten bringen ihre Vor- und Nachteile und wirken sich auch auf die Gestaltung aus. (siehe unten Mehrzweckstreifen Bernstrasse). Das Sanierungsprojekt ergibt aus unserer Sicht nur Sinn, wenn die Temporeduktion auf 30 km/h umgesetzt wird. Es ist uns wichtig zu betonen, dass Münchenbuchsee damit nichts «Neues» schafft. Dass ein solches Temporegime auf einer Hauptverkehrsachse umsetzbar ist, zeigen diverse Projekte in anderen Gemeinden. In Münchenbuchsee entsteht so also weder ein Pilotprojekt noch ein Experiment. Der Beginn und das Ende des Tempo 30 Regimes soll überprüft werden: Auf Seite Löwen soll der Start der 30er Zone bis zum Hofwilkreisel verschoben werden. Das Gelände ist dort abschüssig und wenn das Tempo 30 erst ab Kreuzung Talstrasse gilt, wird dort das Tempo vermutlich sehr häufig überschritten, wodurch weitere Massnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit nötig würden. Im Weiteren sind die Kreuzungen der Bernstrasse mit der Kreuzgasse und der Talstrasse oft auch von SchülerInnen genutzte Übergänge. Die Umgestaltung der Bernstrasse soll zur Entschärfung dieser Kreuzung genutzt werden. Ebenfalls ist die Talstrasse bis und mit Unterführung in das Tempo 30 Regime einzuschliessen. Die Weiterführung des Temporegimes bis zum Dorfausgang bei der Moospinte ist zu überprüfen. Auf Seite Bielstrasse eignet sich der Beginn des Tempo 30 Regimes ab der neuen Ampel für das Verkehrsmanagement Bern Nord (bei Einfahrt Sprachheilschule). Ein Tempo 50 zwischen dieser Ampel, an welcher die Fahrzeuge anhalten, und dem Bärenkreisen ist nicht sinnig. Ebenfalls erleichtert Tempo 30 ab der Ampel das «Lückenfinden für Verkehrsteilnehmenden aus der Oberdorfstrasse. Durch das Verschieben des Beginns des Tempo 30 zu der Ampel würde auch der Beginn der Moosgasse miteingeschlossen. Die bestehende Zone 30 der Moosgasse ist somit zwingend bis zur Einmündung Bielstrasse zu verlängern. Von Diemerswil kommend ist die Oberdorfstrasse ebenfalls abschüssig, was das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit ab Coop erschwert. Das Tempo 30 Regime ist somit mindestens bis zur Einmündung Kirchlindachstrasse zu verlängern. Viele Verkehrsteilnehmenden fahren über Oberdorfstrasse und Kirchlindachstrasse Richtung Bern. Wird das Tempo 30 auch für die Kirchlindachstrasse übernommen, würde dies die lärmintensiven Beschleunigungsvorgänge reduzieren. Ebenfalls wird damit die Ausweich-Verkehrsroute von und nach Bern
Standartisierun	**P4**	x				Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta1: T30 Bernstrasse verlängern (Hofwilkreisel) Anliegen Ta2: T30 Talstrasse, Mühlestrasse Anliegen Ta3: T30 Berstrass Nord verlängern (Sprachschule) Anliegen Ta4: T30 Oberdorfstrasse verlängern (Kirchlindachstrasse) Anliegen Ta5: T30 Kirchlindachstrasse Anliegen Ta6: T30-Tore

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext						Wir sind mit Tempo 30 an der Bern- sowie an der Oberdorfstrasse einverstanden.
Standartisierun	**P5**					Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext		X				Tempo 30 ist die beste Lösung. An der Bielstrasse ist die Signalisation T30 zurück zu versetzen, so dass mehr Platz für die Drosselung des Tempos bleibt und Autos aus der Moosgasse besser einmünden können. Auch an der Mühlestrasse sollte die Signalisation T30 mit Rücksicht auf den Langsamverkehr zurückversetzt werden.
Standartisierun	**P6**	x				Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta1: T30 Bernstrasse verlängern Anliegen Ta3: T30 Berstrass Nord verlängern
Total Parteien		**4**	**6**	**0**	**0**	Anliegen P4
Originaltext						
Standartisierun	**F1**					
Originaltext						
Standartisierun	**F2**					
Originaltext						
Standartisierun	**F3**					
Originaltext					X	Schon heute kann man kaum mehr als 30km/h fahren. Warum aber Geld verschwenden? Dieses Geld könnte man für sinnvollere Projekte einsetzen.
Standartisierun	**F4**					Bemerkung Tb2: T30 unnötig
Originaltext				X	X	Tempo 30 km/h: Henu , wenn Sie es unbedingt durchstieren wollen… jedoch nur und maximal auf der Oberdorfstrasse und zwar nur bis Höhe Coop wie ursprünglich geplant und nicht wie neu zwischen den Zeilen zu lesen/hören ist bis zur Gemeindegrenze zu Diemerswil. Tempo 30 auf der Bernstrasse hingegen wird vehement bestritten. Wie Sie selber wissen ist eine solche Limite aktuell nur auf siedlungsorientierten Strassen zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr zulässig. Bei der Bernstrasse handelt es sich um keine Quartierstrasse, sondern um eine Hauptstrasse, Ortsdurchfahrt und zudem eine Versorgungsroute. Bemühungen, dies zu ändern und in Zukunft auf die Erstellung von Gutachten verzichten zu können werden auch auf eidgenössischer Ebene bekämpft. Bereits heute kann tagsüber nicht mit 50 km/h gefahren werden und falls jetzt auf 30 km/h reduziert würde fahren wir noch mit 15 – 20 km/h und die Velofahrer überholen den gewerblichen Verkehr links und rechts. Die Fussgänger übersteigen die Deichseln zwischen Motorwagen und Anhänger unserer schleichenden Anhängerzüge und unsere Fahrer werden verantwortlich gemacht, wenn solche Fussgänger überfahren werden.
Standartisierun	**F5**					Anliegen Ta7: T30 nur Oberdorfstrasse (bis Coop) nicht auf Bernstrasse
Total Firmen		**0**	**0**	**1**	**2**	

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext						
Standartisierun	**O1**					
Originaltext						
Standartisierun	**O2**					
Originaltext					X	Bereits heute kann auf der Oberdorfstrasse oft nur mit 30 km/h gefahren werden. Mit dieser Massnahme sind wir daher einverstanden. Auf der Bernstrasse als Durchgangsstrasse muss zwingend Tempo 50 km/h gelten
Standartisierun	**O3**				x	Anliegen Ta7: T30 nur Oberdorfstrasse nicht auf Bernstrasse
Originaltext						
Standartisierun	**O4**					
Originaltext			x			
Standartisierun	**O5**		x			
Originaltext			X			Für den Fuss- Veloverkehr eine klare Verbesserung. Eine klare Verbessung hinsichtlich der Verkehrssicherheit usnerer Schüler*innen. Wir begrüssen Tempo 30 nur, wenn weiterhin Zebrastreifen in Schulnähe bestehen bleiben.
Standartisierun	**O6**		x			Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta8: Fussgängerstreifen bei Schulanlagen
Originaltext				X		Tempo 30 km/ kann zwar möglicherweise Lärmemissionen vermeiden, führt aber insbesondere für den Schwerverkehr zu mehr Konflikten mit E-Bikes bzw. E-Bikes mit Kinderanhängern. Somit ist grundsätzlich für Haupt- und Verbindungsstrassen von 30 km/h abzusehen.
Standartisierun	**O9**			x		Anliegen Ta9: kein Tempo 30

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext			X			
Standartisierun	**O10**		x			
Originaltext			X			Aus übergeordneten verkehrlichen Überlegungen bietet das neue Verkehrsregime mit Tempo 30 Vorteile vor allem hinsichtlich dem Fussgänger- und Veloverkehr. Aus Sicht Busbetrieb gehen wir davon aus, dass das Tempo 30-Regime zu zusätzlichen Zeitverlusten in der Grössenordnung von ca. 5-10 Sekunden pro Fahrtrichtung für die Linie 36 führen wird. Die Fahrtzeit für die Strecke Zollikofen Bahnhof-Münchenbuchsee Hüslimoos-Zollikofen Bahnhof beträgt gemäss Fahrplan 19 Minuten, effektiv werden jedoch aktuell 20-21 Minuten benötigt. Wird die Fahrzeit von 21 überschritten, werden die Anschlüsse in Zollikofen nicht mehr erreicht, was zu einer deutlichen Reduktion der Attraktivität des ÖV führen wird. Um diese Nachteile angebotsseitig zu entschärfen, müssten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, was hohe Kosten nach sich ziehen würde. Die vorgesehene konsequente Gestaltung der Querstrassen mit Trottoirüberfahrten erachten wir als absolutes Muss, um den Busverkehr sicher und betriebsstabil abwickeln zu können.
Standartisierun	**O11**		x			Bemerkung Tb3: Prioriserung Hauptachsen für ÖV notwendig
Originaltext		X				Diese Lösung ermöglicht das Miteinander verschiedener Verkehrsmittel am besten.
Standartisierun	**O12**	x				Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext						
Standartisierun	**O13**					
Originaltext				X		eher positiv
Standartisierun	**O14**			x		Bemerkung Tb1: positiv
Total Organisationen		2	8	3	2	

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext				X		Ist zu prüfen, wäre eine Möglichkeit.
Standartisierun	**I1**			x		Bemerkung Tb4: möglich
Originaltext			x			Ist ok.
Standartisierun	**I2**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Funktioniert nur, wenn die Verkehrsberuhigung auf den Zubringerstrassen berücksichtigt wird.
Standartisierun	**I5**		x			Anliegen Ta10: T30 Nebenstrassen integrieren
Originaltext		X				Die Einführung von T30 ist zwingend und eine sehr gute Sache. Wünschenswert wäre aber eine bessere Integration der Einmündung Moosgasse (Friedhofstr) / Bielstr. in den T30-Abschnitt, so dass der Knotenbereich bereits klar als Teil des T30-Bereiches lesbar ist und der MIV die Geschwindigkeit insbesondere auch in MSP/ASP einhält. Die Moosgasse ist Teil der wichtigsten Nord-Süd-Veloverbindung im Dorf (Linksabbieger Ri. Kreisel). Insbesondere läuft über den Knoten auch die VL 64 (mit Linksabbieger Ri. Moosgasse). Den Velofahrenden muss an dieser Stelle zwingend ein sicheres Linksabbiegen ermöglicht werden. Ich weise auch darauf hin, dass auf der Moosgasse zwischen Altersheim und Einmündung in die Bielstrasse aktuell T50 gilt und die Strasse vor kurzem erneuert wurde. Wird T30 auf der Bielstr eingeführt so ist T30 auf der Moosgasse und damit eine Umgestaltung der Moosgasse samt der Knoten Moosgasse/Gurtenfeldstrasse und Moosgasse/Mattenstutz (Sichtweiten!) zwingend nötig. Es stellt sich in diesem Zusammenhang auch die Frage ob die in QP06 festgelegten Fahrstreifenbreiten von 4.08 und 4.41 für eine Gestaltung bei T30 zielführend sind. Da die Moosgasse mit einem "LKW-Zubringerdienst" belegt ist eine Ausfahrt eines LKW mit grossem Platzbedarf entsprechend selten. Ideal für den linksabbiegenden Veloverkehr aus der Moosgasse wäre die Verlängerung des Mehrzweckstreifens über den gesamten Knotenbereich. Bielstr/Moosgasse. Die Fahrbahnaufteilung müsste in diesem Fall ca. 3m/2m/3.50m betragen.
Standartisierun	**I6**	x				Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta3: T30 Berstrass Nord verlängern Anliegen Ta11: Moosgasse einbeziehen Anliegen MBa2: Querschnitt 06 überprüfen
Originaltext		x				Das ist unabdingbar für eine Aufwertung. Denn schon heute kann das Zentrum nur in dieser Geschwindigkeit durchfahren werden – wenn jemand 50 fährt, fällt das auf und es entstehen auch heikle Situationen – gerade im Bereich der Schulhäuser. Wichtig wäre aber, dass gleichzeitig der Schleichverkehr auf Parallelrouten angegangen wird. Wir Bewohner am Bodenackerweg (verläuft parallel zur Oberdorfstrasse) sehen schon heute, dass Nutzer der Kirchlindachstrasse-Route (eine beliebte Schleichroute, etwa für Bewohner der Region Jegenstorf) oftmals sichtbar deutlich zu schnell durch unsere Strasse fahren, wenn sich an der Einmündung zur Oberdorfstrasse die Autos stauen. Doch auch bei uns herrscht Tempo 30 – und es gibt einen Kindergarten und ein Schulhaus.
Standartisierun	**I7**					Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta12: Schleichverkehr Nebenstrassen unterbinden
Originaltext			X			
Standartisierun	**I8**		x			
Originaltext		X				
Standartisierun	**I9**	x				
Originaltext						
Standartisierun	**I10**	x				
Originaltext			X			gut
Standartisierun	**I11**		x			Bemerkung Tb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext		X				☺☺
Standartisierun	**I12**	x				Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Sehr gut.
Standartisierun	**I13**	x				Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			
Standartisierun	**I14**		x			
Originaltext			X			Gut! Siehe "Diverses"
Standartisierun	**I15**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext				X		Das ist nicht sinnvoll. Bei gleich viel Verkehr wie bisher führt Tempo 30 km/h zu mehr Staus und somit Schleichverkehr auf diesen beiden Strassen. Von Zollikofen her kommen zu den Stosszeiten sehr viele Autos mit Tempo 50 km/h nach Münchenbuchsee, was ab dem Bereich 30 km/h unweigerlich zu Staus führt. Der geplante Kreisel führt zu einem verbesserten Verkehrsfluss und Autodurchsatz. Diese Vorteile würden mit Tempo 30 km/h auf den beiden Zu- resp. Wegfahrstrassen zunichte gemacht.
Standartisierun	**I16**			x		Anliegen Ta9: kein Tempo 30
Originaltext		X				absolut ausreichend in diesem Zentrumsbereich !
Standartisierun	**I17**	x				Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext		X				
Standartisierun	**I18**	x				
Originaltext		X				Wir finden eine Temporeduktion auf 30 km/h den richtigen Schritt, um die Sanierung der Strassen sinnvoll umsetzen. Allenfalls könnte man eine generelle Temporeduktion auf 30 km/h in allen Quartieren in Münchenbuchsee in Betracht ziehen.
Standartisierun	**I19**	xx				Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta10: T30 Nebenstrassen integrieren

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext			X			
Standartisierung	**I20**		x			
Originaltext						Tempo 30 resp. 50 km/h Tempo 30 km/h auf der Oberdorfstrasse kann eingeführt werden, da dort bereits heute kaum schneller 30 km/h gefahren wird. Die Bernstrasse ist eine Kantonstrasse Kat. B und dient vorwiegend einer fliessenden Ortsdurchfahrt, der Ortszufahrt und dem öffentlichen Verkehr. Das Tempo 50 km/h ist beizubehalten weil sonst auch auf der Bernstrasse in Zusammenhangmit den Bushaltestellen und der Einmündung Talstrasse Staus auf der Bernstrasse oder am Kreisel entstehen können.
Standartisierung	**I21**					Anliegen Ta7: T30 nur Oberdorfstrasse nicht auf Bernstrasse
Originaltext				X		Grundsätzlich bin ich für eine Geschwindigkeitsreduktion für Fahrzeuge. Jedoch schreiben Sie hier wieder Tempo 30 und nicht 30er Zone, das müssen sie jetzt wirklich klären und kommunizieren.
Standartisierung	**I22**			x		Bemerkung Tb5: T30 oder T30-Zone klären
Originaltext			X			
Standartisierung	**I23**		x			
Originaltext					X	Auf der Oberdorfstrasse ok. Auf der Bernstrasse als Durchfahrtsachse muss zwingend Tempo 50 bleiben.
Standartisierung	**I24**				x	Anliegen Ta7: T30 nur Oberdorfstrasse nicht auf Bernstrasse

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext					X	Grundsätzlich in Ordnung. Jedoch sehe ich das Problem nicht beim Tempo, sondern dabei, dass der Bus bei diesem Konzept mitten in der Strasse anhält und so den Verkehr negativ beeinflusst.
Standartisierun	**I25**				x	Bemerkung Tb5: Strassenhalt negativ
Originaltext			X			Auf jeden Fall.
Standartisierun	**I26**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext		X				Sehr positiv; bitte möglichst rasch einführen.
Standartisierun	**I27**	x				Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Gut
Standartisierun	**I28**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext					X	
Standartisierun	**I29**				x	
Originaltext				X		Die Fahrtempo betragen bereits heute nicht 50 km/h, dagegen ist also nichts einzuwenden.
Standartisierun	**I30**			x		Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			
Standartisierun	**I31**		x			
Originaltext			X			Finden wir gut und sollte eingeführt werden.
Standartisierun	**I32**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Tempo 30 zwischen der Einmündung Talstrasse und Knoten Schönegg ist gerechtfertigt, da es etliche Einmündungen/Abzweigungen gibt und der Kreiselverkehr eine Verlangsamung erfordert. Ta14 Auf eine Ausdehnung auf weitere Abschnitte der Bernstrasse oder der Oberdorfstrasse ist jedoch zu verzichten.
Standartisierun	**I33**		x			Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta13: keine Ausdehnung gegenüber Konzept

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext			X			Verlängerung der Temporeduktion bis Abzweigung Kirchlindachstrasse. Allenfalls Tempo 40 im Bereich zwischen Schöneggweg/ Kirchlindachstrasse. Sonst entsteht für wenige Meter eine "50er Insel", in der unnötig Beschleunigungslärm entsteht.
Standartisierun	**I34**		x			Anliegen Ta4: T30 Oberdorfstrasse verlängern (Kirchlindachstrasse)
Originaltext				X		Tempo 40 km/h würde reichen.
Standartisierun	**I35**			x		Anliegen Ta14: Tempo 40
Originaltext					X	Eine solche Verkehrsführung mit Schikanen behindert den flüssigen Verkehr auf der Bernstrasse und der Oberdorfstrasse. Dies ist zu unterlassen. 50 km/h muss belassen werden. Das grosse Verkehrsaufkommen verhindert zu schnelles Fahren. Ausserhalb der „Rush-hours" ist Tempo 50 km/h zudem das angemessene Tempo.
Standartisierun	**I36**				x	Anliegen Ta9: kein Tempo 30
Originaltext			X			Super!
Standartisierun	**I37**		x			Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext						
Standartisierun	**I38**					
Originaltext		X				
Standartisierun	**I39**	x				
Originaltext						
Standartisierun	**I40**					
Originaltext						
Standartisierun	**I41**					
Originaltext						
Standartisierun	**I42**					

	Code Mit-wirkende	Sehr gut	gut	nicht so gut	gar nicht gut	Gesamteindruck und Tempo 30 km/h
Originaltext				X		Gut
Standartisierun	**I43**			x		Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext				X		Sehr wichtig, an der Oberdorfstrasse ab Kirchlindachstrasse
Standartisierun	**I44**			x		Anliegen Ta4: T30 Oberdorfstrasse verlängern (Kirchlindachstrasse)
Originaltext			X			Ich unterstütze die Einführung von Tempo 30 im Zentrumsbereich ausdrücklich. Der Geltungsbereich von Tempo 30 sollte aber aus Lärmschutzgründen sowie im Interesse des Fussgängerschutzes auf den gesamten Bereich der Bernstrasse (ca. Kreuzung Bernstrasse/Seedorfweg) ausgeweitet werden.
Standartisierun	**I45**		x			Anliegen Ta1: T30 Bernstrasse verlängern (bis Seedorfweg)
Originaltext				X		Gut
Standartisierun	**I46**			x		Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext						
Standartisierun	**I47**					
Originaltext		X				Sehr gute Idee und die Sicherheit wird besser sein.
Standartisierun	**I48**					Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext			X			Perfekte Massnahme u. a. im Interesse der allgemeinen Sicherheit
Standartisierun	**I49**					Bemerkung Tb1: positiv
Originaltext		X				Wie wird die Einhaltung der Geschwindigkeit neu überprüft?
Standartisierun	**I50**	x				Bemerkung Tb15: wie wird Geschwindigkeit überprüft?
Originaltext						
Standartisierun	**I51**					
Originaltext			X			Macht Sinn falls auch die Zufahrtsstrassen ins Konzept integriert wird.
Standartisierun	**I52**		x			Bemerkung Tb1: positiv Anliegen Ta10: T30 Nebenstrassen integrieren
Total Einzelpersonen		22	33	14	8	

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Parkierung**
Originaltext		**Einverstanden:** wir sind der Meinung, dass eine Aufhebung von ca. 10 AP innerhalb des Perimeters auch für die Geschäfte verkraftbar ist. Es ist sinnvoll diese Flächen dem öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen. Weniger Parkplätze bedeutet nicht weniger Kundschaft. Parkplätze sind aber sinnvoll zu bewirtschaften.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Pb1: PW positiv Anliegen Pa1: Parkplätze bewirtschaften
Originaltext		Es wurden vertretbare Lösungen gefunden. Wir finden es gut, dass durch eine klare Linienführung und mehr Bäume, die Autos das Strassenbild weniger prägen. Es müssen auch genügend Abstellmöglichkeiten für Velos vorgesehen werden.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Pb1: PW positiv Anliegen Pa2: genügend Veloabstellplätze
Originaltext		Es ist darauf zu achten, dass für die Geschäfte genügend Parkplätze vorhanden sind.
Standartisierun	**P3**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen
Originaltext		Bei der neuen Bushaltestelle «Kirche» auf der Bernstrasse sind genügend Fahrradparkplätze vorzusehen. Die jetzigen bei der Kirche sind weit entfernt. Dass die Parkfelder an der Oberdorfstrasse etwas von der Strasse weg versetzt werden, ist zu begrüssen. Dies führt auch zu mehr Sicherheit beim Aussteigen, sowohl für die AutofahrerInnen wie auch die VelofahrerInnen. Da die aufgehobenen Parkfelder grösstenteils aufgrund von Sicherheitsvorgaben (Sichtbermen) entfallen und bereits heute zu teilweise gefährlichen und nicht haltbaren Situationen führen, erübrigt sich die Diskussion, ob dies sinnig ist oder nicht. Durch die Einführung des Tempo-30-Regimes sind sogar mehr Parkierungsmöglichkeiten einrichtbar als bei Tempo 50.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Pb1: PW positiv Anliegen Pa2: genügend Veloabstellplätze

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		Erhalten von so vielen Parkmöglichkeiten wie möglich. Wir würden einen Ausbau der Parkmöglichkeiten begrüssen. Diverse Bürger von Münchenbuchsee sind darauf angewiesen direkt vor einem Ladenlokal parkieren zu können. Rotkreuzfahrdienst, Spitexfahrten zu Ärzten, Coiffeur, etc.
Standartisierun	**P5**	Anliegen Pa3: (mehr) PP für Geschäfte vorsehen
Originaltext		Velos: Es fehlen Parkierungsfelder für Velos inkl. Cargo/Anhänger. Ein paar verteilte Veloständer werden in Zukunft nicht reichen. Konzept: Mit der neuen Parkierung kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden stark verbessert werden. Der Preis dafür ist eine stellenweise Reduktion der Parkplätze. Dies ist vertretbar, denn der Umsatz der Geschäfte hängt nicht allein von den P ab (auch mit der heutigen Anzahl P sind einige Geschäfte eingegangen oder haben Mühe). Zudem wertet die Sanierung den Fussgängerbereich auf. Von vielen Orten ist bekannt, dass Geschäfte v.a. von einer attraktiven Einkaufsumgebung profitieren und einige wenige Parkplätze ausreichen, wenn sie für das Einkaufen reserviert sind. Daher sollten alle P auf der Ladenseite gelbe Parkfelder sein (bis max. 30 Minuten). Die Geschäfte haben zudem die Möglichkeit, eigene P für Kunden auf ihren Parzellen einzurichten. Lage Parkfelder: Diese sollten immer entlang der Strasse angelegt werden, so dass Fussgängerbereich hausseitig (von der Strasse weg) verläuft. Zu korrigieren wären: die Parkfeder bei Tiefenbacher und die privaten P bei Oberdorfstrasse 31. Es fehlen generell Fahrradparkplätze. Bielstrasse: Zwischen Ende Radweg und Bären-Kreisel fehlt der Velostreifen. Diese Lücke sollte trotz T30 geschlossen werden, damit Velofahrende sicher zum Kreisel kommen. Im Plan 1:500 ist teilweise schon ein Streifen ausgeschieden, der dazu genutzt werden kann.
Standartisierun	**P6**	Anliegen Pa2: genügend Veloabstellplätze (inklusive Cargo) Anliegen Pa4: Längs-P gelb 30' Anliegen Pa5: Längs-P nicht rückwärtig (Tiefenbacher Schuhe, Oberdorfstrasse 31)
Total Parteien		
Originaltext		Parkplatzsituation: Bei uns parkieren viele Kunden direkt vor dem Büro. Ich glaube kaum, dass die Bevölkerung dazu gebracht werden können auf das Auto zu verzichten
Standartisierun	**F1**	Bemerkung Pb2: Kunden verzichten nicht aufs Auto
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Das wegfallen von Parkplätzen ist geschäftsschädigend und die Attraktivität sinkt dadurch.
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend
Originaltext		Die Aufhebung von Parkplätzen wird bestritten. Mit der Einführung von Tempo 30 an der Oberdorfstrasse können und müssen diese für unser Gewerbe so dringend benötigten Parkplätze erhalten bleiben. Gerade die Erhaltung der Parkplätze war bisher der oder mit ein Grund für die geplante Temporeduktion. (Sichtbermen). Siehe Protokolle der KöS der Gemeinde.
Standartisierun	**F5**	Anliegen P6: PP alle PP erhalten
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		Viele Kundinnen, auch wenn das verschiedene Kreise nicht gerne hören, tätigen ihre Einkäufe mit dem Auto. Zudem kaufen viele auswärtigen Kundinnen in den Fachgeschäften von KMU-Münchenbuchsee ein. Mit der doch grossen Reduktion der Parkplätze, zu Gunsten der vielen neuen Bäumen, haben diese Kundinnen kaum mehr die Möglichkeit praktisch vor den Geschäften zu parkieren. Mit dieser Massnahme kann die Bevölkerung nicht dazu erzogen werden auf ihr Auto zu verzichten. Sie werden ihr Kaufverhalten ändern und irgendwo hinfahren wo genügend Parkplätze vorhanden sind. Wir werden uns für eine möglichst kleine Reduktion der Parkplatzanzahl einsetzen! Alle Parkplätze von unten gesehen auf der linken Seite sollen bestehen bleiben!
Standartisierun	**O2**	Anliegen P6: PP alle PP erhalten
Originaltext		Die Halbierung der Anzahl Parkplätze hat zur Folge, dass den Einkaufsläden entlang der Oberdorfstrasse und der Bernstrasse die Lebensgrundlage entzogen wird. Auf die Reduktion der Anzahl Parkplätze muss zwingend verzichtet werden.
Standartisierun	**O3**	Anliegen P6: PP alle PP erhalten
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		Haben knapp genügend eigene Parkplätze sind für Besucher auf zusätzliche Parkmöglichkeiten im Dorf angewiesen.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Pb2: Kunden verzichten nicht aufs Auto (auf PP angewisen)
Originaltext		Wichtig sind genügend Parkräume für den Zulieferverkehr
Standartisierun	**O9**	Anliegen Pa7: Anlieferungsmöglichkeiten (allgemein)

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		Der NVM begrüsst, dass Autoabstellflächen nach Möglichkeit einen versickerungsfähigen Belag aufweisen, was v.a. auch den angrenzenden Bäumen zugute kommt.
Standartisierun	**O10**	Bemerkung Pb4: Versickerung wird begrüsst
Originaltext		keine Bemerkungen
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		Die Parkierung beschränkt sich zu stark auf Autoabstellplätze. Da in Zukunft dank attraktiverem Zentrum das Velo, Lastenvelos und andere Transorthilfen (Trottis, Rollatoren, Kinderwagen, etc.) an Bedeutung gewinnen werden, müssen diese Fahrzeuge unbedingt in die Parkierungslösungen einbezogen werden – auch um wildes Abstellen zu vermeiden und die Benutzung von Velos etc. zu fördern. Da BuchsiMobil am Aufbau von Veloleih-Ange-boten arbeitet, wären wir v.a. an (öffentlichen) Veloabstellflächen in der Nähe der Bushalte-stellen oder grösseren Einrichtungen interessiert. Es fehlen Fahrradparkplätze (siehe Parkierung) Bielstrasse: Die Radweglücke zwischen bestehenden Radweg bis zum Kreisel sollte geschlossen werden (Sicherheit für Velofahrende). Zufahrt Bahnhof wird dem dominierenden Velo- und Fussverkehr nicht gerecht. Um das Zentrum zu entlasten, sollten (durch die Gemeinde) zentrumsnah die Bedingungen für Velofahrende verbessert werden (Bodenacker, Höhenweg, Schmiedegasse, Kirchgasse, Fellenbergstrasse, Bahnhofplatz etc.)
Standartisierun	**O12**	Anliegen Pa2: genügend Veloabstellplätze (u.A. Bielstrasse) Anliegen Pa8: Veloverleihparkplätze Anliegen Pa9: Verbesserungen Velo auf Gemeindestrasse
Originaltext		Dieser Aspekt bereitet uns die grössten Sorgen. Viele unserer Kundinnen und Kunden erreichen uns mit dem Auto. Durch das starke Reduzieren der Parkplätze im Dorf, befürchten wir, dass ein grosser Teil unserer Kundinnen und Kunden nach alternativen Einkaufsmöglichkeiten suchen wird, bei welchen genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Das Einkaufen im Dorf wird dadurch leider nicht attraktiver, was nicht dem Projektziel der Sanierung des Zentrumsbereichs entspricht und nicht im Interesse der Gemeinde und des Kantons sein kann. Zudem werden diverse Parkplätze den ganzen Tag durch Anwohnerinnen und Anwohner, Lehrpersonen oder Mittagsschwärmer besetzt. Wenn es unabdingbar ist, Parkplätze zu streichen, schlagen wir folgende Optimierungsmöglichkeiten für die Nutzung der bleibenden Parkplätze vor: • kürzere Parkzeiten von max. 15 Minuten • keine Jahres-, Monats-, und Tagesparkkarten mehr • mehr Parkplätze direkt an die Geschäfte verkaufen oder vermieten Durch das optimierte Parkverhalten könnten unsere Kundinnen und Kunden trotz geringerer Anzahl Parkplätze einen Platz finden. Des Weiteren stellt sich uns die Frage, ob der Kanton analysiert hat, welche Parkplätze die meistfrequentierten sind und welche den neuen Zentrumsbereich weichen könnten.
Standartisierun	**O13**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend Anliegen Pa10: Bewirschaftung 15'
Originaltext		für lokale Gewerbebetriebe wichtig
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Pb2: Kunden verzichten nicht aufs Auto
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		im Dorfzentrum hat es zu wenig Parkplätze, es sollte zwingend eine Einstellhalle auf dem oberen Schulhausplatz erstellt werden.
Standartisierun	**I1**	Anliegen Pa11: Einstellhalle auf oberem Schulhausplatz
Originaltext		zu gering
Standartisierun	**I2**	Anliegen Pa12: mehr Parkplätze
Originaltext		Genügend PP im Zentrumsbereich müssen sichergestellt werden.
Standartisierun	**I5**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen
Originaltext		Grundsätzlich löst das Projekt zahlreiche problematische Parkierungssituationen auf, zu begrüssen ist auch der Strassenabstand von 50cm, welchen die meisten Parkplätze aufweisen (sollte eigentlich 70cm sein). Einige Parkierungssituationen sind aber nach wie vor unbefriedigend. Parkierungen auf oder gar hinter dem Trottoir sind aber nicht sicher und nicht mehr zeitgemäss. Insbesondere die beiden Parkplätze auf Parzelle 102 (Bernstr 7) sollten aufgehoben werden (Darstellung als Fahrbahn im SIT verwirrend). Gleiches gilt für die neuen Parkplätze auf Parz 345, obwohl die Aufhebung der bisherigen Senkrechtparkplätze einen massiven Sicherheitsgewinn darstellt. Die Parkierung im Bereich QP7 vor Oberdorfstrasse 1/3 ist nicht ausgereift. Es besteht bei der Zufahrt zu den Parkplätzen das Risiko einer schleifenden Einfahrt über die Trottoirüberfahrt der Fellenbergstrasse. Diese Situation sollte noch einmal gründlich überdacht werden und zu Gunsten des steuerzahlenden Fussgängers verbessert werden. Idealerweise werden die Parkplätze vor dem Gebäude aufgehoben, bzw. gar nicht angelegt. Stattdessen ist die Schaffung eines schönen Dorfplatzes mit entsprechender Möblierung sinnvoll. Dies insbesondere auch um einen Kreisel-Bypass über den Gehweg zu verhindern! Aktuell ist der Rechtsabbieger am Knoten Bernstrasse/Oberdorfstr immer vortrittsberechtigt, d.h. in der aktuellen Situation ist das Problem des Knoten-Bypass nicht vorhanden - es kann aber eines werden! In QP 7 darf der Bereich auf welchem Fahrzeuge verkehren nicht als Gehweg bezeichnet werden, Gehwege sind den Fussgängern vorbehalten. Es besteht auf dieser grosszügig angelegten "Fussgängerfläche" ein erhebliches Risiko von widerrechtlich parkierten PKWs welche Sicherheit und Komfort der Fussgänger gefährden. Die Parkierungssituation bei der Käserei/Anka Market (Oberdorfstr. 24) wird nicht thematisiert. Die dort aktuell vorhandenen Schrägparkplätze sind aber mehr als problematisch. Es sind im SIT aber keine Parkplätze mehr verzeichnet, es wird auch keine Aufhebung verzeichnet **. Was geschieht mit diesen Parkplätzen? Bitte um direkte, informelle Beantwortung dieser Frage.** Gleiches gilt für die Parkplätze vor und neben dem Restaurant Bären. Diese werden im Projekt nicht dargestellt. **Was geschieht mit diesen Parkplätzen?**
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Pb1: PW positiv Anliegen Pa5: Längs-P nicht rückwärtig Bemerkung Pb5: Was geschihr mit SchrägPP Oberdorfstr. 24(Beantworten)
Originaltext		Eine gute Lösung, es wäre aber wichtig, dass die Parkzeit stark begrenzt wird, um zu verhindern, dass – so wie heute – die Oberdorfstrasse von Dauerparkern in Beschlag genommen wird.
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Pb1: PW positiv Anliegen Pa1: Parkplätze bewirtschaften
Originaltext		Für die Läden an der Oberdorfstrasse, müssen mehr Parkplätze erhalten bleiben
Standartisierun	**I8**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		Sollte aber genug Parkplätze von den Läden haben.
Standartisierun	**I11**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		☺ Gut sind die zusätzlichen Abstände zum Strassenrad, um die Gefahr von öffnenden Autotüren für Radfahrer zu reduzieren.
Standartisierun	**I12**	
Originaltext		Nein Im Bereich Oberdorfstrasse insbesondere vor Gewerbeliegenschaft 25 (viele meiner Patienten finden schon jetzt keinen Parkplatz, Restaurant hat keinen einzigen Parkplatz)
Standartisierun	**I13**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen (Oberdorfstr. Nr. 25)
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Die Anzahl Parkplätze werden bei beiden Strassen reduziert. Das könnte für die Läden nachteilig werden, falls viele Automobilisten, weil sie keine Parkplätze bei beiden Strassen finden, nur noch in der Migros, im COOP oder im Shoppyland einkaufen.
Standartisierun	**I16**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen (Oberdorfstr. Nr. 25)
Originaltext		Längsparkierung genügt; Parkplatzanzahl reduzieren / aufheben
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		Auf Ansprüche der Ladengruppen abgestimmt
Standartisierun	**I18**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		Das Versetzen der Parkfelder an der Oberdorfstrasse etwas von der Strasse weg führt zu mehr Sicherheit beim Ein- und Aussteigen, dies sowohl für die Autofahrenden als auch die Velofahrenden, was wir sehr begrüssen.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Pb1: PW positiv

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Für Fussgänger wird die Übersicht noch weiter erschwert. Und der fahrende Verkehr hat durch die parkierenden Autos auch nicht die nötige Übersicht.
Standartisierun	**I22**	Bemerkung Pb6: Übersicht für FG und Auto schlechter
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Die Reduktion der Anzahl Parkplätze gefährdet die Existenz unseres Restaurants und der Läden an der Oberdorf- und Bernstrasse. Wird die Anzahl Parkplätze reduziert, werden wir Gäste verlieren. Diese müssen in unmittelbarer Nähe zu unserem Restaurant einen Parkplatz finden, sonst bleiben sie weg.
Standartisierun	**I24**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		durch den Wegfall der Parkplätze, ausgenommen natürlich derjenigen der Gemeinde (!), wird das Gewerbe von Buchsi massgeblich geschädigt. Aufgrund der Umsatzeinbussen werden einige Fachgeschäfte schliessen müssen und das Zentrum wird aussterben. Dann braucht es auch keine 30er-Zone mehr, da die Leute nicht mehr unterwegs sein werden.
Standartisierun	**I25**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend
Originaltext		Wohl oder übel. Soweit ok.
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Die Parkplätze vor unserem Haus werden aufgelöst. Was unseren Kunden die Anfahrt erschwert. Es wird jahrzenten ansässigen Unternehmern Attrakivität entzogen.
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Es ist darauf zu achten, dass für die Geschäfte genügend Parkplätze für Autos und Fahrräder vorhanden sind.
Standartisierun	**I32**	Anliegen Pa3: genügend PP für Geschäfte vorsehen
Originaltext		Für das Gewerbe wie auch für die älteren Personen und für Personen, welche gehbehindert sind oder Schwierigkeiten mit dem Gehen haben, sind die Parkierungsmöglichkeiten zentral. Der geplante Abbau von Parkplätzen schwächt unnötigerweise die Attraktivität des Zentrumbereichs.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Pb3: Wegfall PP geschäftschädigend

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		Es müssen mehr Kurzzeitparkplätze geschaffen werden nicht weniger sonst gehen Läden ein. Die Parkplätze auf dem unteren Schulhausplatz sind langfristig zu erhalten. Zu kleine Parkplätze müssen belassen werden (abstellen Kleinautos).
Standartisierun	**I36**	Anliegen Pa12: mehr Parkplätze Anliegen Pa14: PP Schulhausplatz erhalten Anliegen Pa 15 zu kline PP behalten für Kleinfahrzeuge
Originaltext		gut
Standartisierun	**I37**	
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Parkierung
Originaltext		Nicht gut.
Standartisierun	**I43**	Bemerkung Pb 7: nicht gut
Originaltext		Zu Ungunsten von breiteren Trottoirs bleiben sie erhalten mehrheitlich.
Standartisierun	**I44**	Bemerkung Pb 8 (unverständlich)
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierun	**I45**	
Originaltext		weniger gut
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Pb 7: nicht gut
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Besser und mehr Platz.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		Anzahl Parkplätze i. O.
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Pb1: PW positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Fussgängerführung**
Originaltext		**Einverstanden:** eine attraktive Fussgängerzone lädt ein zum Verweilen und Dorfen. Dadurch erhöht sich die Kauflust in Münchenbuchsee. Die Fläche der Fussgängerführung ist optisch d.h. baulich / farblich von den übrigen Strassenflächen abzuheben.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Fb1: PW positiv Anliegen Fa1: Fussgängerflächen baulich/farblich abheben
Originaltext		Wir sind der Ansicht, dass es bei der Strassenüberquerung bei der UBS zum Schuhhaus zwischen den vorgesehenen Bäumen und der Strassenüberquerung beim Paul Klee Schulhaus weiterhin einen Zebrastreifen benötigt. Vor dem Kreisel ist eine Überquerung ohne Zebrastreifen für alle Verkehrsteilnehmenden erschwerter. (Bäume, Licht, Schatten, beim Autofahrer ist der Fokus beim Kreisel und beim Abbiegen). Um die Übersicht zu gewähren, sollte die Zonen mit Zebrasteifen und diese mit der freien Überquerung sich optisch oder durch eine Signalethik unterscheiden. Wir verlangen zur Querung des Schöneggweges weiterhin einen Zebrastreifen, denn sowohl von der Oberdorfstrasse wie aus der neuen Siedlung Strahmmatte sind viele Fussgängerinnen zu erwarten - gerade auch Kinder, die unterwegs ins Paul-Klee-Schulhaus sind.
Standartisierun	**P2**	Anliegen Fa2: Fussgängerstreifen Zentrum Anliegen Fa3: Fussgängerstreifen Schöneggweg
Originaltext		Längs der beiden Strassen und integriert in die Vorplatzbereiche i.O. Bei Tempo 30 können die Fussgänger die Strasse grundsätzlich überall queren, haben aber rechtlich keinen Vortritt! Daher ist die Gefährdung der Fussgänger und Schüler unseres Erachtens zu gross und es sind an den neuralgischen Punkten wie Schulwege, Bushaltestellen Läden etc. zwingend Fussgängerstreifen zu erstellen.
Standartisierun	**P3**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		Auf der Oberdorfstrasse entsteht für FussgängerInnen viel Platz auf den Trottoirs. Wir gehen davon aus, dass sich dies belebend auswirken wird, was klar erwünscht ist. Die Fussgängerüberführungen müssen genauer betrachtet werden. Vor den Schulhäusern sind Zebrastreifen zu prüfen, um die Schülerschar zu leiten. Bei den Bushaltestellen (neu «Kirche» und «Kipfgasse») auf der Bernstrasse sind ebenfalls Lösungen zu erarbeiten, um den vielen PendlerInnen, welche vom Bus Richtung Bahnhof rennen, die nötige Sicherheit zu gewähren (z.B. Fussgängerstreifen, Farbliche Markierung am Boden usw.) Derzeit werden Schülerinnen und Schüler aus dem Unterdorf via Fussgängerstreifen Bielstrasse geleitet. Aufgrund der komplexen Situation werden diese von Lotsen geführt. Da sich immer weniger Personen finden, die dieses Amt übernehmen möchten, muss die Gemeinde bereits heute auf weitere Sicherheitsfirmen zurückgreifen – eine teure Angelegenheit. Künftig müssen die Schülerinnen und Schüler so geleitet werden, dass die Gemeinde auf den Einsatz von Lotsen verzichten kann. Hier sind Alternativen zur heutigen Schulwegführung zu prüfen und zwingend umzusetzen.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Fb1: positiv Anliegen Fa5: Fussgängerstreifen bei Schulhäusern prüfen Anliegen Fa6: Fussgängermarkierung Bernstrasse Anliegen Fa7: Alternative Schulwegführung

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Wir begrüssen hier vor allem die Optimierung im Bereich der Hindernisfreiheit.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Insgesamt gut, es hat aber noch verschiedene Schwachstellen: a) Bei Tiefenbacher 3 P zum Baumdach verlegen und Fussgängerbereich entlang des Hauses, dann direkt die Fellenberg- strasse queren (so können Autos bis an die Oberdorfstrasse fahren, ohne stehend den Fussverkehr zu behindern). b) Das Trottoir an der Bahnhofstrasse ist viel zu schmal. Hier müsste mit der Sanierung unbedingt eine fussgängerfreundliche Lösung gefunden werden (z.B. Einbahnverkehr Bahnhofstrasse mit mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr).
Standartisierun	**P6**	Anliegen Fa8; P Teifenbacher an Strassenrand Anliegen Fa9: Trottoir Bahnhofstrasse verbreitern/sanieren
Total Parteien		
Originaltext		Die Fussgängerstreifen sind ein absolutes Sicherheitsinstrument und dürfen nicht eliminiert werden. Da weise ich auf die Probleme in Köniz hin…..
Standartisierun	**F1**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Aus Sicht der Fussgänger ist dies sicherlich eine Aufwertung.
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Das Trottoir muss nur so breit sein dass Fussgänger verkehren / kreuzen können und nicht, um die Fahrbahn künstlich und unnötig einzuengen. Falls einzelne Fussgängerstreifen bestehen bleiben dann möglichst mit Mittelinseln und Schulung der Automobilisten, dass diese passiert werden dürfen, falls sich ein Fussgänger auf der anderen Seite der Insel befindet.
Standartisierun	**F5**	Anliegen Fa10: nur minimale Trottoirs vorsehen Anliegen Fa11: FG nur mit Mittelinseln
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Unsere ältere Generation, die auf einen Rollator oder den Rollstuhl angewiesen ist, hat die heutige Situation für die Strassenüberquerung geschätzt. Nämlich die Fussgängerstreifen und die teilweise vorhandenen strassenmittigen Inseli. Hier konnten sie jeweils bei starkem Verkehrsauf-kommen eine Pause einlegen. Wir bedauern, dass dies im neuen Projekt nicht mehr der Fall sein wird und wir bezweifeln, dass die Rücksichtnahme des rollenden Verkehrs für die langsameren Seniorinnen und Senioren gross genug sein wird. Wir bitten Sie deshalb, diesem Umstand Rechnung zu tragen und mit Massnahmen dafür zu sorgen, dass die Strassenquerung auch für die gehbehinderten Mitbürgerinnen und Mitbürger nach wie vor unfallfrei möglich sein wird. Vorschlag: Man könnte in gewissen Abständen farblich markierte Strassenquerungszonen markieren, wo ein langsameres Queren angezeigt wäre.
Standartisierun	**O1**	Anliegen Fa 12: markierte "Langsamquerungen"
Originaltext		Fussgängerstreifen: An der Oberdorfstrasse zirkulieren viele Schulkinder und ältere Dorfbewohner zu Fuss. Mit dem Verzicht auf Fussgängerstreifen verzichtet man bewusst auf gewisse Sicherheitsinstrumente und auf Spielregeln unter den Verkehrsteilnehmern. Zudem gehen viele Menschen immer noch davon aus, dass in 30er-Zonen die Fussgänger Vortritt haben: Das ist aber nicht so! Die Gefahr von Unfällen könnte steigen. Die Gemeinde Huttwil hat ihre Lehren gezogen und die Fussgängerstreifen wieder angebracht. Nachträgliche Änderungen und Anpassungen sind immer teurer und nicht imagefördernd. In Münchenbuchsee könnten die Fussgängerstreifen ja von Anfang an eingeplant werden.
Standartisierun	**O2**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		Auf die geplante Verbreiterung der Fussgängerbereiche ist zu verzichten, weil dies zulasten des rollenden Verkehrs geht.
Standartisierun	**O3**	Anliegen Fa10: nur minimale Trottoirs vorsehen
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		Führungslinie für Blinde und Sehbehinderte: Jeweils eine Führungslinie von Parkplatz zu Parkplatz machen, sonst geht man immer wieder in die Lücken rein.
Standartisierun	**O5**	Anliegen Fa11: taktile Linie bei P
Originaltext		Wir sind der Ansicht, dass es bei der Strassenüberquerung bei der UBS zum Schulhaus zwischen den vorgesehenen Bäumen weiterhin einen Zebrastreifen benötigt. Vor dem Kreisel ist eine Überquerung ohne Zebrastreifen für alle Verkehrsteilnehmenden erschwerter. (Bäume, Licht, Schatten, beim Autofahrer ist der Fikus beim Kreisel und beim Abbiegen)
Standartisierun	**O6**	Anliegen Fa2: Fussgängerstreifen Zentrum
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		Eine direkte Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und Bushaltestelle auf der Bernstrasse wäre aus Sicht der Umsteiger zwischen Bus und Bahn von grossem Vorteil.
Standartisierun	**O11**	Anliegen Fa 13: Direktweg Bus-Bahnhof
Originaltext		Das Trottoir an der Bahnhofstrasse bleibt viel zu schmal. Zufussgehende müssen zwangsläufig auf die Fahrbahn ausweichen. Hier sollte endlich eine fussgänger- und velofreundliche Lösung gefunden werden (z.B. Einbahnverkehr mit mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr).
Standartisierun	**O12**	Anliegen Fa9: Trottoir Bahnhofstrasse verbreitern/sanieren
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Mittelstreifen im Bereich Oberdorfstrasse würde Querung erleichtern
Standartisierun	**O14**	Anliegen Fa 14: Mittelstreifen Oberdorfstrasse
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Auf Bernstrasse 10 bei der Oberdorfstrasse muss die Fahrbahn für den Verkehr um 0.70 Meter breiter werden. Mindestmass 6.50 Meter wenn kein mittelstreifen wie auf der Bernstrasse
Standartisierun	**I1**	Anliegen Fa15: Fahrbahn Oberdorfstrasse 6.5 m
Originaltext		OK
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Auch in der 30er Zone braucht es Fussgängerstreifen zur Sicherheit beider Seiten.
Standartisierun	**I5**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		Grundsätzlich gute Ideen, einige wesentliche Wunschlinien wurden aber nicht berücksichtigt. Grundsätzlich ist aber zu sagen, dass in Münchenbuchsee das Fussgängeraufkommen sehr heterogen ist, d.h. es gibt einige Abschnitte mit einer sehr hohen Querungsnachfrage und doch grössere Zonen wo dies nicht der Fall ist (z.b. zwischen Bären und Migros). In der Praxis hat flächiges Queren seine Tücken: Es gibt Orte wo dies wunderbar funktioniert wie in Köniz und Orte wo man als Fussgänger fast überfahren wird (Thun Bahnhofstrasse, insb direkt vor der PU Bhf. und Bälliz). An Orten mit hohem Querungsbedarf zu Spitzenzeiten plädiere ich deshalb für den Erhalt eines FGS => siehe Bild: Flächiges Queren in Thun - Konzentration der Fussgängerunfälle an der wichtigsten Querungsstelle. Der **FGS beim Bären** hat aktuell phasenweise eine hohe Frequenz (Zugang zum Bahnhof). Angesichts des hohen und massiert auftretenden Fussgängeraufkommens (Ankunft der S3 am Bhf in der ASP) und der persönlichen Erfahrung in Thun halte ich einen FGS für sinnvoll, bzw. empfehle hier weitere planerische Abklärungen wie z.B. eine Videoanalyse der Fussgängerströme. Der **FGS** beim **Dorfschulhaus/Unteres Schulhaus** sollte hingegen wie geplant entfernt werden. In der aktuellen Situation nehmen die Autofahrenden den FGS nicht wahr weil sie sich bereits auf den Knotenbereich konzentrieren und deshalb oftmals nicht anhalten. Der Kandelaber auf der Ostseite stört zudem die Sicht auf die Fussgänger. Entlang der **Ostseite der Moosgasse** verläuft zudem eine Wunschlinie der Fussgänger, insbesondere der Schüler und Schülerinnen in Richtung Bahngässli/Gurtenfeldstrasse. Da die Moosgasse ja für T50 dimensioniert ist, sollte das ostseitige Trottoir möglichst bis zum Bahnübergang bzw. über die Bahn bis zum Bahngässli gezogen werden. Wird als Begegnungsfall PW/LKW bei T20 angenommen sollte genügend Platz vorhanden sein - wegen LKW-Zubringerdienst ist dieser Begegnungsfall realistisch. Wichtige Fussgänger-Wunschlinien Nord-Süd über den Dorfplatz (insb. auch Schulwege).
Standartisierun	**I6**	Anliegen Fa 18: FG Bären erhalten Bemerkung Fb2: entfernung FG Schulhaus gut
Originaltext		Gute Lösung, direkt vor den Schulhäusern sollte auf irgendeine Weise priorisiert werden. Etwa durch Schwellen, Verengungen etc.
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Fb1: positiv Anliegen Fa 19: Schulhausquerung hervorheben
Originaltext		Bei den Schulhäusern muss zwingend eine Fussgängerüberquerung angezeigt werden.
Standartisierun	**I8**	Anliegen Fa 19: Schulhausquerung hervorheben
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		
Standartisierun	**I11**	

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Ich finde die Idee gut, die Querung überall zu ermöglichen. Ich bin gespannt, wie sich diese in der Praxis bewähren wird. Im Bereich der Schulhäuser und des Bahnhofzugangs könnten anstelle der als Option angedachten Fussgängerstreifen auch Begegnungszonen erwogen werden. Eine gewisse Offenheit nach der Umsetzung aufgrund von den ersten Jahren Erfahrung nötigenfalls nachzubessern ist wünschenswert. So könnte die Akzeptanz für den Verzicht auf die Fussgängerstreifen erhöht werden.
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Fb1: positiv Anliegen Fa20: lokale Begegnungszonen
Originaltext		
Standartisierun	**I13**	
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Die Fussgängerstreifen müssen beibehalten werden. Diese können allenfalls von den Standorten her optimiert werden. Ohne Fussgängerstreifen entsteht eine chaotische Situation, bei der die Fussgänger nach Lust und Laune über die Strassen «hünern» können, was zu mehr Unfällen und zu mehr Staus führt.
Standartisierun	**I16**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		sicherer so!
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I18**	
Originaltext		Uns gefällt es sehr gut, dass die Oberdorfstrasse schmaler geführt wird und dadurch die Trottoirs breiter werden und auch Bäume in diesen Bereich gepflanzt werden. Die Sicherheit beim Überqueren der Strassen ist insbesondere vor dem Schulhaus als auch bei der Einmündung Bielstrasse in den Kreisel sorgfältig zu prüfen. Die Option Verbindung Bernstrasse – Bahnhof am Nobsgebäude vorbei würden wir sehr begrüssen.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Fb1: positiv Anliegen Fa 19: Schulhausquerung hervorheben Anliegen Fa 13: Direktweg Bus-Bahnhof

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		Fussgänger / Radfahrer Neben Vergrösserungen der Verkehrsflächen z. T. zu Lasten der Strassenflächen sind keine grundsätzlichen Verbesserungen für Fussgänger erkennbar. Eine Verbesserung bringen die Fussgängerinseln. Im 30km/h Bereich sind keine Fussgängerstreifen möglich ev. mit Ausnahmen bei den Schulhäusern. Für die Radfahrer ist teilweise wenig Fahrbreite geplant, das Ausweichen auf die Fahrbahn ist aber gefährlich. Die geplante Befahrbarkeit der Gehwegbereiche ist eine grosse Gefahrenquelle. (Schüler z. T. Strassen mit Gefälle)
Standartisierun	**I21**	Bemerkung Fb2: kaum Verbeserung für Fussgänger Bemerkung Fb4 Radführung gefährlich (zu schmale Fahrbah, Trottoir)
Originaltext		Ein Fussgängerführung ist nicht erkennbar weil der Fussgänger bei einer 30er Zoen und bei Tempo 30 keinen Vortritt mehr hat, ausser ihr würde Fussgängerstreifen einzeichnen und weiterhin nutzen. Wäre für alle klarer und übersichtlicher da doch immer mehr Schüler vom Unterdorf in die Schule gehen. Bereits im Neumattquartier hat man den Fehler gemacht und den Fussgängerstreifen entfernt obwohl 100% der Fussgänger genau am selben Ort die Strasse überqueren, haben nun aber einfach keinen Vortritt mehr. Warum hat man die Neumattstrasse nicht gleich als «Wohnstrasse» markiert?
Standartisierun	**I22**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Velos auf Trottoirs gefährden die Fussgänger und führen zu Konflikten. Velos gehören auf die Strasse, die Fahrbahnbreite muss dies aber zulassen. Dies ist beim Projekt so nicht gewährleistet.
Standartisierun	**I24**	Bemerkung Fb4 Radführung gefährlich (zu schmale Fahrbah, Trottoir)

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Wie sollen denn die Kinder lernen, wie man korrekt über die Strasse geht und sich an den Verkehr gewöhnen, wenn man alle Fussgängerstreifen abschafft, und man einfach überall in die Strasse reinlatschen darf?
Standartisierun	**I25**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		freies Queren im 30 km/h Bereich gut
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Die «Option Verbindung» zum Bahnhof sollte nicht nur eine Option sein, sondern verbindlich eingeplant werden. Ansonsten wird das Umsteigen vom Bus zur Bahn in Münchenbuchsee komplizierter und länger gegenüber heute.
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		keine Einwände
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Längs der beiden Strassen und integriert in die Vorplatzbereiche i.O. Für die Fussgänger sind jedoch unbedingt Fussgängerstreifen zu erstellen. Bei Tempo 30 (und sicher auch mehr !!) kann man die Strasse überall überqueren, hat aber rechtlich kein Vortritt, somit ist die Gefährdung der Fussgänger und Schüler unseres Erachtens zu gross.
Standartisierun	**I32**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		Durch die neue Tempo 30-Signalisation ist grundsätzlich durchgängig eine Strassenquerung möglich. Dies vermindert jedoch die gefühlte Sicherheit der Fussgänger. Die bisherigen Fussgängerquerungen (mit FG-Streifen) sind beizubehalten, um die Sicherheit zu erhöhen.
Standartisierun	**I33**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Auch wenn Tempo 30 ist, ist es für Fussgänger «blöd» wenn es keine Fussgängertreifen hat. Bei viel Verkehr lässt einem niemand durch und es kann auch gefährlich sein, weil einige dann einfach über die Strasse gehen. Mindestens beim Schulhaus sollte ein Fussgängerstreifen belassen werden. Bzw. in der Bernstrasse bei der Bushaltestelle (wenn die dorthin kommt). Ich gehe davon aus, dass das Projekt in der Bernstrasse weitergeht bis zum Kreisel Hofwil. Das wäre eine zimlich lange Strecke ohne Fussgängerstreifen.
Standartisierun	**I35**	Anliegen Fa 18: FG Bären erhalten Anliegen Fa 21: Fg Schulhaus belassen
Originaltext		Neu katastrophal und gefährlich mit den Bushaltestellen auf der Bernstrasse. Wie gehabt besser.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Fb5: Regime mit Fahrbahnhalt und Querungen schlecht
Originaltext		gut, aber Fussgängerstreifen für Schulkinder einplanen
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Fb1: positiv Anliegen Fa 21: Fg Schulhaus belassen
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Fussgängerführung
Originaltext		Ohne Zebrastreifen fragwürdig. Kleine Kinder können nicht mehrere Gedanken haben => ein Kind ruft auf anderer Strassenseite.
Standartisierun	**I43**	Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung
Originaltext		Chaussierungen sind nicht geeignet für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer. Die zwei Parkfelder, vor der Hausnummer Oberdorfstrasse 27, sollten zu Gunsten einer breiteren Fussgängerführung nicht erstellt werden (Engpass).
Standartisierun	**I44**	Bemerkung Fb6: Chaussierung schlecht (Rollstuhl) Anliegen Fa 22; keien P Oberdorfstr.27
Originaltext		Die Sicherheit für Schulkinder, die der Bernstrasse entlang gehen oder diese queren müssen, muss oberste Priorität haben. Dies gilt besonders für den Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle Kipfgasse, in dessen Perimeter ebenfalls Tempo 30 gelten soll.
Standartisierun	**I45**	Anliegen Fa6: Fussgängermarkierung Bernstrasse
Originaltext		Meist gut
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Ersichtlich sein.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Fb7 Ersichtlich sein.
Originaltext		Mehr Sicherheit für die Zufussgehenden und Aufhebung der Fussgängerstreifen in der Zone 30 Km/
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Fussgängerstreifen fallen vermutlich weg, haben somit die Fussgänger beim Queren der Strasse rechtlich den Vortritt?
Standartisierun	**I50**	Bemerkung Fb8: Vortrittsfrage T30
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Kreisverkehr Bären**
Originaltext		**Einverstanden:** trotz engster Platzverhältnisse lässt sich der Verkehr mittels Kreisel an der Bärenkreuzung verstetigen und ist für alle Verkehrsteilnehmer sicherer. Der Bus aus Büren hat an der Kreuzung dank der Dosierungsanlage Priorität und ist pünktlich.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Eine klare Verbesserung. Beim Kreisel muss den Radfahrer*innen eine sichere Einfahrt von allen Seiten gewährleistet werden. Im jetzigen, provisorischen Kreisel ist es für Velofahrende gefährlich, von der Oberdorfstrasse in die Bernstrasse einzubiegen (erschwertes Einspuren vor dem Kreisel).
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka1: Oberdorfzufahrt gegenüber Provisorium verbessern
Originaltext		Nach den bis heute gemachten Erfahrungen, funktioniert der Kreisel bei normalem Verkehr gut. In den Stosszeiten wird es problematischer, vor allem auf der Bernstrasse vor dem Kreisel gibt es öfters längeren Rückstau. Dieser ist auf die Einmündung der Bahnhofstrasse und auch auf die Verkehrszunahme des Durchgangsverkehrs von Oberlindach Richtung Bielstrasse zurückzuführen. Mit den Bushaltestellen auf der Strasse wird der Verkehrsfluss noch einmal mehr strapaziert und die Verbesserung durch den Kreisel wieder verschlechtert.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Kb2: positiv mit Ausnahme Spitzenzeiten Bemerkung Kb3: Problem Fahrbahnhalt
Originaltext		Der Kreisverkehr funktioniert aus unserer Sicht gut. Die Strassenführung von der Oberdorfstrasse zum Kreisel muss aus unserer Sicht noch etwas angepasst werden, damit Fahrzeuge, welche von der Oberdorfstrasse in die Bernstrasse einbiegen wollen, dies klarer signalisieren und «andeuten» können. Dies würde zu flüssigerem Verkehr von der Bernstrasse in den Kreisel führen.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka1: Oberdorfzufahrt gegenüber Provisorium verbessern

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		Der Kreisverkehr beim Bären wurde bereits umgesetzt. Dieser scheint den Verkehr besser fliessen zu lassen als die vorherige Verkehrsführung. Man müsste prüfen, ob der Kreisel vergrössert und etwas mehr Richtung Oberdorf rücken könnte.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen
Originaltext		Ist an diesem Ort für den Verkehrsfluss und die Sicherheit die beste Lösung, kann aber keinen Verkehr vermindern, d.h. es wird weiterhin Staus geben, aber bestimmt deutlich weniger Ihre Bemerkungen zum Thema Verkehr und kürzere.
Standartisierun	**P6**	Bemerkung Kb1: positiv
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Sehe ich positiv, wenn er so bleibt wie jetzt. Denn mit LKW abzubiegen in die Oberdorfstrasse ist schon heute eine Meisterleistung
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Wie schon gesagt ist dieser OK und endlich in Entstehung. Bitte möglichst gross. Überfahrbar muss er ohnehin werden und vermeiden Sie bitte scharfe Kanten, welche unsere Fahrzeuge und deren Reifen beim Uberfahren beschädigen.
Standartisierun	**F5**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Der Kreisverkehr bewährt sich. Er ist zu belassen.
Standartisierun	**O3**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		Sehr unpraktisch Pflasterstein-Platz für Rollstuhlfahrende, Blinde und Sehbehinderte, die mit dem Langstock unterwegs sind. Es hat keine Führungslinie. Wie ist die Beleuchtung bei so vielen Bäumen? Wo ist der Übergang bei/zu der Mittelinsel (markieren) Die grosse Fläche vor der Apotheke könnte für einenen Behinderten Parkplatz genutzt werden.
Standartisierun	**O5**	Anliegen Ka4 keine Pflästerungen Anliegen Ka5 Führungslinien Anliegen Ka6 Behinderten PP vor Apotheke Bemerkung Kb4 Konflikt Beleuchtung/Bäume
Originaltext		Eine klare Verbesserung.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Ausreichende Dimensionierung zwecks problemlosen Befahren für schwere Anhängerzüge und Sattelmotorfahrzeuge.
Standartisierun	**O9**	Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		Der Kreiseldurchmesser ist für Grossfahrzeuge zu klein dimensioniert, damit die Vorteile des Kreisverkehrs voll zum Tragen kommen. Für die Linie 898 ist der Kreisverkehr dennoch von Vorteil, für die Linie 36 hingegen resultieren Fahrzeitnachteile gegenüber dem Zustand ohne Kreisel. Um diese Nachteile zu beheben, plädieren wir für eine Lichtsignalregelung, um den Linienverkehr zu priorisieren.
Standartisierun	**O11**	Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen Anliegen Ka11: Bedarfs-LSA
Originaltext		Der Kreisel ist an diesem Ort für den Verkehrsfluss und die Sicherheit/Übersichtlich-keit (auch aus Sicht der Velofahrenden) die beste Lösung. Dieser kann aber keinen Verkehr vermindern, d.h. temporäre Staus wird es weiterhin geben, aber bestimmt deutlich weniger und (dank Verkehrsmanagement Nord) auch kürzere.
Standartisierun	**O12**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Wenn der Mittelbereich ganzflächig überfahrbar bleibt, ist der vorgesehene Kleinkreisel auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge unproblematisch
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Kb1: positiv
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		Jetzt eigentlich in Ordnung er funktioniert nicht schlecht man braucht nicht x Millionen zu verschleudern.
Standartisierun	**I1**	Bemerkung Kb5: Provisorium genügt
Originaltext		Das Beste, was je gebaut wurde.
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		gut
Standartisierun	**I5**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Generell eine gute Sache, mit Ausnahme des möglichen Bypass über den Vorplatz von Oberdorfstrasse 1/3. Die Fahrlinien des MIV müssen aber im Auge behalten werden (Durchschüsse die zu Velo-Abschüssen führen verhindern) und die Gestaltung der Kreiselmitte muss entsprechend angepasst sein.
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka 7: Durchschüsse optimieren Anliegen Ka 8: Rechtsbypass Vorplatz verhindern
Originaltext		Funktioniert heute schon gut, braucht aber eine klare Mittelinsel, um die Sichtbarkeit zur erhöhen.
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka 9: klare Mittelinsel
Originaltext		kein Verständnis, dass es nicht möglich sein kann, einen Busbahnhof am Bahnhof zu realisieren
Standartisierun	**I8**	Anliegen Ka 10: Bushof beim Bahnhof
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		gut
Standartisierun	**I11**	Bemerkung Kb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		☺
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I13**	
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Das ist die optimalste Lösung in diesem Bereich
Standartisierun	**I16**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		ein absolutes Muss ! Aber bitte gross genug (prov, Kreisel eindeutig zu klein / zu eng !
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen
Originaltext		Kreisverkehr ist ein grosses Plus. Hat deutliche Entlastung bewirkt.
Standartisierun	**I18**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Die Einführung des Kreisels hat unseres Erachtens zu flüssigerem Verkehr geführt. Er sollte beibehalten werden.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Kb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Finde ich toll und kann noch immer nicht glauben, dass man das nicht schon lange umgesetzt hat. Über Jahre hiess es immer, das es nicht möglich sei. Warum das Projekt nun wieder zwei Jahre gehen soll, verstehe ich nicht. Denn die Projektphase könnte man nach einem halben Jahr abschliessen und auswerten. Wichtig ist doch vor allem die Aussage der RBS mit Ihren Bussen. Die anderen Verkehrsteilnehmenden haben sicher alle Gefallen gefunden.
Standartisierun	**I22**	Bemerkung Kb1: positiv Bemerkung Kb6; sofort realisieren
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Der Kreisel bewährt sich.
Standartisierun	**I24**	Bemerkung Kb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		Gut. Man sollte jedoch prüfen, ob es für LKWs eine bessere Befahrung gibt → Kreiselaussendurchmesser der Fahrbahn vergrössern. Und die Bäume nicht zu nahe pflanzen.
Standartisierun	**I25**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen
Originaltext		so beibehalten
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Siehe öV/Bushaltestellen.
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Der provisorische Kreisverkehr ist bereits jetzt sehr gut.
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Kb5: Provisorium genügt
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Nach den bis heute gemachten Erfahrungen, funktioniert der Kreisel bei normalem Verkehr gut. In den Stosszeiten wird es problematischer, vor allem auf der Bernstrasse vor dem Kreisel gibt es öfters längere Rückstaus. Dieser ist auf die Verkehrszunahme des Durchgangsverkehrs von Oberlindach Richtung Bielstrasse zurückzuführen. Durch die neuen Bushaltestellen auf der Bernstrasse und damit verbundenen Fussgängerquerungen (Umsteigeeffekt !) wird die Staugefahr weiter zunehmen.
Standartisierun	**I32**	Bemerkung Kb2: positiv mit Ausnahme Spitzenzeiten Bemerkung Kb3: Problem Fahrbahnhalt
Originaltext		Wie die ersten Test-Monate gezeigt haben, erhöht der Kreiselverkehr den Verkehrsfluss. Der Kreisel ist so auszugestalten, dass auch schwere und breite Fahrzeuge ihn problemlos umfahren können und der Verkehrsfluss auch bei hohem Verkehrsaufkommen flüssig bleibt.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Kb1: positiv Anliegen Ka2: Vergrösserung prüfen

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Der Kreisel ist sinnvoll.
Standartisierun	**I35**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Könnte ohne zusätzliche Bäume funktionieren.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Kb5: Provisorium genügt
Originaltext		gut
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		Zufahrt zu den Parkplätzen des Restaurant Bären sind etwas eingeschränkt
Standartisierun	**I42**	Bemerkung Kb7; Erschwerte Zufahrt Bären

	Code Mit-wirkende	Kreisverkehr Bären
Originaltext		Gut
Standartisierun	**I43**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I44**	
Originaltext		Definitive Einführung des Kreisverkehrs wird unterstützt.
Standartisierun	**I45**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		Sehr gut
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Autos und Busse müssen langsamer fahren.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Kb8; lansamere Fahrweise
Originaltext		Provisorium hat sich schon bewährt; also definitive Lösung!
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Kb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Öv/ Bushaltestellen**
Originaltext		Einverstanden: das Versetzen der Bushaltestellle eingangs Schöneggweg an die Oberdorfstrasse gegenüber der Haltestelle Coop erachten wir als sinnvoll. Die Einaus- und Umsteigebeziehungen werden daher optimiert. Hingegen fehlt das Buswartehäuschen. Einverstanden: die Verlegung der Bushalte-stellen Dorfplatz/Oberdorfstrasse an die Bernstrasse vis-à-vis Valiant Bank und in Bahnhofnähe ist eine gute Lösung (Verkehrsschwerpunkt beim SBB-Bahnhof) Die Anordnung auf der Fahrbahn ist nicht nur aufgrund der engen Platzverhältnisse gut, sie trägt auch dazu bei den Verkehr auf der Bernstrasse wirksam zu beruhigen. Nicht einverstanden: kein Buswartehäuschen in Fahrtrichtung Bern. Der Warteraum wird automatisch unter das Vordach der Valiant-Bank verlegt. Ob da die Valiant erfreut ist, lassen wir offen. Nicht einverstanden: das so genannte Nobs-Gässli ist als Fuss- und Veloweg zu öffnen. Vor zig-Jahren existierte hier eine Verbindung von der Bernstrasse zum Bahnhof. Leider wurde dieser freie Durchgang aus uns nicht nach-vollziehbaren Gründen schon vor Jahren mit einer Heckenpflanzung geschlossen. Die Gespräche mit der Eigentümerschaft sind so zu führen, dass es in der Sache nicht nur bei einer Option bleibt.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Bb1: positiv; Anliegen Ab1: Buswartehäuschen richtung Bern Anliegen Ab 2 (Fa 13): Direktweg Bus-Bahnhof
Originaltext		Da die Bushaltstelle nun näher beim Bahnhof ist erleichtert dies das Umsteigen. Eine Haltstelle in der Fahrspur birgt die Gefahr, dass zum Ein- und Aussteigen schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht genügend Zeit geben wird.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Bb2:Lage positiv, Fahrbahnhalt negativ
Originaltext		Wir sind der Meinung, dass es dem Verkehrsfluss nicht dient, alle Bushaltestellen auf der Fahrbahn anzuordnen. Wenigstens die Verlegung der Haltestellen beim Kreisel auf der Bernstrasse an den Bahnhof würde den Verkehrsfluss im ganzen Knotenbereich erheblich erhöhen. Dadurch würde auch die Sicherheit der aussteigenden Passagiere, die Richtung Bahnhof die Strasse überqueren müssen, eliminiert und für sie erst noch viel komfortabler sein.
Standartisierun	**P3**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Die Verlegung der Bushaltestelle «Kirche» auf die Bernstrasse ist zu begrüssen. Die Bushaltestelle ist damit so nahe am Bahnhof, wie dies möglich ist. Man könnte so schon fast vom gewünschten ÖV Hub sprechen. In den Wartebereichen sind Wartehäuschen/Unterstände zu errichten. Damit sich diese umsetzen lassen, ist ev. ein Landerwerb bei der alten Apotheke oder bei der Valiant-Bank nötig. Die Wiedereröffnung des Fussweges zwischen Bushaltestelle und Bahnhofplatz (hinter Nobs) ist vorzusehen.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Bb1: positiv; Anliegen Ab1: Buswartehäuschen richtung Bern Anliegen Ab 2 (Fa 13): Direktweg Bus-Bahnhof

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Wir schätzen die Verlegung der Bushaltestelle näher zum Bahnhof. Die Leute müssen somit nicht mehr über die Strasse eilen, um den Zug zu erwischen. Die Pünktlichkeit des öV's wissen wir zu schätzen.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Bb1: positiv;
Originaltext		Macht so Sinn. Haltestelle Coop kollidiert aber mit der Einmündung Schöneggstrasse -> ev. Haltestelle vor den Coop verlegen (damit gäbe es auch Platz für einen Kreisel /eine Wendemöglichkeit)
Standartisierun	**P6**	Bemerkung Bb1: positiv Anliegen Ab4: Halt Ri. Bern bei Coop prüfen
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Habe ich kein Verständnis wieso kann die Bushaltestelle nicht beim Bahnhof sein? Somit würde man Staus vermeiden und den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse, Oberdorfstrasse fördern.
Standartisierun	**F4**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Bitte wie bisher wo möglich nicht auf der Fahrbahn. Falls ein Bus dennoch auf der Fahrbahn hält muss er während dieser Zeit zwingend überholbar sein. Also keine künstlichen zusätzlichen Verbauungen, um dies zu verhindern. Eine Priorisierung des ÖV zu Lasten des gewerblichen Berufsverkehr ist unakzeptabel. Auch der gewerbliche Berufsverkehr ist auf (Fahrplan-)Stabilität angewiesen. Ihr könnt uns nicht im Stau stehen lassen um den ÖV zu priorisieren. Das Transportgewerbe und auch der MIV bezahlen die Strassen und unterstützen den ÖV zusätzlich massiv, während der ÖV-Benutzer und Velofahrer immer nur mehr fordert und nichts an die Strassen bezahlt.
Standartisierun	**F5**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt ohne Überholen
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Die neuen Bushaltestellenstandorte finden wir gut.
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		Bushaltestellen Die bestehenden Standorte der Bushaltestellen haben sich bewährt. Schade dass eine Haltestelle am Bahnhof unmöglich in das vorhandene Streckennetz integriert werden kann. Wir bitten um nochmalige Prüfung mit Angabe aller Möglichkeiten. Bei der Verlegung der Bushaltestellen vor die Valiant-Bank, ohne Bucht direkt auf der Bernstrasse, befürchten wir zu Stosszeiten einen Verkehrsrückstau weit über den neuen Bären-Kreisel hinaus. Bereits heute staut sich der Verkehr zu Stosszeiten ohne diese Massnahme weit über den Hofwil-Kreisel. Der provisorische Kreisel hat sich bewährt. Es wäre schade, mit neuen Massnahmen, wie die geplanten Bushaltestellen, die verbesserte Verkehrssituation auf einen Schlag (und zwar sehr teuren!) wieder zu verschlechtern.
Standartisierun	**O2**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte Anliegen Ab7: nochmalige Standortprüfung
Originaltext		Der Verkehrsfluss wird gestört, es werden sich hinter den haltenden Bussen Staus bilden. Auf der Bernstrasse wird sich der Stau in Richtung Bern bis in den Kreisel hinein erstrecken, was den Kreisel als Ganzes lahmlegt. Der Kreisel wird auch für diejenigen Verkehrsteilnehmer verstopft, die nicht Richtung Zollikofen unterwegs sind. Die Verlegung der Bushaltestelle Konsum auf die Fahrbahn ist absolut unnötig und führt auch dort unnötigerweise zu Staus und zu Verkehrsbehinderungen.
Standartisierun	**O3**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		Vor oder nach der Haltestellen müssen Aufmerksamkeitsfelder markiert werden, um die Querungsstellen sicherzustellen. Einstiegsmarkierungen bei der Haltestelle Wartehalle darf nicht unteraufbar sein (Seitenwände und Bank) Scheibenmarkierung anbringen
Standartisierun	**O5**	Anliegen Ab 8: Aufmerksamkeitsfelder
Originaltext		Gegenüber dem Ist-Zustand ein Nachteil. Lösung ist aber nachvollziehbar. Ein Haltestelle in der Fahrspur birgt die Gefahr, dass zum Ein- und Aussteigen schwächere Verkehrsteilnehmende nicht genügend Zeit geboten wird.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Bb3: Fahrbahnhalt negativ aber nachvollziehbar
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Bitte bei Unterständen mit Glas auf vogelfreundliche Verglasung achten.
Standartisierun	**O10**	Anliegen Ab 9: vogelfreundliche Verglasung
Originaltext		Die Platzierung der Bushaltestellen in der Bernstrasse hat den Vorteil, dass in Fahrtrichtung Zollikofen die Haltestellen der Linien 898 und 36 zusammengelegt werden können. Der Bau einer 22cm hohen Haltekante wird begrüsst. Das Quergefälle ist mit 3% angegeben. Zu beachten ist, dass der Bus ebenfalls abgesenkt werden muss, um die geforderten Spaltmasse an der Haltestelle zu erfüllen. Es ist zu beachten, dass das maximale Gefälle von 6% für den Ein- und Ausstieg nicht überschritten werden darf. Ein Wartehäuschen an dieser Kante ist nicht geplant, weshalb die Fahrgäste unter dem Vordach der Valiant-Bank warten werden. Eine vorgängige Information an die Bank durch die Gemeinde wäre von Vorteil. Bei der Bushaltestelle Richtung Oberdorf ist ein Wartehäuschen geplant, was wir begrüssen. Zu beachten ist die Rollstuhleinfahrtsfläche von 2.0x5.40m, welche im Bereich der Tür 2 des Busses frei bleiben muss. In Fahrtrichtung Zollikofen beabsichtigen wir eine Fahrgastinformationsanzeige zu platzieren. Standort und Stromanschluss wären ins Ausführungsprojekt zu integrieren.
Standartisierun	**O11**	Bemerkung Bb1: positiv Anliegen Ab 10: Ausführung gemäss Norm
Originaltext		Die Bündelung der Haltestellen auf Bernstrasse in Bahnhofnähe wird begrüsst. Prüfen: Die Verlegung der Haltestelle Coop vor den Coop, um Platz für eine Wendemöglichkeit (Kreisel?) im Bereich Einmündung Schöneggweg zu schaffen.
Standartisierun	**O12**	Bemerkung Bb1: positiv Anliegen Ab4: Halt Ri. Bern bei Coop prüfen
Originaltext		Bushaltestellen an der Bernstrasse Für uns ist nicht klar ersichtlich, warum die Bushaltestellen Kirche weichen müssen. Bisher haben sie gut gedient und es bedarf keiner Änderung. Warum können die neuen Bushaltestellen nicht am Bahnhof gebaut werden? Wir befürchten, dass an der Bernstrasse zu Stosszeiten durch den Bus grosser Stau verursacht wird und somit flüssiger Verkehr nicht mehr möglich ist. Es wäre schade, wenn der Kreisverkehr beim Bären, der seinen gewünschten Erfolg bringt, durch die Veränderung der Bernstrasse wieder Überlastet würde.
Standartisierun	**O13**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Die Bushaltestellen im Dorfzentrum werden sehr stark benutzt. Fussgänger, die von Bahn auf Bus umsteigen, müssen bereits heute die Strasse queren. Bushaltestellen an den Bahnhof verlegen würde die Bernstrasse stark entlasten und wäre für ÖV-Nutzer attraktiver und sicherer
Standartisierun	**O14**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Nicht schlecht, dann ist wenigstens beim Ein- und Aussteigen die Strasse blockiert.
Standartisierun	**I1**	?
Originaltext		Mässig ok. Da im Bereich Kirche/Bäckerei/Apotheke/Post auf der Haupteinkaufsmeile kein Bus-Stop ist.
Standartisierun	**I2**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte
Originaltext		Dürfen den fliessenden Verkehr nicht behindern. Überholen von stehenden Bussen muss sichergestellt werden.
Standartisierun	**I5**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt (ohne Überholen)
Originaltext		Die aktuelle Situation der Bushaltestelle Kirche (Ri. Zollikofen) ist mit der Laube als Witterungsschutz ideal für den Fahrgast. Leider muss der Standort aber aus wichtigen Gründen aufgegeben werden.
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Bb 4: schade aber wohl notwendig
Originaltext		Sehr gut. Denn das Ein- und Ausfahren blockiert Bus und Autos, es erscheint nur von aussen gesehen ein Vorteil für Autofahrer. Mit der Haltestelle auf der Strasse werden die Haltezeiten kürzer und damit der Verkehrsfluss nur einmal abgebremst und nicht wie heute zwei Mal (abbremsen + einschwenden, ausschwenken und wieder einreihen).
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I8**	
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		
Standartisierun	**I11**	

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Rein strassenplanerisch betrachtet ist die Lösung gut. Vorschläge, für die Verbesserung des Anschlusses vom Bus von Hüslimoos zur Bahn nach Bern: - Von Bussen angesteuerte orange-rot-Ampeln für die Beschleunigung der Busdurchfahrt durch den Kreisel. - Haltestelle vor dem Kreisel (ev. müssten Bäume weiter weg vom Strassenrand) Gründe für Bedarf der Verbesserung sind unter «Weitere Punkte, die Ihnen wichtig sind» erläutert.
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Bb1: positiv Anliegen Ba11(Ka11): Bedarfs-LSA
Originaltext		OK
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Die Bushaltestellen auf den Fahrbahnen der Bernstrasse sind ein no go! Zu den Stosszeiten gibt es alle 15 Minuten Staus in beide Fahrtrichtungen, weil die Automobilisten hinter dem Bus warten müssen, bis alle Passagiere ein- und/oder ausgestiegen sind und der Bus wieder weiterfährt. Die Haltestellen sind bei der Kirche und dem Schuhladen zu belassen. Die Buschauffeure sollten ca. 5 Sekunden, bevor sie von der Haltestelle wegfahren, per Knopfdruck Ampeln auf Rot stellen können, sodass sie privilegiert wegfahren können (System ähnlich wie beim Allmend Kreisel). Der Bus hat vorwiegend wegen der Durchfahrt durch Zollikofen Verspätung.
Standartisierun	**I16**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte Anliegen Ba11(Ka11): Bedarfs-LSA
Originaltext		Verlegung der Bushaltestellen auf Bernstrasse okay – aber bitte mit Haltebuchten ohne Verkehrsbehinderung !
Standartisierun	**I17**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt (ohne Überholen)
Originaltext		Verschiebung der Bushaltestelle Kirche aus unserer Sicht ungünstig. Haltestellen Kirche und Kipfgasse sind mit neuem Standort nur 200 m auseinander. Allenfalls Option prüfen, dass 36 er Bus via Bahnhof fährt und dort hält.
Standartisierun	**I18**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Die Versetzung der Bushaltestellen «Kirche» ist sinnvoll, der Anschluss zum Bahnhof ist kürzer. Es wäre gut, wenn bei den neuen Bushaltestellen auch noch Wartehäuschen aufgestellt werden. Wie bereits erwähnt wäre die Verbindung Bernstrasse – Bahnhof eine sinnvolle Ergänzung.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Bb1: positiv Anliegen Ab1: Buswartehäuschen richtung Bern Anliegen Ab 2 (Fa 13): Direktweg Bus-Bahnhof

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Bushaltestelle beim Optiker Wallimann muss im Gegenzug auf beiden Seiten aufgehoben werden
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		ÖV / Bushaltestellen In den meisten Gemeinden wird der öffentlich Verkehr auf einen Knotenpunkt mit den Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten konzentriert. Nicht so in Münchenbuchsee. Der BLS Bahnhof ist Anschlusspunkt für die Buslinie nach Büren a.A. Zwischen BLS und dem Bus 36 fehlt die Verknüpfung. Diese muss jetzt geschaffen werden. Ausflüchte dies sei wegen Fahrplanproblemen oder aus anderen Gründen nicht möglich können nicht akzeptiert werden. Diese Lösung steht quer zur Förderung und der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und muss zwingend verbessert werden. Die Haltestellen Bernstrasse sind nicht nur in Bezug zum BLS Bahnhof am falschen Ort sondern auch für die Bewohner des Oberdorfes die für einen Besuch des Zentrums „zurückgehen" müssen. Diese Haltestellen können auch die Fahrspuren und den Kreisel blockieren. Die Haltestellen Kirche und Dorfplatz sind am richtigen, benutzerfreundlichen Ort und sind zu belassen.
Standartisierun	**I21**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof Anliegen Ab6: bisherige Standorte
Originaltext		Die Haltestellen direkt auf der Hauptstrasse sind für FussgängerInnen, Velofahrende und auch für den Fahrzeugverkehr eine Zumutung.
Standartisierun	**I22**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Bushaltestellen auf der Fahrbahn verursachen Stau. Die Bushaltestelle Konsum ist unverändert zu belassen. Die Bushaltestelle Kirche ist unverändert zu belassen oder zum Bahnhof BLS zu verschieben, aber unter keinen Umständen auf die Fahrbahn vor der Valiant Bank.
Standartisierun	**I24**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof Anliegen Ab6: bisherige Standorte

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Bus darf nicht in der Strasse anhalten. Das behindert den Verkehr. Zudem sind die Bushaltestellen bei der Kirchgasse super gelegen und überdacht. Das ist perfekt für die Wartezeit.
Standartisierun	**I25**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt Anliegen Ab6: bisherige Standorte
Originaltext		Strassenquerend ok
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		Das Verschieben der Bushaltestelle auf die Bernstrasse hat verschiedene Auswirkungen auf die Reisenden der Buslinie 36 von Hüslimoos Richtung Bern. Heute bestehen mögliche Umsteigeverbindungen zur S-Bahn Richtung Bern (ohne via Zollikofen RBS zu fahren). Diese Umsteigeverbindungen sind sehr knapp (3 Minuten), jedoch auf sbb.ch auch ersichtlich. Ein Umsteigen in Münchenbuchsee ermöglicht bessere Anschlüsse an den Fernverkehr in Bern. Durch das Verschieben der Haltestelle auf die Bernstrasse Richtung Bern ergeben sich für den RBS Bus leicht längere Fahrzeiten und auch das Einfahren in den Kreisel führt zu Stosszeiten am Morgen zu Verzögerungen. Damit wäre ein Umsteigen in Münchenbuchsee unmöglich. Wenn man beobachtet, wie viele Menschen am Morgen Umsteigen ist dies nicht zu vernachlässigen. Als Vorschlag, sofern die Bushaltestelle Richtung Bern nicht belassen werden kann, bräuchte es eine Ampel für den Verkehr von Richtung Biel in den Kreisel, sobald ein Bus von Hüslimoos Richtung Bern in den Kreisel fährt. Zudem muss die optionale Fussgängerverbindung zum Bahnhof Münchenbuchsee zwingend realisiert werden.
Standartisierun	**I28**	Bemerkung Bb5: Umsteigproblematik Bus 36 Anliegen Ba11(Ka11): Bedarfs-LSA Anliegen Ab 2 (Fa 13): Direktweg Bus-Bahnhof
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		keine Einwände
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Wir fragen uns, ob es dem gewünschten Verkehrsfluss dienlich ist, ab Hüslimoos bis Hofwilstrasse alle Bushaltestellen auf der Fahrbahn anzuordnen? Wir fänden es sinnvoller, wenigstens die Haltestellen vor dem Kreisel auf der Bernstrasse an den Bahnhof zu verlegen.
Standartisierun	**I32**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Der beidseitige Abbau der Bushaltestellen «Kirche» bzw. Verlegung auf die Bernstrasse ist zu überdenken bzw. auf den Abbau ist zu verzichten. Mit der Verlegung der Bushaltestellen auf die Bernstrasse wird der Verkehrsfluss unnötigerweise behindert. Der durch den Bau des Kreisels gewonnene Verkehrsfluss wird quasi wieder «verschenkt». Eine Überholung des Busses in Richtung Zollikofen ist erst nach dem Hofwil-Kreisel wieder möglich, in Richtung Diemerswil erst nach der Abzweigung Schöneggweg.
Standartisierun	**I33**	Anliegen Ab6: bisherige Standorte

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Die Bushaltestelle, die neu in der Bernstrasse kommen soll, wäre besser am Bahnhof aufgehoben. Fahrbahnhaltestellen sind generell nerfig und die Leute wollen ja sowieso die meisten zum Bahnhof. Der Buss müsste dann halt über die Bahnhofstrasse und Talstrasse gehen. Bei den jeweiligen verzweigungen müssten dan halt ÖV-Ampeln gemacht werden zum Beispiel.
Standartisierun	**I35**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		Die Verschiebung der Bushaltestellen auf die Bernstrasse ist unsinnig und unverständlich. Es gibt mehr Staus und ca. 4 Stunden mehr Wartezeit für Strassenbenützer pro Tag (3 Min. pro Bus x 4 pro Std. = 24 x 10 Stunden pro Tag = 240 Min = 4 Std). Dies ist eine zu grosse Schikane. Dabei hat es Platz auf dem Bahnhofareal.
Standartisierun	**I36**	Anliegen Ab3 (Ka10): Haltestellen beim Bahnhof
Originaltext		gut
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		Finden wir nicht sinnvoll: - Kinder welche mit dem öV anreisen müssen mehr Strassen überqueren; - Rückstau auf der Bernstrasse, wahrscheinlich gewollt; - schlechte örtliche Verteilung der Haltestellen.
Standartisierun	**I42**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt (ohne Überholen) Bemerkung Bb6: schlecht, mehr Strassenquerungen Bemerkung Bb6:7 schlecht, Haltestellenverteilung

	Code Mit-wirkende	Öv/ Bushaltestellen
Originaltext		Gar nicht gut. Es wird riesen Kollonen geben, keiner stellt den Motor ab => abgas. So können wir unsere Wohnung nicht mehr vermieten.
Standartisierun	**I43**	Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt (ohne Überholen)
Originaltext		Ob die zusätzlichen Busse wegfallen bezweifle ich.
Standartisierun	**I44**	Bemerkung Bb 8; Wegfall Zusatzbusse bezweifelt
Originaltext		Einverstanden mit dem Konzept (Haltestelle auf der Fahrbahn).
Standartisierun	**I45**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		Sehr gut.
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Leichter zugänglich.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		Dient in der Bernstrasse beiden Buslinien, also perfekt!
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Bb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		**Einverstanden:** die Anordnung eines Mehrzweckstreifens von 1.5 resp. 1.8 m unter gleichzeitiger Reduktion beider Fahrbahnen auf 3.0 m bedeutet Sicherheit für alle Verkehrs- teilnehmer. Das Überqueren der beiden Fahrbahnen innerhalb der 30er-Zone in zwei Etappen ist überall gefahrlos möglich. Der Mehrzweckstreifen ist fahrbahneben und farblich deutlich von den Fahrbahnen hervor- zuheben.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Klare Linienführung ist sinnvoll.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Die Vor- und Nachteile können wir zu wenig beurteilen.
Standartisierun	**P3**	
Originaltext		Darf die Bernstrasse im Falle einer Strecke 30 mit Fussgängerstreifen nicht überall überquert werden, ist der Mehrzweckstreifen nicht zweckmässig und eine andere Strassenführung wäre damit zu bevorzugen (ähnlich Oberdorfstrasse). Sind keine Fussgängerstreifen (30er Zone, Ausnahmen siehe Kommentar zu Fussgängerführung) vorgesehen, gibt der Mehrzweckstreifen eine gewisse Sicherheit für die Überquerung der Strasse für FussgängerInnen und dient gleichzeitig als Einspurstreifen für abbiegende Fahrzeuge.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Mb2: positiv wenn T30

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		Wir begrüssen den Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Sinnvoll, da zahlreiche Ein- und Ausfahrten.
Standartisierun	**P6**	Bemerkung Mb1: positiv
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Aus meiner Sicht nicht gut aus den oben genannten Punkten.
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Mb3: negativ
Originaltext		Haben wir nichts dagegen, falls diese die Fahrspuren nicht einengt/reduziert und für alle nützbar und überfahrbar ist. Vom Mehrzweck müssten eben alle profitieren können… (nicht nur der Bus, Velofahrer und Fussgänger)
Standartisierun	**F5**	Bemerkung Bb4: positiv wenn überfahrbar
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		Die Mittelstreifen, farblich abgesetzt, an der Bernstrasse finden wir gut.
Standartisierun	**O1**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Diese bewähren sich im Bereich von Abzweigungen, sind aber dort, wo keine Abzweigungen vorhanden sind, unnötig
Standartisierun	**O3**	Anliegen Ab1: nur wo Abzweigungen
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		Der 3 cm Anschlag auf dem Merzwecksteifen ist sehr ideal, da ist man sich bewusst, dass man im sicheren Bereich steht und Zeit hat zu horchen, ob kein Auto kommt, um die Strasse zu queren.
Standartisierun	**O5**	Bemerkung Bb5: positiv wenn 3 cm
Originaltext		Klare Linienführung ist sinnvoll.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		
Standartisierun	**O12**	
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Bewährt sich auch in anderen Gemeinden sehr gut, bessere Übersicht und auch für überbreite Fahrzeuge von Vorteil.
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Mb1: positiv
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		Ist auch sinnvoll, damit das Kreusen von Lastwagen und Bus von je einer Gesamtbreite mit Aussespiegeln von 3 Meter inklusive Sicherheitsabstand überhaupt möglich ist.
Standartisierun	**I1**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Je nach Belag sicherlich praktisch zum Warten jeglicher Verkehrsteilnehmenden
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I5**	
Originaltext		Eine gute Sache, auch wenn die Situation dann (horribile dictu!) aussieht wie in Zollikofen. Bei der Materialisierung sollte nicht gespart werden. Markierungen wirken oft billig und unsicher auf die Fussgänger. Sie erfüllen ihren deshalb Zweck nur beschränkt. Eine schöne Pflästerung sollte man sich leisten! Der Querungsbedarf vor der Migros muss geklärt werden, ein reiner Mehrzweckstreifen (womöglich nur markiert) genügt hier nicht, eine Querungshilfe für den Fussgänger sollte im Bereich (ehem.) Rest. Tell angebracht werden, dies auch zur besseren Kammerung der Situation.
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Mb1: positiv Anliegen Ma2: Materialisierung
Originaltext		Erschliesst sich der Zweck den Durchfahrern? Eine Frage der Kommunikation. Optisch aber ein Impulsgeber.
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Mb6: je nach dem
Originaltext		
Standartisierun	**I8**	
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		
Standartisierun	**I11**	

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		☺
Standartisierun	**I12**	
Originaltext		OK
Standartisierun	**I13**	
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Ich würde Fahrbahnen mit Radstreifen bevorzugen. So wäre genügend Platz für Autos und Velos nebeneinander auf einer Fahrbahn. Bei durch Velofahrer häufig genutzten Linksabbiegestellen könnten Warntafeln für die Autofahrer aufgestellt werden und am Boden die Einspurstrecken für die Velofahrer aufgezeichnet werden. Für die Velofahrer könnte in der Mitte ein Streifen markiert sein, wo sie bei Gegenverkehr warten können.
Standartisierun	**I16**	Anliegen Ma3: besser Radstreifen
Originaltext		Super ! Wirkt entschleunigend, mehr Sicherheit für Fussgänger beim Queren und für Velofahrer beim Linksabbiegen !
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Ev. Konzept Blaue Wellen (z.B. in Thun) prüfen
Standartisierun	**I18**	Anliegen Ma4: Fahrbahnmarkierungen
Originaltext		Idealerweise hätte es auf beiden Strassenseiten Velostreifen. Da der Platz dazu fehlt, ist der Velostreifen. Da der Platz dazu fehlt, ist der Mehrzweckstreifen eine akzeptable Kompromisslösung.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Mb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Der Mehrzweckstreifen macht die Strasse generell noch schmäler und die Idee, dass die Fussgänger überall über die Strasse laufen sollen finde ich generell unglücklich. Sogar die bfu gibt den wichtigen Tipp für die Umsetzung «dass die Fussgängerin oder Fussgänger die Strasse an übersichtlichen Stellen queren können müssen. Den Fahrzeuge haben gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt! Zudem haben die Fahrradfahrenden (viele Schüler) noch weniger Fläche und werden in die parkierenden Fahrzeuge abgedrängt.
Standartisierun	**I22**	Bemerkung Mb2: negativ
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierun	**I24**	

	Code Mit-wirkende	**Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse**
Originaltext		Grundsätzlich in Ordnung, wenn keine Parkplätze verloren gehen
Standartisierun	**I25**	Bemerkung Mb7: positiv wenn P-Erhalt
Originaltext		gut
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Für uns unpraktisch, dient jedoch der Sicherheit, daher keine Einwände
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Mb7: unfunktional aber schön
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Die Vor- und Nachteile können wir zu wenig beurteilen.
Standartisierun	**I32**	
Originaltext		Durch den Mehrzweckstreifen ergibt sich eine optische Verengung der Fahrbahn, was die Reduktion auf Tempo 30 vereinfacht. Wichtig ist, dass es auch in diesem Abschnitt nicht zu einer Verringerung der Anzahl Parkplätze kommt, um die Attraktivität des Zentrums nicht zu schwächen.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Mb7: positiv wenn P-Erhalt

	Code Mit-wirkende	Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		Verkleinert und behindert unnötig den Strassenraum. Als Einspurstrecke nicht geeignet. Unnötige Ausgaben.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Mb2: negativ
Originaltext		gut
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Mehrzweckstreifen auf der Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I43**	
Originaltext		Beim QP05/Bernstrasse 12 wird die Breite vom Mittelstreifen mit 1,50 m angeben, hälftig mit je 90 cm. 2 mal 9 = 1,80 m. Was stimmt? Der Gehweg vor der Liegenschaft Bernstrasse 12, könnte breiter sein als 1.98 m, wenn man von der Liegenschaft Bernstrasse 12, Land beanspruchen würde, dass sollte doch kein Problem sein. Beim QP04/ Bernstrasse 8 beträgt die Breite des Mittelstreifen 1,50 m. Mein Elektrorollstuhl misst 1,35 m. Eine Breite von 1,80 m ist das Minimum. Die Parkplätze vor der Gemeindeverwaltung, Bernstrasse 8, aufheben zu Gunsten einem breiteren Mittelstreifen und Gehweges. Als Vergleich: In Lyss ist der Mittelstreifen 2,00 m Ein QP zwischen der Parzelle 288 und der Liegenschaft Bernstrasse 16. Wenn man alles Vergleich das QP04 nehme, dann ist der Mittelstreifen zu wenig breit für Rollstuhlfahrer. Ebenfalls die Breite des Trottoirs vor der Liegenschaft Bernstrasse dürfte breiter sein
Standartisierun	**I44**	
Originaltext		Einverstanden.
Standartisierun	**I45**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		Nicht beurteilbar.
Standartisierun	**I46**	
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		
Standartisierun	**I48**	
Originaltext		O. K. Dient vorzugsweise u. a. auch den Zufussgenenden beim Überqueren der Bernstrasse
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Mb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse**
Originaltext		**Einverstanden:** die Überbauungen Strahmhof und Strahmmatte werden nicht unerheblichen Mehrverkehr auf der Oberdorfstrasse verur- sachen. Bauliche Anpassungen im Strassen- raum sind unerlässlich. Die Oberdorfstrasse hat allen Ansprüchen zu genügen. ÖV, MIV, Velo und Fussgänger.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Entscheid ist nachvollziehbar und so in Ordnung.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Ist für uns bei Tempo 30 vertretbar.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Die Reduktion der Fahrbahnbreite wird hier als «Verkehrshindernis» eingesetzt, um die Einhaltung des Temporegimes zu fördern. Die Verjüngung der Fahrbahnbreite ist aus unserer Sicht somit Hindernissen (wie Blumentröge oder Parkplätze auf der Fahrbahn) vorzuziehen. Da derartige Hindernisse zu einem Stopp and Go Verkehr führen. Ebenfalls sind wir der Meinung, dass die Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 5.8m auch für Schwertransporte und Mähdreschen befahrbar bleibt. Natürlich wird es anspruchsvoller für diese Verkehrsteilnehmenden, jedoch machen diese nur einen kleinen Teil des Gesamtverkehrs aus. Dies ist in die Gewichtung der Ansprüche der Verkehrsteilnehmenden miteinzubeziehen.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Sb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		Wir erachten das Kreuzen von 2 Grossfahrzeugen wie Bus, Lastwagen, Traktor oder, Mähdrescher als schwierig. Wir empfehlen die Strasse breiter, mindestem 6m zu machen.
Standartisierun	**P5**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		Sehr positiv ist, dass Platz für Sicherheit und Fussverkehr gewonnen wird. Prüfen, ob dank der Wendemöglichkeit beim Kreisel bei der Fellenbergstrasse und Kirchgasse nur Rechtsabbiegen erlaubt wird (vermeiden der Fahrbahnquerung).
Standartisierun	**P6**	Bemerkung Sb1: positiv
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		
Standartisierun	**F4**	
Originaltext		ist viel zu eng. Dies beeinträchtigt den ÖV und auch den gewerblichen Verkehr. Bitte denken Sie an die Ver- und Entsorgung unserer Bevölkerung. Die dazu nötigen Fahrzeuge sind mit den Spiegeln deutlich über 3m breit und werden nicht mehr kreuzen können! Wir sprechen hier von jedem Lastwagen, welcher täglich die Grossverteiler und sämtliche Gewerbebetriebe bedient, die Haushalte mit Heizöl oder Holzpeletten beliefert, die Umzüge unserer Bevölkerung erledigt, täglich unseren Abfall im und aus dem Dorf entsorgt. Das Thema Mähdrescher haben Sie hoffentlich bereits anlässlich der Infoveranstaltung aufgenommen. Nebst diesen Berufsleuten, welche mit ihren Nutzfahrzeugen unterwegs sind würden glücklicherweise auch die Busfahrer beeinträchtigt, was Sie hoffentlich dazu bewegen wird, Ihre Planung nochmals zu überdenken und zu korrigieren.
Standartisierun	**F5**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		Die Breite der Oberdorfstrasse soll neu nur noch 5.80 Meter betragen. Zudem wird mit der geplanten Anordnung der Bäume die ganze Sache auch gewissermassen unübersichtlicher. Ist das ungefährliche Kreuzen von RBS-Bussen, Lastwagen oder landwirtschaftlichen Fahrzeugen gewährleistet?
Standartisierun	**O2**	Bemerkung Sb2: Kreuzen Landwirtschaft möglich?
Originaltext		Eine solche Fahrbahnbreite ist zu gering. Lastwagen und Schwertransporte werden Mühe haben, zu kreuzen. Velofahrer werden gefährdet.
Standartisierun	**O3**	Anliegen As1: breitere Fahrbahn
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		Entscheid nachvollziehbar. Bei der Einfahrt und Ausfahrt zum Kosterweg ist im Detailplan eine Insel/Markierung rot eingezeichnet. Diese Stelle muss zwingend für die Ausfahrt Richtung Kreisel gut überfahrbar sein.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Sb1: positiv Bemerkung Sb3: Insel Kosterweg überfahrbar?
Originaltext		Das kreuzen von Lastwagen, Bus usw. wird unnötig erschwert.
Standartisierun	**O9**	Bemerkung Sb4: Kreuzen wird unnötig erschwert

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		Die Fahrbahnbreite von 5.80m ist für das Kreuzen von Grossfahrzeugen mit einer Fahrzeugbreite von 2.55m (+ ca. 22cm für den Spiegel) äusserst knapp. In der Praxis werden Fahrzeuge für Kreuzungsmanöver zum Teil auf das Trottoir ausweichen. Der linke Spiegel ragt ca. 22cm hinaus. Wenn beide kreuzenden Grossfahrzeuge ganz am Rand fahren, beträgt die Lücke zwischen den Spiegel 26cm. Hierbei ragt aber jeweils der rechte Spiegel (ca. 30cm) in den Trottoirraum, was zu Konflikten mit Fussgängern oder Signaltafeln etc. führen könnte. Bei künftigen Strassenbauarbeiten muss eine minimale Durchfahrtsbreite von 3m gewährleistet werden. Die Bautätigkeit innerhalb von 2.8m inkl. Abschrankungen beurteilen wir als äusserst knapp. Mit einer Strassenbreite von 6.0m könnten diese Nachteile weitgehend entschärft werden, weshalb wir darauf plädieren, die Strassenbreite auf 6.0m zu verbreitern. (siehe Bild in der Mitwirkungseingabe)
Standartisierun	**O11**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		Sehr positiv, da Platz für Sicherheit und Fussverkehr gewonnen wird. Aus Sicherheitsgründen prüfen, ob bei der Einmündung Fellenbergstrasse und Kirchgasse nur Rechtsabbiegen erlaubt werden soll (vermeiden von Fahrbahnquerungen dank Wendemöglichkeit beim Kreisel).
Standartisierun	**O12**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Verengung der Oberdorfstrasse Der Bus wird weiterhin die Oberdorfstrasse befahren. Auch verkehren auf dieser Strasse häufig landwirtschaftliche Fahrzeuge und Lastwagen. Wird mit der Verengung der Strasse ein reibungsloses und risikofreies Kreuzen dieser Art von Fahrzeugen möglich sein? Viele Geschäfte wie der Blumenladen, Bäcker, oder das Coop haben wöchentliche Anlieferungen, welche von Lastwagen gebracht werden. Wir haben bedenken, dass durch die Verengung der Strasse die Anlieferung und das damit verbundene Parkieren mit dem Lastwagen problematisch und schwierig wird.
Standartisierun	**O13**	Bemerkung Sb5: Anlieferung wird schwieriger
Originaltext		siehe Kommentare
Standartisierun	**O14**	
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		Mit 5.80m viel zu schmal Bus und Lastwagen sind mit Aussenspiegeln 3 m breit und brauchen zum Kreuzen noch zusätzlich beidseitig einen Sicherheitsabstand von mind. 0.35m
Standartisierun	**I1**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		Für grosse Fahrzeuge sicherlich nicht praktisch.
Standartisierun	**I2**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		Für die Fahrradfahrer wohl relativ eng...
Standartisierun	**I5**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		Die Analyse ist aber im Prinzip korrekt: Ein Mehrzweckstreifen ist auf der historisch recht alten Oberdorfstrasse nicht zweckmässig, es müsste eine andere Lösung gesucht werden. Grundsätzlich ist die Fahrbahnbreite von 5.80 eine sehr gute Sache, ich frage mich jedoch welcher Begegnungsfall zur Wahl der Breite von exakt 5.80 geführt hat (Wieso nicht 5.70 PW/LW bei T30?). Fraglich ist ob bei einer Breite von 5.80 die Schulwegsicherheit noch gegeben ist. Dies hängt wesentlich vom DTV ab. Ich halte den Wert von 2500 Fz/Tag wie schon erwähnt für zu gering - lasse mich aber gerne eines Besseren belehren. Flächiges Queren Oberdorfstrasse: Ich halte aufgrund persönlicher Erfahrungen einige Stellen für Querungs-Hotspots. An einigen dieser Stellen erschweren jedoch die Parkplätze eine Querung, bzw. verlängern den Weg durch eine unnötige diagonale Querung. Dies betrifft insbesondere die Situation auf Höhe des Eingangs des Kirchgemeindehauses.
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Sb1: positiv Bemerkung Sb5: Warum nicht 5.70? Bemerkung Sb6: diagonale Querungen wegen P
Originaltext		Tendenziell zu breit.
Standartisierun	**I7**	Anliegen Sa2: achmalere Fahrbahn
Originaltext		
Standartisierun	**I8**	
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		Bedenken wegen Fahrradfahrenden!
Standartisierun	**I11**	Bemerkung Sb7: Bedenken wegen Fahrradführung

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		☺ Ideal wäre den Velostreifen bergauf zu behalten. Weil der Platz dafür fehlt finde ich die vorgeschlagene Lösung ok.
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		OK
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Ich würde Fahrbahnen mit Radstreifen bevorzugen. So wäre genügend Platz für Autos und Velos nebeneinander auf einer Fahrbahn. Bei durch Velofahrer häufig genutzten Linksabbiegestellen könnten Warntafeln für die Autofahrer aufgestellt werden und am Boden die Einspurstrecken für die Velofahrer aufgezeichnet werden. Für die Velofahrer könnte in der Mitte ein Streifen markiert sein, wo sie bei Gegenverkehr warten können
Standartisierun	**I16**	Anliegen Sa3: Radstreifen/Einspurstrecken
Originaltext		ausreichend
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I18**	
Originaltext		Dies ist eine sinnvolle Lösung, um das Tempo zu reduzieren. Gleichzeitig erlaubt es breitere Trottoirs.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Sb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Auch diese Strasse soll noch schmäler werden. Sinnvoller wäre hier doch wirklich eine Fahrspur für Radfahrende. Alle Schulhäuser im Dorfzentrum sind über die Oberdorfstrasse zu erreichen.
Standartisierun	**I22**	Anliegen Sa3: Radstreifen(Einspurstrecken)
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Diese Fahrbahnbreite führt dazu, dass Velos auf den Fussgängerbereich ausweichen oder auf der Fahrbahn nicht mehr überholt werden können. Diese Breite ist somit ungenügend.
Standartisierun	**I24**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		Grundsätzlich in Ordnung, wenn keine Parkplätze verloren gehen
Standartisierun	**I25**	
Originaltext		gut
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		keine Einwände
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Ist für uns bei Tempo 30 vertretbar.
Standartisierun	**I32**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Bei der Variante «5.80m Fahrbahn» über-wiegen die Vorteile gegenüber der Variante «Mehrzweckstreifen». Auf eine Reduktion der Parkierungsmöglichkeiten ist jedoch durchgehend zu verzichten. Bei der Fahrplanbreite von 5.8m ist sicherzustellen, dass auch Rettungsdienste jederzeit mit breiten Fahrzeugen (Bus, Landwirtschaftsfahrzeuge) kreuzen können.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Sb8: positiv, wenn Parkplatzerhalt Bemerkung Sb2: Kreuzen Landwirtschaft möglich?

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		Zu schmal. Heutige Breite belassen da wichtig für flüssigen Verkehr
Standartisierun	**I36**	Anliegen Sa1: breitere Fahrbahn
Originaltext		?
Standartisierun	**I37**	
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Fahrbahn mit 5.80m Breite auf der Oberdorfstrasse
Originaltext		fragwürdig
Standartisierun	**I43**	Bemerkung Sb9: fragwürdig
Originaltext		
Standartisierun	**I44**	
Originaltext		Einverstanden.
Standartisierun	**I45**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Gut
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Schon genug.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Dürfte auch dem ÖV genügen, also i.O.
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		**Einverstanden:** mit dem vorgeschlagenen Gestaltungskonzept wird der eigentliche Strassenraum (Fahrbahnen) vom beidseits angrenzenden Vorland abgegrenzt. Mit den teilweise entsiegelten Flächen und den zusätzlichen Baumpflanzungen erfolgt eine Aufwertung des gesamten Strassenraumes von Fassade zu Fassade.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Eine Aufwertung. Wir begrüssen die Massnahmen zu einer besseren Biodiversität, welche dazu beitragen kann, die Hitze im Sommer zu reduzieren.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Sieht nach den heute vorliegenden Planunterlagen ansprechend aus.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Dass in der Bielstrasse die Mittelinsel für FussgängerInnen bestehenbleibt, begrüssen wir. Hier ist ebenfalls ein Fussgängerstreifen vorzusehen. Ebenfalls positiv beurteilen wir die angestrebte Verbesserung der Sichtverhältnisse durch die Terrainänderung bei der Bank UBS. Ein Fussgängerstreifen ist auch zur Querung der Moosgasse weiterhin vorzusehen. Die Begrünung des Stassenraums wird begrüsst, ebenfalls der Einsatz von sickerfähigem Belag bei Parkplätzen. Der Strassenbelag soll in Flüsterbelag ausgeführt werden, dies führt zu einer merklich angenehmeren Atmosphäre. Ebenfalls ist der Einsatz von einer hellen Belagsfarbe zu prüfen, dies würde sich im Sommer kühlend auswirken. Es ist zu prüfen, ob durch die Veränderung der Standorte der Kandelaber eine Optimierung der Beleuchtung des Strassenbereichs erzielt werden kann.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Gb1: positiv Bemerkung Gb2: Umgestaltung UBS positiv Amliegen Ga 1: Flüsterbelag

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		Lichtraumprofile der Bäume sind gut zu überwachen, so dass keine Schäden an Grossfahrzeugen entstehen. Im Konzept sind Sitzgelegenheiten zu berücksichtigen. Dies könnte zu einer höheren Aufenthaltsqualität beitragen.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Gb3: Lichtraum bei Büumen einhalten Anliegen Ga2: Sitzgelegenheiten
Originaltext		Da die Aufenthaltsqualität verbessert wird, sollten auch Aufenthaltsorte geschaffen werden (Bänke, Steinblöcke, etc.).
Standartisierun	**P6**	Anliegen Ga2: Sitzgelegenheiten
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		
Standartisierun	**F4**	
Originaltext		Siehe Thema Mehrzweckstreifen und Bushaltestellen.
Standartisierun	**F5**	
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Die Bernstrasse ist eine Durchgangsstrasse. Wichtig ist hier primär, dass der Verkehr möglichst ungehindert fliessen kann. Welchen Einfluss die vorgesehenen gestalterischen Massnahmen darauf haben, kann von uns nicht beurteilt werden.
Standartisierun	**O3**	
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		Eine Aufwertung. Wir begrüssen die Massnahemn zu einer besseren Biodiversität, welche dazu beitragen kann, die Hitze im Sommer zu reduzieren.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Bernstrasse**
Originaltext		Die Baumpflanzungen scheinen eher zufällig gewählt. Da im Strassenraum wenig Platz vorhanden ist, könnte man vielleicht zusammen mit Privaten noch besser geeignete Standort finden (z.B. bei der Polizei (im Besitz der Gemeinde), Migros, Valiant). Zudem ist auf die Besonnung potentieller Solarstandorte zu achten.
Standartisierun	**O10**	Anliegen Ga3: besser geeignete Baumstandorte
Originaltext		keine Bemerkungen
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		
Standartisierun	**O12**	
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Insgesamt positiver Eindruck, optische Aufwertung
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Gb1: positiv
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Bernstrasse**
Originaltext		
Standartisierun	**I1**	
Originaltext		Kommt bei der Talstrasse auch ein Kreisel hin? Die 30 Zone könnte bereits auf der Höhe Kipfgasse Bushaltestelle beginnen.
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Gb4: Kreisel Talacker? (Anliegen Ta1, Verlängerung T30)
Originaltext		
Standartisierun	**I5**	
Originaltext		Hut ab, eine mutige Sache. Schön, dass man Fahrbahnhaltestellen auf Hauptstrassen im Kanton Bern bauen darf. Ob das Konzept mit flächigem Queren funktionieren wird, wird sich zeigen.
Standartisierun	**I6**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		OK
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Fb1: positiv
Originaltext		Haltestellen auf der Bernstrasse sind zu gefährlich für die Fussgänger
Standartisierun	**I8**	(Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt)
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		
Standartisierun	**I11**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		☺ Die durchgehenden Trottoirs und die zusätzlichen Bäume finde ich gut. Die Bahnhofstrasse könnte zwischen Fussgängerunterführung des Bahnhofs und Einmündung Bernstrasse zur Begegnungszone werden. Das Trottoir ist schmal und bei der geplanten Bushaltestellenanordnung für die Umsteigenden Personen auf gegenüberliegen Seite. In der Praxis werden die umsteigenden Personen diagonal die Strasse queren. Bei dem wenigen Verkehr wäre das gut machbar.
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Gb1: positiv Bemerkung Gb5: Trottoirs teilweise schmal
Originaltext		gut
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Die Änderungsvorschläge habe ich vorgängig angegeben.
Standartisierun	**I16**	
Originaltext		sehr schön
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Baulicher Zustand der Bernstrasse gemäss TB bis Hofwilkreisel schlecht. Weshalb Sanierung nicht im gleichen Plangenehmigungsverfahren angehen?
Standartisierun	**I18**	Anliegen Ga4: PGV bis Hofwilkreisel (Strassenzustand)
Originaltext		Der sickerfähige Belag bei den Parkplätzen finden wir gut. Wir regen an, dass ein Flüsterbelag verwendet werden soll. Ebenfalls regen wir an, dass ein kühlender Strassenbelag angebracht wird. Fertig mit Tropennächten dank coolem Asphalt (umweltschweiz.ch)
Standartisierun	**I19**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierung	**I20**	
Originaltext		
Standartisierung	**I21**	
Originaltext		Die Begradigung entspricht nicht den Empfehlungen der bfu. Zudem entstehen einige zusätzliche Parkplätze, was nicht dem Zeitgeist entspricht. Warum werden vorhandene Ausweichstellen (heute meistens Parkplatznutzung) nicht für den Bus genutzt sondern begradigt. Fussgängerstreifen beim Bären unbedingt beibehalten. Auch bei der Migros sollte ein Fussgängerstreifen sein. Siehe aktuell die Situation mit der einseitig gesperrten Strassenseite mit Trottoir. Die Leute laufen bis ans Ende der Baustelle und gehen dann trotz Verkehrsleitenden einfach über die Strasse.
Standartisierung	**I22**	Bemerkung Gb 6: gerade Linie schlecht (Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung)
Originaltext		
Standartisierung	**I23**	
Originaltext		Auf die Bushaltestellen auf der Fahrbahn ist zu verzichten (Begründung: Staubildung, Fussgänger überall auf der Fahrbahn).
Standartisierung	**I24**	(Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt)

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		Dass der Bus in der Strasse anhält und die Randsteine so hoch sind, ist unnötig und ein Verkehrshindernis.
Standartisierun	**I25**	(Anliegen Ab5: kein Fahrbahnhalt)
Originaltext		Siehe generelle Bemerkungen. Der Knoten Bernstrasse-Kipfgasse (Zufahrt Migros) kann durch das südliche Tor als Kreisel (Tal-/Bernstrasse) eingefasst und entschärft werden.
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Gb4: Kreisel Talacker?
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		ist soweit nachvollziehbar
Standartisierun	**I30**	
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Sieht nach den heute vorliegenden Planunterlagen ansprechend aus.
Standartisierun	**I32**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Die Gestaltung mit dem Mittelstreifen und den zusätzlichen Bäumen ist angemessen.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Gb1: positiv

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Bernstrasse**
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Das Gestalltungskonzept ist im allgemeinen gut. Bis auf die bereits erwähnten Dinge mit den Fussgängerstreifen, Bushaltestellen und dem Tempo
Standartisierun	**I35**	Bemerkung Gb1: positiv
Originaltext		Mehrzweckstreifen bringt nichts. Einmündung Talstrasse muss mit Kreisel erfolgen da grössere Staus. Zu viele Bäume.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Gb4: Kreisel Talacker? Anliegen Ga 5: weniger Bäume
Originaltext		gut, warum nicht mehr Bäume? Eine Allee wäre schön!
Standartisierun	**I37**	Anliegen Ga 6: mehr Bäume
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Bernstrasse
Originaltext		
Standartisierung	**I43**	
Originaltext		Mehr Bäume, Parkplätze reduzieren
Standartisierung	**I44**	Anliegen Ga 6: mehr Bäume
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierung	**I45**	
Originaltext		
Standartisierung	**I46**	
Originaltext		
Standartisierung	**I47**	
Originaltext		
Standartisierung	**I48**	
Originaltext		i.O.
Standartisierung	**I49**	
Originaltext		
Standartisierung	**I50**	
Originaltext		
Standartisierung	**I51**	
Originaltext		
Standartisierung	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse**
Originaltext		**Einverstanden mit Option:** die Oberdorfstrasse soll für alle Bewohnerinnen und Bewohner als Lebensraum zV stehen. Mit dem geplanten Gestaltungskonzept wird diesem Anspruch Rechnung getragen. Zur Option: mit einer auch nur teilweisen Öffnung des Dorfbaches in Strassenmitte aber auch im Fussgängerbereich würde dieser Teil des öffentlichen Raums an Attraktivität gewinnen.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Hb1: positiv Amliegen Ha 1: Option Dorfbach
Originaltext		i.O.
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		Sieht nach den heute vorliegenden Planunterlagen ansprechend aus.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		Wir begrüssen die Begrünung des Strassenraumes mit Bäumen. Auf der Oberdorfstrasse werden gemäss Plan jedoch ca. 20 Bäume gefällt und an beinahe gleicher Stelle wieder gepflanzt (Versetzung um 0.5-2m). Die Gestaltung des Strassenraumes ist in diesen Bereichen erneut zu überprüfen. Das Fällen und neu Pflanzen ist teuer und auch ökologisch ergibt dies keinen Sinn. Ebenfalls konnten die bestehenden Bäume schon mehrere Jahre wachsen - Es wird lange dauern bis neue Bäume dieselbe Höhe erreichen. Sollte der Baumersatz vorgenommen werden, ist auf grosse Bäume zu setzen, welche bereits über eine entsprechende Kronenhöhe verfügen. Dazu sollen unterschiedliche, einheimische Baumarten eingesetzt werden, um die Biodiversität im Dorfkern zu fördern. Die angestrebte Entsiegelung der Parkplatzflächen ist zu begrüssen. Die Extremniederschläge im letzten Sommer zeigen klar die Notwendigkeit von Sickerflächen auf. Der Dorfbach, welcher im unteren Bereich in der Strasse eingedolt ist, ist in eine Gestaltung mit einzubeziehen. Die Gemeinde könnte z.B. den Parkplatz vor der Kirche in die Gestaltung mit einbeziehen und den Bach dort offenlegen. Der offengelegte Bach muss nicht revitalisiert sein, sondern einfach sichtbar/hörbar und spürbar sein. (z.B. Bach in der Gerechtigkeitsgasse Bern). Der Strassenbelag soll in Flüsterbelag ausgeführt werden, dies führt zu einer merklich angenehmeren Atmosphäre. Ebenfalls ist der Einsatz von einer hellen Belagsfarbe zu prüfen, dies würde sich im Sommer kühlend auswirken. Es ist zu prüfen, ob durch die Veränderung der Standorte der Kandelaber eine Optimierung der Beleuchtung des Strassenbereichs erzielt werden kann.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Hb1: positiv Amliegen Ha 1: Option Dorfbach Amliegen Ha 2: Bäume erhalten Anliegen Ha 3: einheimische Baumarten

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse**
Originaltext		Sollte Multifunktional gehalten werden damit diese verschiedene Bedürfnisse erfüllen kann. Fasnacht, Buchsi-Märit Im Konzept sind Sitzgelegenheiten zu berücksichtigen. Dies könnte zu einer höheren Aufenthaltsqualität beitragen. Es ist aufzuzeigen wer den Unterhalt der Bäume finanziert.
Standartisierun	**P5**	Amliegen Ha 4: Multifunktionalität Anliegen Ha 5: Kosten Baumunterhalt klären
Originaltext		Da die Aufenthaltsqualität verbessert wird, sollten auch Aufenthaltsorte geschaffen werden (Bänke, Steinblöcke, etc.).
Standartisierun	**P6**	
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Rein optisch betrachtet ein schön gestaltetes Projekt. Aber die Bus Haltestellen welche gut positioniert sind auflösen verstehe ich nicht. Zudem bieten die Lauben perfekten Witterungsschutz.
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Hb1: positiv (Anliegen Ab6: bisherige Standorte)
Originaltext		Keine zusätzlichen Bäume zulasten von Parkplätzen. Keine Bäume in den Strassenraum. Auf der Webseite wird eine Fahrbahnbreite von 6m publiziert, während an der Infoveranstaltung und hier im Fragebogen 5.8m erwähnt wurden zu Lasten von grösseren Fussgängerflächen. (siehe unsere Bemerkungen unter Fahrbahnbreite 5.8m auf Oberdorfstrasse)
Standartisierun	**F5**	
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	**Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse**
Originaltext		Wir unterstützen die Idee, bei den Einmündungen der Querstrassen in die Oberdorfstrasse, dem Fussgänger den Vorzug zu geben. Somit wird die Trottoirfläche auf gleicher Höhe belassen und der motorisierte Verkehr muss das überhöhte Trottoir überfahren. Negativer Aspekt: Die bestehende Baumreihe entlang der Oberdorfstrasse soll entfernt und nur wenig daneben eine neue Baumreihe gepflanzt werden. Ist dies finanziell vertretbar? Lassen sich die bestehenden Bäume nicht ins Projekt integrieren?
Standartisierun	**O1**	Bemerkung Hb1: positiv Amliegen Ha 2: Bäume erhalten
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Es ist nicht einsichtig, warum bestehende Bäume gefällt/umgepflanzt und zusätzliche Bäume in Bereichen gepflanzt werden sollen, die bisher als Parkplätze genutzt werden konnten.
Standartisierun	**O3**	Amliegen Ha 2: Bäume erhalten Anliegen Ha6: keine zusätzlichen Bäume
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		i.O.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		Die Anordnung der Baumpflanzungen gefällt, auch weil dadurch Linien betont und Abstellplätze aufgelockert werden.
Standartisierun	**O10**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		Die Gelenkbusse müssen nah am Fahrbahnrand fahren, damit ein Kreuzen mit dem Gegenverkehr möglich ist. Die Bäume dürfen daher bis auf eine Höhe von 4m keine Äste haben, welche ins Lichtraumprofil von Grossfahrzeugen reicht.
Standartisierun	**O11**	Bemerkung Hb3: Lichtraum bei Büumen einhalten
Originaltext		
Standartisierun	**O12**	
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Optischer Eindruck gut, jedoch unpassierbar für landwirtschaftliche Fahrzeuge.
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Hb4: unpassierbar für Grossfahrzeuge
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I1**	
Originaltext		Optisch ok, bessere Begegnungszone für die Bevölkerung. Fehlende Parkplätze!
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Hb5: positiv aber zuwenig P
Originaltext		
Standartisierun	**I5**	
Originaltext		Die Oberdorfstrasse war und ist viel mehr als die Bernstrasse der "Öffentliche Raum" in Buchsi. Dies widerspiegelt sich auch daran wo die öffentlichen Anlässe (z.B. Buchsi Märit) stattfinden. Historisch gesehen ist die Oberdorfstrasse deshalb viel weniger von Bäumen geprägt als die Bernstrasse (vor der Erfindung des Autos eine gute Wohnlage). Es stellt sich deshalb die Frage ob im Bereich der Oberdorfstrasse südlich des Kirchgemeindehauses so viele Bäume gepflanzt werden sollten. Insbesondere muss in diesem Punkt eine Abwägung zwischen Verkehrssicherheit (Flächiges Queren, Sichtbarkeit der Fussgänger) und dem Baumbestand getroffen werden.
Standartisierun	**I6**	Anliegen Ha7: keine Bäume vor Kirchgemeinde
Originaltext		Allee-Charakter könnte sogar noch verstärkt werden durch noch engere Bepflanzung. Vielleicht so angesetzt. Das jeweils die Geschäfts-Beschriftungen sichtbar bleiben
Standartisierun	**I7**	Anliegen Ha 8: mehr Bäume
Originaltext		mehr Parkplätze weniger Bäume
Standartisierun	**I8**	Anliegen Ha 9: weniger Bäume
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		mehr Sitzbänke zum Ausruhen
Standartisierun	**I11**	Anliegen Ha6: Sitzgelegenheiten

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		☺ Die durchgehenden Trottoirs und die zusätzlichen Bäume finde ich gut
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		ungenügend wegen Parkplätzen
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Hb6: zuwenig P
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Die Änderungsvorschläge habe ich vorgängig angegeben. Die Kronen der neu gepflanzten Bäume dürfen nicht in die Fahrbahnen hineinragen, damit sie nicht von den durchfahrenden Lastwagen beschädigt werden.
Standartisierun	**I16**	Bemerkung Hb3: Lichtraum bei Büumen einhalten
Originaltext		sehr schön
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		Weshalb fast gesamte Fläche bei aufgehobener Bushaltestellt Kirche (Fahrtrichtung Zollikofen) gepflastert? Wäre doch ein idealer Platz für eine grossflächigere Grünoase mit ökologischen Mehrwerten.
Standartisierun	**I18**	Anliegen Ha 10, mehr Grün statt Pflästerung
Originaltext		Die Entsiegelung der Parkplätze finden wir gut, dadurch entstehen mehr Sickerflächen.Auch die Begrünung mit Bäumen gefällt uns. Wir würden es begrüssen, wenn der eingedolte Dorfbach im Trottoirbereich vor der Drogerie – Lindenhaus offengelegt würde, so wie in Bern der Stadtbach in der Gerechtigkeitsgasse. Wir regen an, dass ein Flüsterbelag verwendet werden soll. Ebenfalls regen wir an, dass ein kühlender Strassenbelag angebracht wird. Fertig mit Tropennächten dank coolem Asphalt (umweltschweiz.ch)
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Hb1: positiv Amliegen Ha 1: Option Dorfbach Amliegen Ha 12: Flüsterbelag

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		Das Konzept besteht im Fällen und Ersetzen von Bäumen sowie dem massiven Abbau von Parkplätzen. Die Priorität muss aber bei den Parkierungsmöglichkeiten liegen. Es werden Bäume gefällt und am gleichen Ort oder wenig verschoben neue gepflanzt. Auf einige der neuen Bäume ist daher zu verzichten. Mit neuen Bäumen ist auch das Baumdach ein Wunschdenken. Es wird eine Generation dauern bis neue Bäume Umfang und Kronen erreichen um dieses Dach bilden zu können. Dazu müssen auch die Vorschriften zur Freihaltung der Lichtraumprofile eingehälten werden.
Standartisierun	**I21**	Bemerkung Hb3: Lichtraum bei Bäumen einhalten Bemerkung Hb6: zuwenig P
Originaltext		Hier gehen die Kinder 1.-6. Klasse in die Schule. 80 % müssen die Hauptstrasse 1-2 mal überqueren. Also ist die Sicherheit ohne Fussgängerstreifen nicht gegeben.
Standartisierun	**I22**	(Anliegen Fa 4; FG bei allen wichtigen Querung)
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Wegen der geplanten Baumpflanzungen gehen ca. die Hälfte der bisherigen Parkplätze verloren, was unser Restaurant und die heute vorhandenen Läden in der Existenz bedroht. Viele unserer Gäste kommen von auswärts und müssen in unmittelbarer Nähe unseres Betriebs parkieren können. Ist dies nicht möglich, werden sie wegbleiben.
Standartisierun	**I24**	Bemerkung Hb6: zuwenig P

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		Grundsätzlich in Ordnung, wenn keine Parkplätze verloren gehen.
Standartisierun	**I25**	Bemerkung Hb5: positiv aber zuwenig P
Originaltext		Siehe oben und Bild im Anhang. Dieser Kreisel muss erstellt werden, um den dörflichen Charakter in diesem Bereich zu unterstützen und klar zu begrenzen. Weiter soll die Bushaltestelle je vor dem Kreisel liegen, damit keine Konflikte entstehen, wenn der Bus weiterfährt. Der Kreisel bleibt während des Stopps in Betrieb.
Standartisierun	**I26**	Amliegen Ha 13 Kreisel (Bild?)
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		
Standartisierun	**I30**	
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Sieht nach den heute vorliegenden Planunterlagen ansprechend aus.
Standartisierun	**I32**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		Der bestehende Baumbestand ist an ausgewählten Orten zu ergänzen. Auf die Schaffung eines Baumdaches ist zu verzichten (Begründung siehe nachfolgend).
Standartisierun	**I33**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		Zu wenig Parkplätze für Besucher Läden. Mit 80 cm Streifen für Velos Problem Kollision Velo südseitig mit offenen Autotüre bei parkierten Autos nicht gelöst
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Hb6: zuwenig P Bemerkung Hb7: Randabstand P zu klein
Originaltext		gut, zu wenig Begegnungszonen, wo sind die Sitzbänke?
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Hb1: positiv Anliegen Ha6: Sitzgelegenheiten
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse
Originaltext		Als wir der Gemeinde das Trot. Zur Benutzung gest. haben, wurden uns 5 Parkplätze zugesichert.
Standartisierun	**I43**	Bemerkung Hb8: zugesicherte P (Rufener)
Originaltext		Die Flaniermeile Oberdorfstrasse kommt nicht zur Geltung.
Standartisierun	**I44**	Bemerkung Hb9: negativ
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierun	**I45**	
Originaltext		Keine Reduktion der Parkplätze. Ansonsten gut
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Hb5: positiv aber zuwenig P
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		
Standartisierun	**I48**	
Originaltext		i.O.
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Hb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum**
Originaltext		**Einverstanden:** durch die Aufwertung des Strassenraums im untersten Teil der Oberdorfstrasse mit einem so genannten Baumdach wird die Eingangspforte in Buchsi zu einem Begegnungsort. Die Bevölkerung von Münchenbuchsee aber auch auswärtige Personen sollen sich hier wie zu Hause fühlen.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		Optische eine Aufwertung, im Sinne der Sicherheit ist aber ein Zebrastreifen in diesem Bereich notwendig. Im Herbst muss dafür gesorgt werden, dass herabfallendes Laub rasch geräumt wird, um die Sicherheit der Velofahrenden nicht zu gefährden (Rutschgefahr).
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Db1: positiv Bemerkung Db2; Unterhalt gewährleisten
Originaltext		Es muss aber geprüft und garantiert werden, dass Schwertransporte und landwirtschaftliche Fahrzeuge (Erntemaschinen) das Baumdach problemlos durchfahren können.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Db3: Lichtraum bei Bäumen einhalten
Originaltext		Das Baumdach ist eine gute Idee. Ob sich dies umsetzen lässt, ist für uns nicht klar. Wir gehen davon aus, dass diverse Werkleitungen unter der Oberdorfstrasse liegen, welche die geplanten Baumgruben in der Strasse hindern werden. Der Ersatz der Bäume beim Schuhgeschäft Tiefenbacher ist zu überdenken, Argumente dazu siehe Punkt «Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse». Der Strassenbelag soll in Flüsterbelag ausgeführt werden, dies führt zu einer merklich angenehmeren Atmosphäre. Ebenfalls ist der Einsatz von einer hellen Belagsfarbe zu prüfen, dies würde sich im Sommer kühlend auswirken.
Standartisierun	**P4**	Bemerkung Db1: positiv Amliegen Da 1: Bäume erhalten Anliegen Da 2: Flüsterbelag Anliegen Da 3: heller Bela

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		Lichtprofile einhalten! Es sollte sichergestellt werden, dass auch Grossfahrzeuge (Beispiele bereits erwähnt) die Strassen hindernisfrei befahren können Wirtschaftlichkeit und Art der Bäume gut bedenken. Es ist aufzuzeigen wer den Unterhalt der Bäume afinanziert.
Standartisierun	**P5**	Bemerkung Db2; Unterhalt gewährleisten Anliegen Da 5: Kosten Baumunterhalt klären
Originaltext		Dies erachten wir als gutes Gestaltungselement.
Standartisierun	**P6**	Bemerkung Db1: positiv
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		sehe ich eher als Hinderniss für LKW auch wenn das Lichtraumprofil eigehalten wird.
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Db4: Hindernis für LKW
Originaltext		Ein solches wird vehement bestritten. Baume gehören in den Wald und nicht auf die Strassen. Neben der teuren Baumpflege und Unterhaltsarbeiten stellen diese eine Gefahr für Velo- und Autofahrer dar. Sie können versichert sein, dass wir ein sehr prüfendes Augenmerk auf das vorgeschriebene Lichtmass richten werden. Auch werden wir darauf bestehen, dass dieses strikt eingehalten wird. Ständig müssen wir gegen fehlbare Behörden kämpfen, damit unsere Fahrzeuge nicht laufend durch Äste im Strassenraum beschädigt werden. Ihre Idee mit dem Baumdach zur Markierung des Zentrums ist aus unserer Sicht somit nicht zielführend.
Standartisierun	**F5**	Amliegen Da 6: weglassen
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		Das geplante Baumdach finden wir gut.
Standartisierun	**O1**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		Bäume Wir finden es gut, wenn auch im Dorfzentrum Bäume gepflanzt werden. Die Anzahl geplanter Bäume finden wir aber zu hoch. Auf der Oberdorfstrasse wird der Verkehr auch in nächster Zeit nicht ab-, sondern eher zunehmen. Neuer Wohnraum und die Versorgung vom Coop werden über diese Strasse erschlossen. Auch bei Einhaltung vom Lichtraumprofil wird es unübersichtlicher und finsterer, und somit gefährlicher. Wird die öffentliche Beleuchtung den neuen Baumstandorten angepasst? Wenn nicht, entstehen unter den Baumkronen wohl finstere und gefährliche Zonen. Die grosse Anzahl Bäume muss auch bewirtschaftet werden. Wer wird für die grössere Bewirtschaftung und die höheren Unterhaltskosten aufkommen? An der Oberdorfstrasse ist ein bestehender, prächtig gewachsener Baumbestand. Was passiert mit den bestehenden Bäumen? Werden diese Bäume dem neuen Projekt geopfert und einfach so gefällt?
Standartisierun	**O2**	Anliegen Da 5: Kosten Baumunterhalt klären Anliegen Da 7: weniger Bäume Amliegen Da 1: Bäume erhalten
Originaltext		Ein Baumdach ist nicht nötig. Fraglich ist auch, wer die Bäume unterhalten wird. Biodiversität ist wichtig, sie kann aber andernorts sinnvoller umgesetzt werden
Standartisierun	**O3**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		Optisch eine Aufwertung, im Sinne der Sicherheit ist aber ein Zebrastreifen in diesem Bereich notwendig.
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Hb1: positiv Bemerkung Db5: mit Fussgängerstreifen
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		Die Idee des Baumdachs passt. Vielleicht würden auch drei ausladende grosse Bäume in der Strassenmitte reichen.
Standartisierun	**O10**	Bemerkung Db1: positiv Bemerkung Db6: 3 grosse Bäume in Mitte
Originaltext		
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		
Standartisierun	**O12**	
Originaltext		Baumallee Dazu haben wir folgende Grundsatzfragen: • Wer übernimmt die Kosten für die Pflege der Bäume und die Instandhaltung? Fällt die auf Kantonsebene an oder wird es der Gemeinde zulasten gelegt? • Wie wird die Situation mit dem Lichtverhältnis gelöst? Die Bäume werden die Strassenlampen im Sommer verdecken. In der Nacht wird die Strasse daher sehr finster und düster sein. Die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer wird so in keiner Weise erhöht. • Warum müssen gesunde und bereits vorhanden Bäume gefällt werden? Könnte die Planung nicht angepasst werden?
Standartisierun	**O13**	Anliegen Da 5: Kosten Baumunterhalt klären Amliegen Da 1: Bäume erhalten Bemerkung Db7: Ausleuchtung?
Originaltext		In Ordnung.
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Db1: positiv
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		
Standartisierun	**I1**	
Originaltext		Wird für den Verkehr schwierig. Sieht sicherlich schön aus.
Standartisierun	**I2**	Bemerkung Db8: positiv, aber Verkehr?
Originaltext		Sollte keine Verschlechterung der Verkehrsübersicht bringen.
Standartisierun	**I5**	Bemerkung Db8: positiv, aber Verkehr?
Originaltext		Was lebt muss irgendwann auch sterben. Strassenbäume haben ein kurzes meist nicht sehr angenehmes Leben - in diesem Projekt ist der Ersatz erst 30-jähriger Bäume durch neue Bäume aber weder zielführend noch notwendig. Ein "Baumdach" erhält man damit nicht vor 2050 wenn nicht erst noch später! Vor 1993 war der Baumbestand entlang des Dorfschulhauses/Unteres Schulhaus wesentlich von sehr alten (schönen) Rosskastanienbäumen geprägt. Damit entstand die Wirkung eines gegenüber der Strasse abgetrennten Schulhofes. Die Bäume wurden wie die Mauer 1993 ersetzt. Aktuell sieht der Plan vor die Bäume von 1993 schon wieder durch neue zu ersetzen, bzw. die neuen Bäume an eine nur leicht veränderte Position zu setzen. Dies macht absolut keinen Sinn! Deshalb sollte der Plan entsprechend angepasst und die Kosten eingespart werden. Ich weise zudem darauf hin, dass einer der besagten Bäume vor der Bushaltestelle Kirche erst kürzlich durch Vandalen beschädigt und dann durch eine gemeinnützige Organisation durch einen teuren neuen Baum ähnlichen Alters ersetzt wurde. Das Fällen dieses Baumes ohne triftigen Grund wäre eine Respektlosigkeit sondergleichen gegenüber den grosszügigen Spendern! Ich bitte dazu um eine Stellungnahme. Im Bereich zwischen UBS und (heutiger Bushaltestelle Kirche) stellt sich zudem die Frage inwieweit dass die Verkehrssicherheit durch Bäume direkt an der Kreiselausfahrt tangiert wird. Ich plädiere deshalb dafür die Bäume vor der UBS an ihrem jetzigen Standort zu belassen.
Standartisierun	**I6**	Anliegen Da 6: weglassen Anliegen Da 1: Bäume erhalten
Originaltext		Schöne Idee, steht und fällt mit der Baumart. Sollte grosse, orpulente, auffällige Bäume sein. Keinesfalls langsam wachsende Linden o.Ä. Je nachdem bräuchte es sogar mehr. Vielleicht drei Mal vier oder sogar drei mal fünf. So oder so: Bitte seit mutig. Buchsi braucht ein Wiedererkennungsmerkmal, das könnte es sein!
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Db1: positiv Anliegen Da8: mehr Bäume
Originaltext		unnötig
Standartisierun	**I8**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		
Standartisierun	**I11**	Anliegen Da9: Sitzgelegenheiten

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		Alle Bäume sind willkommen. Es wird im Sommer angenehmer.
Standartisierung	**I12**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		?
Standartisierung	**I13**	
Originaltext		?
Standartisierung	**I14**	
Originaltext		
Standartisierung	**I15**	
Originaltext		Die Kronen der neu gepflanzten Bäume dürfen nicht in die Fahrbahnen hineinragen, damit sie nicht von den durchfahrenden Lastwagen beschädigt werden.
Standartisierung	**I16**	Bemerkung Db3: Lichtraum bei Büumen einhalten
Originaltext		Super! Lädt zum Verweilen ein!
Standartisierung	**I17**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		Sehr gut, Schattenspende (Achtung Vandalismus, es wurden bereits mehrere Bäume von gefällt). Klimaresistente Pflanzen berücksichtigen.
Standartisierung	**I18**	Bemerkung Db1: positiv Anliegen Da10: klimaresistente Bäume
Originaltext		Das Baumdach ist eine sehr gute Idee.
Standartisierung	**I19**	Bemerkung Db1: positiv

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		Baumdach Wunschdenken
Standartisierun	**I21**	Bemerkung Db9: unrealistisch
Originaltext		Hier wird doch tatsächlich auch die Fussgängerzone noch mit Bäumen verbaut. Das wird doch nochmals unübersichtlicher!
Standartisierun	**I22**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Ein Baumdach stellt einen unnötigen Luxus dar. Biodiversität ja, aber nicht im Zentrum von Münchenbuchsee.
Standartisierun	**I24**	Anliegen Da 6: weglassen

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		Dies ist unnötig, da es die Sicht der Autofahrer einschränkt.
Standartisierun	**I25**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		gut
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		Sehr positiv.
Standartisierun	**I27**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Schränkt die Sicht ein. Laub im Herbst auf der Fahrbahn verschlechtert die Sicherheit zusätzlich.
Standartisierun	**I30**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Gestalterisch gutes und schönes Element. Es muss aber geprüft und garantiert werden, dass Schwertransporte und landwirtschaftliche Fahrzeuge (Erntemaschinen) das Baumdach problemlos durchfahren können.
Standartisierun	**I32**	Bemerkung Db1: positiv Bemerkung Db3: Lichtraum bei Büumen einhalten
Originaltext		Die Schaffung eines neuen Baumbestandes (Baumdach) ist auf den Skizzen durchaus attraktiv. Zu beachten ist jedoch, dass Bäume auch «Nebeneffekte» verursachen, u.a. Laub im Herbst (mit entsprechenden Gefahren) und Blütenstaub im Frühjahr (Allergien). Zudem ist mit einem höheren Unterhaltsaufwand (Laubentfernung, Rückschnitt etc.) zu rechnen. Sollte die bestehende Nutzung (Bushaltestelle «Kirche», Parkplätze) aufgehoben werden, liessen sich eventuell die Verkehrsflächen optimieren oder andere Gestaltungselemente für die frei gewordenen Fläche finden. Auf einen bei früherer Gelegenheit angedachten «Dorfplatz» ist in jedem Fall zu verzichten.
Standartisierun	**I33**	Bemerkung Db10: fraglich

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		Unnötig. Ist wegzulassen (in Münchenbuchsee ist man nach 100 – 200 Schritten im Grünen mit Bäumen). Alte Bäume haben heute Kronen, d.h. nicht fällen und wenig daneben neue Bäume setzen die erst in 20 – 30 Jahren eine Krone haben.
Standartisierun	**I36**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		gut
Standartisierun	**I37**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Baumdach Oberdorfstrasse Zentrum
Originaltext		braucht es nicht
Standartisierun	**I43**	Anliegen Da 6: weglassen
Originaltext		
Standartisierun	**I44**	
Originaltext		Keine Bemerkungen
Standartisierun	**I45**	
Originaltext		Keine Reduktion der Parkplätze. Ansonsten gut. Für den Unterhalt auf den privaten Parzellen ist die Gemeinde verantwortlich.
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Db1: positiv Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		
Standartisierun	**I48**	
Originaltext		Ausgezeichnete Massnahme!
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Db1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		**Einverstanden:** der Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmenden wurde das nötige Gewicht beigemessen. Diese Gruppe sollte sich in einem attraktiven Ort wie Münchenbuchsee sicher fühlen.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		eine Verbesserung
Standartisierun	**P2**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Für die Fussgänger sind jedoch unbedingt Fussgängerstreifen zu erstellen. Bei 30 km/h (und sicher auch mehr !!) ist die Gefährdung der Fussgänger und Schüler unseres Erachtens zu gross.
Standartisierun	**P3**	Bemerkung Sb1: positiv Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		Aus unserer Sicht verschlechtert sich die Situation für Fahrradfahrende auf der Oberdorfstrasse durch die Verjüngung der Fahrbahnbreite und den entfallenden Fahrradstreifen. Dem entgegen wirkt das langsamere Temporegime. Wir gehen davon aus, dass Fahrradfahrende, welche vom Coop Richtung Bärenkreisel fahren, mit dem Verkehr mithalten können und es so auch zu keinen gefährlichen Überholmanövern kommen sollte. In der anderen Fahrtrichtung, bergauf, ist es für Fahrradfahrende ohne Elektrounterstützung nicht möglich, mit dem Verkehr mitzuhalten. Dass unter 12-jährige mit dem Fahrrad das Trottoir nutzen dürfen, ist uns bewusst. Jedoch sind gerade am Morgen vor Schulbeginn viele Schüler zu Fuss auf ebendiesen Trottoirs unterwegs. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass auch über 12-jährige bergauf mit dem Fahrrad keine 30 km/h erreichen. Eine Möglichkeit, die Fahrradfahrenden besser zu schützen, wäre somit ein Fahrr adstreifen in dieser Fahrtrichtung. Alternativ wäre auch eine Farbstreifen für Velos möglich. Wie sich das Fehlen von Fussgängerstreifen auf die Sicherheit der FussgängerInnen auswirkt, ist schwer abzuschätzen, da wir uns die Oberdorfstrasse nur mit Tempo 50 gewohnt sind. Jedoch sind wir der Meinung, dass gerade bei den Hauptübergängen Fussgängerstreifen vorzusehen sind (Paul Klee Schulhaus, Dorfschulhaus, Coop). Dass dies möglich ist, zeigen diverse Fussgängerstreifen in 30er Zonen, auch in Münchenbuchsee (z.B. Höheweg Richtung Post). Wir sind der Überzeugung, dass die breiten und gestalteten Trottoirs entlang der Oberdorfstrasse zu einer Belebung des Dorfes führen werden und sich dies auch positiv auf das Gewerbe auswirken wird.
Standartisierun	**P4**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten Anliegen Sa2: Radstreifen Oberd. Bergwärts

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		Die Sicherheit dieser Personenkreise ist wichtig. Radfahrende können aber hingegen der Zufussgehenden auch die Strasse nutzen.
Standartisierun	**P5**	?
Originaltext		Die Situation für die Zufussgehenden wird deutlich verbessert. Kritisch könntenjedoch, v.a. für Kinder, die Fahrbahnquerungen ohne Fussgänger-streifen sein, wozu bei Bedarf Nachbesserungen (Inseln, Fussgängerstreifen) nötig sein werden. Eine markante Verbesserung für Radfahrende ist nicht offensichtlich. Speziell gilt dies für die Oberdorf-strasse, da hier mit der schmalen Fahrbahn das sichere Überholen von Fahrrädern (mit Anhänger) schwierig sein kann. Um insbesondere die Oberdorfstrasse von Veloverkehr zu entlasten, müssten vermehrt auch gute Veloverbindungen neben dem Zentrum gesucht werden (z.B. Achse Bodenackerstrasse - Schmiedegasse samt Querverbindungen zur Oberdorfstrasse).
Standartisierun	**P6**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten Anliegen Sa 4: alternative Veloverbindungen
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Bei tieferen Tempolimits hat man mehr Reaktionszeit dies müsste aber auch für Radfahrer gelten
Standartisierun	**F4**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Zufussgehende können die Strassen beim Bärenknoten aktuell sehr wohl gut queren. Die Aussage im Projektbeschrieb ist falsch.
Standartisierun	**F5**	Bemerkung Sb2: atuell gut
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierun	**O1**	
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Radfahrer auf der Strasse haben zu wenig Platz. Benützen die Fahrräder die Fussgängerbereiche, wie es offenbar angedacht ist, kommt es hier zu Konflikten. Die Lösung ist unbefriedigend.
Standartisierun	**O3**	Bemerkung Sb3: zu wenig Platz für Velo
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		Sehbehinderten und Blinde: Es müssen unbedingt, Aufmerksamkeitsfelder über die gesamte Trottoirbreite markiert werden, um sicher Querungsstellen zu signalisieren. Diese Massnahmen dienen auch den Schülern
Standartisierun	**O5**	Anliegen Sa 5: Aufmerksamkeitsfelder
Originaltext		Eine Verbesserung
Standartisierun	**O6**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		Von der Möglichkeit trotz Zone 30 an neuralgischen Stellen Fussgänger-steifen aufzumalen soll Gebrauch gemacht werden. In der Nähe von Schulhäusern ist dies ein Muss. Ebenfalls soll die Fussgängerüber-querung der Strassen an wichtigen Orten mit farblich markierten Flächen kanalisiert werden. Trotz schmaler Oberdorfstrasse soll auf der Seite vom Bären zum Coop zwingend ein gestrichelter Velostreifen oder eine farblich markierte Fläche aufgemalt werden.
Standartisierun	**O12**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten Anliegen Sa2: Radstreifen Oberd. Bergwärts
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Bernstrasse gut, Oberdorfstrasse eher fraglich.
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Sb4: Bedenken Oberdorfstrasse
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierun	**I1**	
Originaltext		OK
Standartisierun	**I2**	
Originaltext		Fussgängerstreife zwingend auch in der 30er Zone. Sicherheit der Radfahrenden muss auch bei den engeren Strassen berücksichtigt werden.
Standartisierun	**I5**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten Anliegen Sa2: Radstreifen Oberd. Bergwärts
Originaltext		
Standartisierun	**I6**	
Originaltext		hoch, nicht zuletzt auch dank der Temporeduktion. Heute entstehen die meisten gefährlichen Situationen durch die wenigen, aber aggressiven Schnellfahrer.
Standartisierun	**I7**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Für Fussgänger müssen Uebergänge gekennzeichnet werden
Standartisierun	**I8**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		wird sich zeigen. Tempo
Standartisierun	**I11**	Bemerkung Sb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		In der Oberdorfstrasse bergauf werden **langsame Radfahrende** zur Verkehrsbremse, was von den betreffenden Radfahrenden als unangenehm empfunden werden könnte (Gefühl der ungeduldigen Motorfahrzeugfahrenden im Nacken). Da 30km/h gilt, werden jedoch viele Radfahrende im Verkehrsfluss mithalten können (oder sogar gebremst). Somit auch dies eine unter den gegebenen Bedingungen gute Lösung.
Standartisierun	**I12**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Gut
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Mit dem Längsparken auf den Seitenstreifen wird es für die Radfahrenden immer noch sehr gefährlich bleiben, wenn die Autofahrer aussteigen.
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Ist beim Istzustand schon gewährleistet und bleibt es beim Neukonzept mit meinen Änderungsvorschlägen.
Standartisierun	**I16**	Bemerkung Sb2: atuell gut
Originaltext		massive Verbesserung
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I18**	
Originaltext		Schön wäre es schon, wenn es Radwege gäbe, aber dazu ist zu wenig Platz vorhanden. Wir hoffen deshalb sehr, dass die Temporeduktion eingeführt wird. Dies führt zu mehr Sicherheit. Fussgängerstreifen zum Überqueren der Strasse würden wir als sicherer einstufen, da es für alle Teilnehmenden eine klare Situation ist. Die bereiteren Troittoirs bedeuten für die Zufussgehenden eine grössere Sicherheit und mehr Lebensqualität.
Standartisierun	**I19**	Bemerkung Sb1: positiv

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Die Strassen werden für die Fahr-rad-fah-renden deutlich schmäler und mit den parkierenden Autos und den Bäumen nicht übersichtlicher. Die Fussgänger verlieren ihren Vortritt und müssen sich zwischen den Bäumen und parkierenden Autos erkennbar machen um überhaupt gesehen zu werden.
Standartisierun	**I22**	Bemerkung Sb5: schlecht
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		
Standartisierun	**I24**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		Sicherheit würde eine Ampel gewährleisten. Das wäre viel sinnvoller als ein Kreisel, der von Bäumen eingesäumt ist und die Sicht der Autofahrer einschränkt. Sicherheit würde eine Ampel gewährleisten. Das wäre viel sinnvoller als ein Kreisel, der von Bäumen eingesäumt ist und die Sicht der Autofahrer einschränkt.
Standartisierun	**I25**	Anliegen Sa 6: Ampel einführen
Originaltext		Die Mitbenutzung des Trottoirs als Velowegergänzung muss allenfalls mittels Bodenmarkierungen unterstützt werden, um die Fussgänger:innen darauf aufmerksam zu machen
Standartisierun	**I26**	Anliegen Sa 7 Radmarkierung Trottoir
Originaltext		Hat oberste Priorität und wird mit dem Konzept gut umgesetzt.
Standartisierun	**I27**	
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Baumstandorte müssen gut durchdacht sein, da Bäume nicht durchsichtig sind.
Standartisierun	**I30**	Bemerkung Sb6: Sicht bei Bäumen prüfen
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Für die Fussgänger sind jedoch unbedingt Fussgängerstreifen zu erstellen. Bei Tempo 30 (und sicher auch mehr !!) ist die Gefährdung der Fussgänger und Schüler unseres Erachtens zu gross. Wir sind der Meinung, dass die Bedürfnisse der Velofahrenden zu wenig in Erscheinung tritt und fragen uns, ob sie genügend berücksichtigt wurden?
Standartisierun	**I32**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten Bemerkung Sb3: zu wenig (Platz) für Velo
Originaltext		Trotz Tempo 30 sind Fussgängerstreifen an neuralgischen Orten vorzusehen. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für alle.
Standartisierun	**I33**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Für die Fussgänger besteht nur ein Risiko beim Überqueren der Strasse, da sie nirgens Vortritt haben. Für Radfahrende wird bei diesem Projekt nicht wirklich was getan (Ausser das langsehmere Tempo der Autos)
Standartisierun	**I35**	Bemerkung Sb3: zu wenig (Platz) für Velo
Originaltext		Nicht besser als vorher.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Sb7: keine Verbesserung
Originaltext		Unbedingt dem Veloverkehr mehr Priorität einräumen. Unbedingt Velovorrangroute einrichten.
Standartisierun	**I37**	Anliegen Sa8: Velovorrangroute einrichten
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Zu Fuss Gehenden und Radfahrenden
Originaltext		
Standartisierung	**I43**	
Originaltext		Aus den Unterlagen kann nicht festgestellt werden, ob das nördliche Trottoir der Oberdorfstrasse von allen Radfahrenden benützt werden darf.
Standartisierung	**I44**	Bemerkung SB8: Radnutzung Trottoir klären
Originaltext		Siehe Bemerkung zur Fussgängerführung.
Standartisierung	**I45**	
Originaltext		Gut
Standartisierung	**I46**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierung	**I47**	
Originaltext		Viel besser
Standartisierung	**I48**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Mit Tempo 30 Km/h sehr dienlich!
Standartisierung	**I49**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierung	**I50**	
Originaltext		
Standartisierung	**I51**	
Originaltext		
Standartisierung	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	**Sicherheit der Schüler*innen**
Originaltext		Einverstanden: dass eine 30er- Zone nicht ganz von Fussgängerstreifen befreit ist, können wir nachvollziehen. Wir unterstützen deshalb die Absicht, an neuralgischen Stellen, insbesondere bei Querungen für Schülerinnen- und Schüler Fussgängerstreifen mit der entsprechenden Beleuchtung anzuordnen.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Bemerkung Sb1: positiv Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		Zebrastreifen bei Überquerung UBS – Schuhgeschäft und beim Schulhaus Paul Klee wie bisher beibehalten
Standartisierun	**P2**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		Dito Antwort unter "Sicherheit der Zufussgehenden und Radfahrenden".
Standartisierun	**P3**	
Originaltext		Bei den Hauptübergängen sind Fussgängerstreifen vorzusehen (Paul Klee Schulhaus, Dorfschulhaus, Coop). Nur so lässt sich die Schülerschar etwas lenken. Dass dies möglich ist, zeigen diverse Fussgängerstreifen in 30er Zonen, auch in Münchenbuchsee (z.B. Höheweg Richtung Post).
Standartisierun	**P4**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		Eine sichere Fussgängerüberführung zum Paul Klee Schulhaus gibt es etwas weiter oben Richtung Oberdorf. Bitte sicherstellen, dass nachträglich eine Fussgängerquerung Schulhausnahe umgesetzt werden könnte.
Standartisierun	**P5**	Anliegen Sa3: FG Schule
Originaltext		Kritisch könnten die Fahrbahnquer-ungen ohne Fussgängerstreifen sein, wozu bei Bedarf Nachbesserungen (Inseln, Fussgängerstreifen) nötig sein werden.
Standartisierun	**P6**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Total Parteien		
Originaltext		
Standartisierun	**F1**	
Originaltext		
Standartisierun	**F2**	
Originaltext		
Standartisierun	**F3**	
Originaltext		Bei den Schulhäusern haben wir schon gute Vorkehrungen. Aber die Lösung: Kein Verkehr=kein Unfall
Standartisierun	**F4**	?
Originaltext		Ist aktuell gewährleistet und in Münchenbuchsee kein besonderes Problem.
Standartisierun	**F5**	Bemerkung Sb2: atuell gut
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		Es ist uns ein Anliegen, dass wenigstens im Bereich der Schulhäuser weiterhin «Fussgängerstreifen» aufgezeichnet werden.
Standartisierun	**O1**	Anliegen Sa2: FG Schule
Originaltext		
Standartisierun	**O2**	
Originaltext		Hier gilt das Gleiche wie bei den Zufussgehenden und Radfahrenden. Fahrräder auf den Fussgängerbereichen sind gerade auch für Schülerinnen gefährlich
Standartisierun	**O3**	Bemerkung Sb3: zu wenig Platz für Velo
Originaltext		
Standartisierun	**O4**	
Originaltext		
Standartisierun	**O5**	
Originaltext		Die Zebrastreifen bei Überquerung UBS - Schuhgeschäft und Schulhaus Paul Klee wie bisher beibehalten.
Standartisierun	**O6**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**O10**	
Originaltext		
Standartisierun	**O11**	
Originaltext		
Standartisierun	**O12**	
Originaltext		
Standartisierun	**O13**	
Originaltext		Temporeduktion & Mittelstreifen verbessert die Sicherheit für Schüler
Standartisierun	**O14**	Bemerkung Sb1: positiv
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**I1**	
Originaltext		OK
Standartisierun	**I2**	
Originaltext		Durch sichere Trottoirs und Fussgängerstrefien sicherstellen.
Standartisierun	**I5**	
Originaltext		
Standartisierun	**I6**	
Originaltext		erwähnt, hier sollte vor den Schulhäusern noch explizit eine Art Schutzzone definiert werden, etwa durch Verengung oder Schwelle.
Standartisierun	**I7**	Anliegen Sa2: FG Schule
Originaltext		Für jüngere Kinder ist es zwingend Uebergänge zu markieren
Standartisierun	**I8**	Anliegen Sa2: FG Schule
Originaltext		
Standartisierun	**I9**	
Originaltext		
Standartisierun	**I10**	
Originaltext		30 finden wir sehr gut.
Standartisierun	**I11**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**I12**	
Originaltext		Gut
Standartisierun	**I13**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I14**	
Originaltext		
Standartisierun	**I15**	
Originaltext		Ist beim Istzustand schon gewährleistet und bleibt es beim Neukonzept mit meinen Änderungsvorschlägen.
Standartisierun	**I16**	Bemerkung Sb2: atuell gut
Originaltext		massive Verbesserung
Standartisierun	**I17**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I18**	
Originaltext		Bei den wichtigen Überquerungsstellen sind unseres Erachtens unbedingt Fussgängerstreifen anzubringen.
Standartisierun	**I19**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**I20**	
Originaltext		
Standartisierun	**I21**	
Originaltext		Für die Schüler wird es ganz schwierig, sich durch den Verkehr zu quälen. Gemäss Astra Direktion ist es nicht verboten Fussgängerstreifen zu haben. Es gibt bereits entsprechende Präzisierung vom Bundesrat.
Standartisierun	**I22**	Bemerkung Sb5: schlecht
Originaltext		
Standartisierun	**I23**	
Originaltext		Keine Bemerkungen.
Standartisierun	**I24**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**I25**	
Originaltext		Die Verbreiterung des Fussgängerstreifens an der Bielstrasse ist sicher sehr gut
Standartisierun	**I26**	Bemerkung Sb4 :FG Bielstrasse gut
Originaltext		Hat oberste Priorität und wird mit dem Konzept gut umgesetzt.
Standartisierun	**I27**	
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		
Standartisierun	**I29**	
Originaltext		Dito zur Frage vorher.
Standartisierun	**I30**	
Originaltext		
Standartisierun	**I31**	
Originaltext		Dito Antwort unter "Sicherheit der Zufussgehenden und Radfahrenden".
Standartisierun	**I32**	
Originaltext		Die heutigen FG-Streifen sind beizubehalten, da sie Sicherheit vermitteln.
Standartisierun	**I33**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		Da Kinder gerne mal nicht schauen wenn sie über die Strasse gehen und sie überall gehen können, weil es ja keine Fussgängerstreifen hat. Finde ich es eher gefärlich fü die Kinder.
Standartisierun	**I35**	Bemerkung Sb5: schlecht
Originaltext		Viel schlechter als vorher.
Standartisierun	**I36**	Bemerkung Sb5: schlecht
Originaltext		das Aufheben der Fussgängerstreifen finde ich problematisch. Autos halten nicht wenn kein Fussgängerstreifen da ist. Die Kinder sind verunsichert, es kommt zu Missverständnissen. Die Sicherheit der Schüler*innen ist momentan in ganz Buchsi unzureichend!
Standartisierun	**I37**	Anliegen Sa1: FG an neuralgischen Punkten
Originaltext		
Standartisierun	**I38**	
Originaltext		
Standartisierun	**I39**	
Originaltext		
Standartisierun	**I40**	
Originaltext		
Standartisierun	**I41**	
Originaltext		siehe Bemerkungen unter öV
Standartisierun	**I42**	

	Code Mit-wirkende	Sicherheit der Schüler*innen
Originaltext		Ohne Zebrastreifen fragwürdig
Standartisierun	**I43**	
Originaltext		
Standartisierun	**I44**	
Originaltext		Siehe Bemerkung zur Fussgängerführung.
Standartisierun	**I45**	
Originaltext		Gut. Mit der Überbauung Strahmhof werden zusätzliche Verbindungen geschaffen.
Standartisierun	**I46**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I47**	
Originaltext		Geschützt.
Standartisierun	**I48**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		Dürfte mit Tempo 30 Km/h weitegehend gewährleistet sein!?
Standartisierun	**I49**	Bemerkung Sb1: positiv
Originaltext		
Standartisierun	**I50**	
Originaltext		
Standartisierun	**I51**	
Originaltext		
Standartisierun	**I52**	
Total Einzelpersonen		

Diese Tabelle ist wegen den Originaltexten nicht auf Rechtschreibung geprüft!

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Schon viele Jahre beschäftigt sich die Gemeinde zusammen mit den kantonalen Behörden, Oberingenieurkreis III Biel, mit einer Neugestaltung eben gerade dieses Zentrumsbereichs. Bei Planungsvorhaben werden wesentliche Entscheidungen für eine lange Zeitdauer getroffen. Umso wichtiger ist es, dass eine hohe **Planungssicherheit** geschaffen wird, diese Entscheidungen in der Bevölkerung wie bei weiteren betroffenen Gruppen **breit** abgestützt sind und auf eine hohe Akzeptanz stossen. Dazu ist die öffentliche Mitwirkung ein geeignetes Mittel. Dass in der Sache Bärenkreuzung (Zentrumsbereich) mit Einbezug Oberdorfstrasse bis Einmündung Schöneggweg und Bernstrasse bis Zugang Talstrasse, nach jahrelanger aber nicht gar ernsthafter Planung die ganze Sache nun zügig voranschreitet, freut uns sehr. Mit dem «gut» wollen wir das vorliegende Vorprojekt in einem generellen Gesamteindruck würdigen. Mit einem grossen Dankeschön an die Gemeinde und die Planer. Trotzdem erlauben wir uns nicht nur das Positive hervorzuheben, sondern auch negative Bemerkungen in Form von Anregungen / Verbesserungen anzubringen. Ob für den Wirtschaftsverkehr, den privaten oder öffentlichen Personenverkehr oder für den Fahrradfahrer: das Strassennetz bildet die Lebensader einer Gemeinde wie Münchenbuchsee. Es sichert die Mobilität der Bewohner und ermöglicht eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung. Die Planungen im Strassennetz reichen von eher kleinen verkehrstechnischen Massnahmen wie der nachträgliche Einbau einer Mittelinsel (als Querungshilfe für Fussgänger) über den eigentlichen Umbau einer Strasse einschliesslich Seitenbereichen. Bei allen Strassenbauprojekten steht eine nachhaltige, umweltschonende und wirtschaftliche Planung im Vordergrund. Es ist deshalb notwendig, möglichst viele unterschiedliche Interessengruppierungen in einer Mitwirkung zu berücksichtigen. Bei der vorliegenden Planung wurde diesem Anliegen Rechnung getragen. Besten Dank von «Die Mitte» an die Gemeindeverwaltung Münchenbuchsee und an die kantonalen Behörden.
standartisierte Anliegen/ Bemerkungen	**P1**	Positiv. Projekt breit abstützen und Planungssicherheit gewinnen
Originaltext		Einen Flüsterbelag wie im Bereich Bushaltstelle Waldegg, finden wir sinnvoll, da effektiv ein klar hörbarer Unterschied festgestellt werden kann. Als Partei erkennen wir in diesem Vorprojekt eine Aufwertung des Zentrumbereiches. Die Tempo 30km/h Zone und die klare Strassenführung der Bern- und Oberdorfstrasse ist eine Verbesserung der jetzigen Situation.
Standartisierun	**P2**	Positiv. Flüsterbelag einbauen
Originaltext		- Was uns fehlt und nicht erwähnt wird, ist eine Aussage über Massnahmen für die Nord – Süd Verbindung Mühlestrasse – Oberdorfstrasse – Oberlindach. Mit den schon erstellten Ampeln gemäss dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord zur Dossierung des Verkehrs auf der Bielstrasse und im Buchsiwald, wird nach Inbetriebnahme die Nord - Süd – Verbindung und umgekehrt an Attraktivität zu nehmen. '- Wurden die Bedürfnisse der Velofahrenden genügend berücksichtigt?
Standartisierun	**P3**	Projekt in VM Bern Nord eingebunden? Velo genügend berücksichtigt?
Originaltext		Wir danken dem Kanton für die Erarbeitung des Projektes und für die Möglichkeit der Mitwirkung. Wir sind uns sicher, dass Münchenbuchsee mit dem Kanton Bern ein tolles Projekt umsetzen wird, welches für die Einwohnenden von Münchenbuchsee und auch für Besucher unseres Dorfes eine Bereicherung sein werden.
Standartisierun	**P4**	Positiv. Dank

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Wir sind damit einverstanden, dass Münchenbuchsee einen dörflichen Charakter behält und begrüssen dass im Bereich Zentrum, eine Aufwertung stattfinden. Wir erhoffen uns mehr Fussgänger im Dorf durch mehr Schattenplätze. Wir möchten den dörflichen Charakter behalten. Radfahrer gehören grundsätzlich nicht auf das Trottoir, sondern auf die Strasse. Dass Kinder bis 12 Jahren das Trottoir mitbenützen dürfen, befürworten wir. Grundsätzlich ist eine Entflechtung des Fahrradverkehrs mit den Hauptverkehrsachsen anzustreben.
Standartisierun	**P5**	Positiv aber Veloverkehr entflechten.
Originaltext		Für die GFL ist Stossrichtung der Sanierung sehr gut. Das Zentrum erfährt dadurch eine massive Aufwertung, die dann hoffentlich vom Gewerbe und von den Läden auch genutzt wird und so das Ladensterben bzw. die hohe Ladenfluktuation gestoppt werden kann. Besonders schätzen wir die bessere Aufenthaltsqualität durch die Entschleunigung des Verkehrs, die deutlich höhere Sicherheit, die Entsiegelung mit vielfältigen Belägen, die zusätzliche Beschattung und allgemein die grössere Diversität. Bei dieser Sanierung des Kantons ist aber auch die Gemeinde in der Pflicht, da seit 2005 mehrere parlamentarische Vorstösse zur Oberdorfstrasse und zum Zentrum vom GGR angenommen wurden. Mit der Realisierung des Vorprojektes können diese Vorstösse endlich und weitgehend erfüllt werd**en.** **Pforten**: Es fehlen markante Pforten für den Zentrumsbereich, mit denen sichergestellt wird, dass Tempo und Verhalten umgestellt/angepasst werden. Diese Pforten sehen wir im Bereich Löwen und im Bereich Coop/Strahmhof. Massnahmen: a) mit gestalterischen Mitteln wie Baumdach, Stelen, etc. b) als mögliche Vision: Zwei Kreisel beim Löwen und bei der Einmündung Schöneggstrasse. Den Mut haben, das bewilligte Projekt Schöneggeinmündung abzuändern und besser an das Sanierungsprojekt anzupassen. Vorteil Schöneggkreisel: Wendemöglichkeit für hochfahrende Autos, Pfortenwirkung. **Verkehrsmanagement Nord**: Es braucht auch eine Pforte an der Kirchlindachstrasse, um den Verkehr aus Richtung A1/Kirchlindach im Quartier und im Zentrum dosieren zu können (dabei Umgehung via Diemerswil verhindern). **Massnahmen Umwelt**: Es ist wichtig, dass diese auch umgesetzt werden. Besondere Anliegen sind: Baumarten: Bei der Baumartenwahl ist neben der Klimaverträglichkeit auch auf die Diversität der Baumarten (inkl. Saisonalität) zu achten. Plakatwerbung: Grünflächen sollten konsequent von Plakaten freigehalten werden, damit sie ihre beruhigenden Wirkung entfalten können. Beleuchtung: Bei der Beleuchtung ist auf eine möglichst insektenfreundliche Lichtstärke zu achten. Dorfbach: Es wäre schön, wenn es möglich wäre, den Dorfbach abschnittweise naturnah zu öffnen.
Standartisierun	**P6**	Positv. Pforten verstärken inklusive Kirchlindachstrasse. Klimaverträglichkeit und Diversität der Baumarten. Insektenfreundliche Beleuchtung
Total Parteien		
Originaltext		Grundsätzlich finde ich die Sanierung eine gute Idee, habe aber auch folgende zwei Punkte, denen ich sehr kritisch gegenüberstehe (siehe Parkplatz und Fussgängerstreifen) Eigentlich muss mich die ganze Sache gar nicht mehr interessieren, da wir ja ab 1. April 2022 an unserem neuen Standort an der Bahnhofstrasse 17 zu finden sind. Ich denke aber an die vielen Läden an der Oberdorfstrasse!
Standartisierun	**F1**	Positiv ausser PP und FG
Originaltext		Die Oberdorfstrasse braucht eine Aufwertung, zu welchem Preis? Ein Vorschlag fern von jeglichem Pragmatisums, reine Demagogie. Das Wahlversprechen von Manfred Waibel, die Parkplätze an der Oberdorfstrasse zu erhalten, verkommt zur Farce. 50% meiner Kunden kommen von auswärts (belegbar über die Kundenkartenstruktur). Auf meine Steuereinnahmen verzichtet Münchenbuchsee anscheinend gerne. So nicht!
Standartisierun	**F2**	Schlecht. Zu wenig PP
Originaltext		Beim Studium der Pläne betreffend Sanierung Zentrumsbereich Münchenbuchsee sind uns folgende Punkte neqativ aufgefallen: • Durch den Wegfall der Fussgängerstreifen im Dorf wächst die Gefahr der Schul- und Kindergartenkinder, welche die Strasse unaufmerksam überqueren! Wir lernten noch «luege, lose loufe!» • Durch die geplante Baumallee wird die Parkmöglichkeit vor den Geschäften massiv eingeschränkt! Weniger Parkplätze bedeutet weniger Kunden (Shoppyland lukrativer!) und somit auch weniger Umsatz! - Verlust von Arbeitsplätzen! Kann sich das unsere Gemeinde wirklich leisten?! • Jegliches Parkieren zwischen den Bäumen erhöht die Unfallgefahr! • Von den Zusatzkosten der Baumpflege mal abgesehen sind auch Blätter im Herbst eine Unfallgefahr für ältere Personen und Personen mit Gehbehinderung! • Evtl. wäre eine Umfrage der Dorfbewohnerinnen noch sinnvoll, ich gehe nicht davon aus, dass eine Sanierung in dieser Art, ein Wunsch der Bevölkerung ist! • Zunehmende Unzufriedenheit der Dorfbevölkerung! • Abnehmende Finanzkraft der Gemeinde! Weiter stellen wir uns folgende Fragen: Wie sollen die Kunden grosse Pflanzen, oder Geschenkartikel transportieren? • Wie sollen Lieferanten mit ihren grossen Fahrzeugen anhalten und ausladen, ohne den Verkehr zu behindern? • Warum gehört die Oberdorfstrasse überhaupt dem Kanton? • Wer interessiert das Ortsbild, wenn dadurch der Dorfkern ausstirbt?! • Was bringt diese «Aufwertung» des Ortsbildes? Braucht es die Sanierung wirklich? Reicht nicht "nur" Tempo 30?!
Standartisierun	**F3**	Schlecht. Siehe Detailpunkte. Nur Tempo 30 realisieren.
Originaltext		Ein grosses Problem sehe ich einerseits mit dem wegfallen der Parkmöglichkeiten wie sie heute vorkommen. WIr haben viele Kunden die mit dem Auto einkaufen kommen und aus gesundheitlichen Gründen vor dem Geschäft parkieren müssen, da der Weg so sehr kurz ist. Zudem haben wir sehr viele Autos auch von der Apotheke, welche noch mehr eingeschränkt werden. Dies sehe ich gar nicht. So nehmt ihr die Attraktivität eines Unternehmens.. Ich hoffe sehr dass wir alle einen Kompromiss finden werden und die attraktivität auch fürs Gewerbe im Zentrum erhalten bleibt, denn Schlussendlich macht dies ein Dorf auch ansprechend Mein Lösungsansatz wäre wie geschrieben den Bus an den Bahnhof zu Verlegen dort eine Begegnungszone mit Tempo 20 machen. Im Dorf könnte man die Gehsteige wie geplant ausbauen einfach ohne die Aufhebung der Parkplätze.
Standartisierun	**F4**	PP micht reduzieren, Bus zum Bahnhof
Originaltext		Der Kreisel ist in Ordnung und sorgt für die Verflüssigung des Verkehrs. Schade nur, dass die Autofahrer das richtige Kreiselfahren verlernt haben. Durch vorausschauendes Fahren könnte noch sehr viel mehr Effizienz gewonnen werden. Nicht belehrbare Autofahrer müssten in Zukunft verhindert werden. Diese sollten besser den ÖV benützen, damit wir in Ruhe arbeiten können. Der Zentrumsbereich befindet sich nicht an der Bernstrasse, sondern maximal an der Oberdorfstrasse. Wir benötigen einfach einen funktionierenden Kreisel in Münchenbuchsee. Bitte seien Sie ehrlich zur Bevölkerung: Ihre Aussage (Zeitverlust und Manöver) anlässlich der Infoveranstaltung betreffend Unmöglichkeit der Bushaltestelle am Bahnhof war jedenfalls nicht ehrlich. Wie wir beide wissen handelt es sich hier nur um eine Organisations- und Finanzfrage. Dies haben jedenfalls die durchgeführten Testfahrten mit einem RBS-Gelenkbus und Stoppuhr ergeben. Ihr einziges oder vorwiegendes Interesse ist die Priorisierung des ÖV ohne Rücksichtnahme auf den gewerblichen Güterverkehr und den MIV. Die Geschwindigkeit auf der Bernstrasse als Ortsdurchfahrt und Versorgungsroute darf nicht reduziert werden. Bitte denken Sie auch an den Berufsverkehr. Strassen sind zum Fahren da, nicht zum Spazieren, nicht zum (An-)stehen und auch nicht zum Spielen. Wir sind der Meinung für die Velofahrenden müssen Sie sich nicht stark machen. Diese nehmen sich bekanntlich bereits sämtliche Rechte selber raus und die Behörde lässt diese ungeahndet gewähren. Wichtig wäre, dass nun rasch Velorouten abseits der vorhandenen Strassen erschlossen und auch durch diese bezahlt werden. Dadurch könnten hoffentlich der gegenseitige Respekt und das Miteinander gefördert werden und wir in Zukunft eventuell wieder normaler arbeiten. Besten Dank für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Mitwirkungseingabe.
Standartisierun	**F5**	Nur Kreisel realisieren. Priorität beim Verkehrsfluss.
Total Firmen		

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Aus unserer Sicht sollte der Perimeter des Projektes erweitert werden, nämlich von der Kreuzung «Seedorfweg-Kreuzgasse» an der Bernstrasse, bis hin zur Kreuzung Kirchlindachstrasse an der Oberdorfstrasse. Dies würde der Tempobeschränkung «30 km/h» noch mehr Sinn geben. Wir bitten Sie, unsere Anliegen in die weitere Bearbeitung des Projektes einfliessen zu lassen, besten Dank.
Standartisierun	**O1**	Perimetererweiterung
Originaltext		Es freut uns, dass die Gemeinde Münchenbuchsee und der Kanton Bern zusammen die Sanierung/ Aufwertung vom Zentrumbereich in Münchenbuchsee realisieren wollen. Wir unterstützen dieses Projekt. Denn so besteht die Chance, dass sich durch diese neue Situation der Ortskern für Gewerbebetriebe und Detaillisten verbessert und attraktiver wird. Der Vorstand von KMU-Münchenbuchsee findet im Grossen und Ganzen Gefallen am ausgearbeiteten Projekt. Zu verschiedenen Punkten haben wir unsere Bedenken und nicht grossen Gefallen. Darum nehmen wir von unserer Möglichkeit, sich an der öffentlichen Mitwirkung zu beteiligen, Gebrauch. Gespannt erwarten wir die Beantwortung unserer Anliegen und Bedenken. Wir befürworten eine Umsetzung dieses Projektes und freuen uns auf eine aktive Mithilfe. Bei der Auswertung und Weiterverfolgung des Projektes wünschen wir viel Erfolg.
Standartisierun	**O2**	Generell positiv, aber Einzelbedenken
Originaltext		Heute hat Münchenbuchsee ein attraktives Zentrum, das lebt, ganz im Gegensatz zu anderen Gemeinden in der Region. Wird das Projekt wie geplant umgesetzt, werden die Grundlagen für das heute unseres Erachtens gut funktionierende Nebeneinander der verschiedenen Anspruchsgruppen beeinträchtigt oder gar zerstört. Positiv kann festgestellt werden, dass der kürzlich erstellte Kreisel die Verkehrsströme verflüssigt hat. Die Verkehrsbeziehungen im Zentrumsbereich werden aber durch die welter geplanten Massnahmen nun wieder verschlechtert. Die Verkehrsflächen werden sehr stark verkleinert (schmale Fahrbahnen), die auf den Strassen geplanten Bushaltestellen sind gegenüber dem heutigen Zustand eine klare Verschlechterung (siehe weiter hinten). Die im Zentrumsbereich heute vorhandenen Parkplätze müssen erhalten bleiben. Sie sind für das Gewerbe überlebenswichtig. Mit der geplanten Halbierung der Anzahl Parkplätze wird den Läden entlang der Oberdorfstrasse und entlang der Bernstrasse die Lebensgrundlage entzogen. Damit erreicht die «Sanierung Zentrumsbereich» genau das Gegenteil von dem, was sie will, sie erreicht ein «totes» Zentrum ohne überlebensfähige Geschäfte. Wenn die Bushaltestellte Kirche aus irgendwelchen zwingenden Gründen verlegt werden muss, ist sie zum BLS-Bahnhof zu verlegen. Nur so kann ein problem- und gefahrloses Umsteigen unter den einzelnen Trägern des öV ermöglicht werden. Fussgängerstreifen sind nach Möglichkeit mit Verkehrsinseln auszugestalten, um ein gefahrloses Überqueren der Strassen auch für Kinder zu ermöglichen. Es muss sichergestellt werden, dass die heute auf dem «unteren» Schulhausplatz vorhandenen Parkplätze für Kundinnen und Kunden der Geschäfte im Zentrum dauernd erhalten bleiben. Das Verkaufen von Dauerkarten für die Benützung der blauen Zone an Anwohner und Geschäfte ist zu unterlassen. Es ist unverständlich, dass einerseits im Rahmen der Ortsplanungsrevision Nutzungseinschränkungen für die Liegenschaften entlang der Oberdorf- und Bernstrasse verfügt werden sollen, anderseits den Ladenlokalen und anderen Gewerbebetrieben durch die Reduktion der Parkplatzanzahl dann die Existenzgrundlage entzogen wird. Den Plangrundlagen kann entnommen werden, dass zum Teil über im Privateigentum stehende Grundstückteile geplant wurde. Wir wissen von mindestens einem Fall, wo dies ohne Wissen des Eigentümers geschehen ist. Dies erstaunt uns sehr. Wie ist der Einbezug der Grundeigentümer in Zukunft vorgesehen? Von Seiten der Gemeindebehörden wird betont, dass die Kosten des Projekts vom Kanton getragen werden. Welchen Inhalt hat die auf Seite 30 des Technischen Berichts unter «Kostentragung» erwähnte Zielvereinbarung zwischen 01K III und der Einwohnergemeinde Münchenbuchsee vom 17. bzw. 21.06.2019?
Standartisierun	**O3**	Kreisel gut, Rest, insbesondere Wegfall PP und Reduktion Fahrbahn schlecht. Detailpunkte.
Originaltext		Die Fussgängerübergänge auf der Bielstrasse Bernstrasse Oberdorfstrasse sind so zu gestalten, dass sie für Schülerinnen und Schüler jeden Alters objektiv sicher und vor allem ohne Unterstützung Erwachsener (z.B. Eitern, Pedibus oder Elternpatrouille) selbständig benutzbar werden. Die diesbezüglich notwendigen Abklärungen sind rechtzeitig mit der Kantonspolizei bzw. der Beratungsstelle für Unfallverhütung zu treffen. Zudem rege ich an, im Bereich der Schulhäuser/Tagesschule auf den genannten Strassen — ins-besondere der Oberdorfstrasse - Fussgängerstreifen zu markieren. Diese würden sowohl Automo-bilistinnen als auch den Schülerinnen aufzeigen, wo die Strasse sicher überquert werden kann. Ich danke für die Berücksichtigung dieser Anliegen. Für ergänzende Auskünfte stehe ich gerne zur Verfügung.
Standartisierun	**O4**	Sichere Querungen, FG bei Schulhäusern, Controlling KP/BFU
Originaltext		- Gut markierte Poller - Keine unterlaufbaren Blumentröge, Abfallbehälter, Briefkästen usw. Ich bitte um Kontaktaufnahme, um gemeinsam die Führungslinie für Blinde und Sehbehinderte zu besprechen. Vielen Dank!
Standartisierun	**O5**	Keine Hindedrnisse. Kontaktnahme gefordert
Originaltext		Als Institution erkennen wir in diesem Vorprojekt eine Aufwertung des Zentrumbereiches. Mit dem Kreisel konnte für die täglichen Schülertransporte (Taxi) zu unserer Schule schon eine klar erkennbare Verbessserung erreicht werden. Die Tempo 30 km/h Zone und die klare Strassenführung der Bern- und Oberdorfstrasse ist eine Verbesserung der jetzigen Situation. Ein Flüsterbelag wie im Bereich Bushaltestelle Waldegg finden wir sinnvoll, da effektiv ein klar hörbarer Unterschied festgestellt werden kann.
Standartisierun	**O6**	Positiv. Flüsterbelag.
Originaltext		
Standartisierun	**O9**	

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Der NVM begrüsst das Vorprojekt und insbesondere die vorgesehenen Massnahmen im Umweltbereich (Baumpflanzungen, Chaussierung, Rabatten etc.), welche zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen. Unsere Bemerkungen zum Projekt beziehen sich auf die Umwelt und die Aufenthaltsqualität. **Baumarten:** Bei der Baumartenwahl ist neben der Klimaverträglichkeit (hitzeresistente Bäume) auch auf die Vielfalt an einheimischen Baumarten (oder wenn nicht-einheimische, Arten mit hohem ökologischem Wert) und deren Saisonalität (Blüte, Blattverfärbung etc.) zu achten. Es wäre schade, wenn z.B. beim Baumdach und entlang der Strassen lauter gleiche Arten gepflanzt würden. Zudem sollten gross wachsende Bäume, d.h. auch entsprechende Standorte wo ein Hochwachsen möglich ist bevorzugt werden. Vorschläge einiger Baumarten je nach Platzverhältnissen (nur Sorten mit nicht gefüllten Blüten, ideal sind die Wildformen): Sommerlinde, Winterlinde, Stieleiche als sehr wertvoller Biotop-Baum, Felsenbirne, Spitzahorn. Die grösste Artenvielfalt im urbanen Umfeld kann durch Baumartenmischung erzielt werden. Dies ist im Übrigen auch eine der wichtigsten Massnahmen, um die Ausbreitung von Krankheiten und Schädlingen zu vermeiden. **Baumpflanzungen**: Ideal ist, wenn Baumscheiben genügend vor dem Befahren und Betreten geschützt sind, z.B. durch Bepflanzung mit robusten heimischen Stauden. Zudem spielt für die Baumgesundheit nebst einer breiten passenden Baumartenmischung, die Artenvielfalt der Pflanzstreifen (statt Baumgrube) eine wichtige Rolle. Ein sehr wichtiger Punkt ist ausreichend Platz für die Bäume im Boden, d.h. Baumgruben sollten 3 m x 4 m breit sein, der Wurzelraum insgesamt 24 m2 (also zusätzlicher Platz für die Wurzeln). Die bisher meist vorgeschlagenen Grössen von 2 m x 3 m sind gemäss der Erfahrungen zu klein. **Vorgärten**: Die privaten Vorgärten gegen die Strasse könnten in Zusammenarbeit mit den Besitzern noch effektiver in das Projekt einbezogen werden. Mit einer möglichen fachlichen Beratung für interessierte private Gartenbesitzer könnte ein Anreiz geschaffen werden, Gärten im Perimeter naturnah zu gestalten, und damit möglichst eine naturnahe Gesamtlösung für das gesamte Projekt zu finden und zu realisieren. Bei den e**ntsiegelten Stellen** sollten besonders an wenig begangen Rändern trockene, sandige Ruderalflächen mit entsprechender nur lückiger Bepflanzung angelegt werden. Offene, sandige Bodenstellen dienen 75% der in der Schweiz vorkommenden rund 600 Wildbienenarten als Brutstellen. **Plakatwerbung**: Grünflächen sollten konsequent von Plakaten frei gehalten werden, damit sie ihre beruhigenden Wirkung entfalten können. Beleuchtung: bei der Beleuchtung ist auf eine möglichst insektenfreundliche Lichtstärke zu achten. **Dorfbach**: Es wäre schön, wenn es möglich wäre, den Dorfbach abschnittweise zu öffnen und naturnah zu gestalten.
Standartisierun	**O10**	Positiv. Detailvorschläge. Dorfbach
Originaltext		Der RBS war in der Arbeitsgruppe vertreten und konnte die Anliegen des Busbetriebs einbringen. Allerdings sind nicht alle im Rahmen der Arbeitsgruppe eingebrachten Kritikpunkte in das vorliegende Projekt eingeflossen, namentlich die aus unserer Sicht zu schmale Ausgestaltung der Oberdorfstrasse. In unserer Stellungnahme werden nur diejenigen Punkte betrachtet, welche den Busbetrieb betreffen.
Standartisierun	**O11**	Oberdorfstrasse zu schmal
Originaltext		Mit diesem Projekt kann der Schritt von einem Strassendorf zu einem belebten Zentrum gelingen, indem das Miteinander verschiedener Mobilitätsmittel und eine hohe Aufenthaltsqualität angestrebt werden. Für den Verein BuchsiMobil ist die kombinierte Mobilität, d.h. die Kombination von öffentlichen und individuell nutzbaren Mobilitätsmitteln mit Umsteigeknoten eine zukünftige Lösung, um das lokale Verkehrsaufkommen zu diversifizieren und verträglicher zu gestalten. Im Projekt kommt dieses Miteinander verschiedener Mobilitätsmittel noch zu wenig zum Ausdruck. Während Autos und Zufussgehende ihren Platz einnehmen, kommen Fahrräder, Transportvelos, Roller, Rollatoren, Kinderwagen zu kurz. Hier besteht noch Nachholbedarf. Wir bedauern zudem, dass die Anbindung des Bahnhofs an den Zentrumsbereich nicht in das Projekt integriert ist. **Pforten:** Der Sanierungsperimeter schliesst übergangslos an die die bestehende oder projektierte Gestaltung an. Bei Anfang und Ende Zentrumsbereich sollte mit gestalterischen oder verkehrstechnischen Mitteln klar signalisiert werden, dass im Zentrum ein neues, anderes Verkehrsverhalten vorgegeben wird. Wir denken z.B. an markante Pforten. Mögliche Lösungen könnten sein: a) Baumdächer, b) Stelen, c) zwei Kreisel beim Löwen und bei der Einmündung Schöneggweg -> den Mut haben, das bewilligte Projekt Schöneggeinmündung abzuändern und an das Sanierungsprojekt anzupassen. Vorteil Schöneggkreisel: Wendemöglichkeit für Autos. **Verkehrsmanagement Nord:** Es braucht auch eine Pforte an der Kirchlindachstrasse, um den Verkehr im Quartier und entlang der Oberdorfstrasse dosieren zu können (dabei Umgehung via Diemerswil vermeiden)
Standartisierun	**O12**	Positiv. Pforten stärken inklusive Kirchlind**achstrasse**
Originaltext		Vielen Dank für die Möglichkeit, zur Mitwirkung Sanierung Zentrumsbereich. Grundsätzlich begrüssen wir das Projekt und freuen uns, dass der Kanton und die Gemeinde Interesse haben, das Zentrum von Münchenbuchsee aufzuwerten und somit das Einkaufen im Dorf attraktiver zu gestalten. Durch das Projekt wird das Dorf optisch aufgewertet und es lädt zum Schlendern und Verweilen ein. Die Ladegruppe hat sich das Projekt angeschaut und diskutiert. Bei diversen Punkten haben wir grosse Bedenken, zu welchen wir gerne Stellung nehmen:
Standartisierun	**O13**	Positv mit einzelnen grossen Bedenken
Originaltext		In Münchenbuchsee treffen Stadt und Land aufeinander. Landwirtschaftliche Motorfahrzeuge (z.B. Mähdrescher bis 3,5m) sowie Traktoren mit Arbeitsanhängern oder Anbaugeräten (oft über 3m) müssen im Bereich Oberdorfstrasse eine dicht befahrene Innerortsstrasse passieren, um am nächsten Ort ihre Arbeit verrichten zu können. In diesem Gebiet bestehen keine Umfahrungsmöglichkeiten. Mit der vorgeschlagenen Variante, einer befahrbaren Strassenbreite von 5.8m, wird es bereits bei mittlerem Verkehrsaufkommen äusserst problematisch. Durch beidseitige Parkierungen und Bäume sind kaum Ausweichmöglichkeiten vorhanden. Es besteht akute Gefahr, dass ein solches Gespann im Verkehr stecken bleibt und den Verkehrsfluss komplett blockiert. Gerne stellen wir uns zur Verfügung, Verkehrssituationen mit unseren Fahrzeugen nachzustellen. Wir beziehen uns auf die Mitwirkungsunterlage. Die im technischen Bericht zum Vorprojekt auf s.38 zitierte Norm T30 geht im Begegnungsfall von zwei Lastwagen mit 2,55m Breite von einer Mindestbreite von 6m zwischen den Randsteinen und 6.6m im Lichtraum aus. Die VSS-Normen nehmen keinen Bezug zu landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen. Mit einem zusätzlichen Mittelstreifen von 1,5m breite (Variante 1 im Technischen Bericht Vorprojekt, S. 40) und dadurch getrennten Fahrstreifen von 2,9m würden unserer Meinung alle Verkehrsteilnehmer, vor allem auch Radfahrer und Fussgänger profitieren.
Standartisierun	**O14**	Oberdorstrasse für Landwirtschaftsfahrzeuge zu schmal.
Total Organisationen		

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Zur Entlastung der Oberdorfstrasse ist die Kirchlindachstrasse während denn Stosszeiten am Morgen von 06.30 bis 08.30 und am Abend von 16.30 bis 18.30 für den Durchgangsverkehr (Schleichweg zwischen Neufeld und Schönnbrunnen) mit einenem Fahrverbot zu belegen
Standartisierun	**I1**	Temporäres Fahrverbot Kirchlindachstrasse
Originaltext		Gesamteindruch ist gut. Jedoch sind zu wenig Parkplätze vorhanden. Grosse Fahrzeuge kommen nur noch mit Umständen unter den Baumkronen durch.
Standartisierun	**I2**	Positiv aber zu wenig PP. Lichtraumprofil
Originaltext		Zone 30 ohne Fussgängerstreifen erachten wir nicht als sicher, sowohl für Fussgänger, als auch für die Fahrzeuglenker. Fussgängerstreifen geben beiden Seiten eine gewisse Sicherheit: eine definierte Zone der Strassenüberquerung. Ohne Fussgängerstreifen müssen Fahrzeuglenker jederzeit damit rechnen, dass ein Fussgänger unangekündigt an jeder Stelle die Strasse überquert. Der Verkehr muss auch auf den Zubringerachsen beruhigt werden. Seitens Kirchlindach und Zollikofen (via Fahrverbot Hirzenfeld) herrscht reger Verkehr. Tempo 40 auf der Radiostrasse wird selten eingehalten. Kontrollen gibt's hier ja keine! Auch das Fahrverbot hat mit Zubringerdienst bis Hirzenfeld hat hier keine Bedeutung, da es nie kontrolliert wird. Auf unseren Spaziergängen können wir regelmässig beobachten, dass rund die Hälfte der Fahrzeuge auf der Radiostrasse Richtung Hirzenfeld keine Zubringer sind. Fahrzeuge können auf dem Lindenweg an mehreren Stellen nicht kreuzen. Zudem gibt es kein Trottoir. Tempo 30 wird auch hier sehr häufig nicht eingehalten. Kontrollen gibt's auch hier keine. Die Situation für Kinder ist sehr gefährlich und wir haben mehrfach schon kritische Situationen beobachtet. Hier muss ein Fahrverbot mit Zubringerdienst und eine Einbahn hin! Gerade letzte Woche ist ein Fahrzeug mit 60-70 km/h durch den Lindenweg gerast und musste aufgrund eines Kindes eine Vollbremsung machen. Das hätte tödlich ausgehen können. Die Bremsspuren sind heute noch ersichtlich: siehe Foto Es kann nicht nur das Zentrum mit Bernstrasse und Oberdorfstrasse isoliert betrachtet werden. Die Verkehrsberuhigung funktioniert nur, wenn alle Hauptverkehrsachsen des Dorfes berücksichtigt werden.
Standartisierun	**I5**	Fussgängerstreifen. Einbezug Zubringerachsen
Originaltext		**Wo ein Text in Fettschrift gesetzt ist, bitte ich um direkte Rückmeldung/Stellungnahme**. Gutes, zeitgemässes Projekt. Es ist schön bei einem Projekt eine gute planerische Herleitung zu sehen, welche auch im technischen Bericht dargestellt wird. Es ist schön zu sehen, welch innovative Resultate das Berner Modell zeitigen kann. Bravo! In diesem Sinne danke ich auch für die Möglichkeit zur Stellungnahme in einer Mitwirkung. Für den Veloverkehr bietet das Projekt die Chance die sehr hohe Anzahl Einbiegeunfälle ("Abschüsse") am Knoten Oberdorfstr-Bernstr/Bielstr zu reduzieren. Es fehlen seitens der Gemeinde aber wesentliche Überlegungen im Bereich Langsamverkehr. So werden im TEBE weder die wichtigsten kommunalen Velorouten noch die Wunschlinien der Fussgänger diskutiert, obwohl diese in der OP-Revision zum Teil vorhanden waren. Dementsprechend fehlt auch die Einbettung des Projektes in eine kommunale Velo- und Fussverkehrsplanung, bzw sie wird nicht dargestellt. Die Gemeinde sollte deshalb dringend aufzeigen wie diese Fragen auf den einmündenden Strassen (Moosgasse, Bahnhofstr, Mühlestrasse etc.) gelöst werden. Dies insbesondere im Hinblick auf das Temporegime (kann nicht T50 bleiben). Der Knoten Bielstr/Moosgasse benötigt zudem Aufmerksamkeit in Sachen Veloverkehr (siehe Abschnitt Tempo 30). Die Planqualität (Signaturen, Farbwahl, Bezeichnungen) und die Qualität des TEBE gerade im Hinblick auf die historische Analyse lassen zu wünschen übrig. So ist Münchenbuchsee nicht 11 Stunden sondern nur 2 Stunden von Bern entfernt. Zudem sind einige Angaben im TEBE ungenau (es gibt z.B 2 Schulhäuser and der Oberdorfstr). Das QP 06 liegt an der Bielstrasse und nicht an der Bernstrasse. Bei diesen Dingen sollte der Ingenieur dringend präzisieren, bzw. korrigieren. Den MIV-DTV von nur 2500Fz auf der Oberdorfstrasse kann ich nicht nachvollziehen. Aufgrund der Siedlungsgrösse oberhalb des Knotens Oberdorfstr/Schöneggweg und des Einkaufsverkehrs bis zum Coop und der ÖV-Erschliessungsgüte C oder D (ARE) schätze ich diesen Wert spontan als wesentlich höher ein. Ich bitte Sie höflich mir die Zähldaten zugänglich zu machen. Generell werden auch in diesem Projekt Fussgängerflächen und Parkierungsflächen vermischt. Trottoirs und Gehwege sind keine Manöverfläche für PKWs, sie dürfen auch nicht befahren werden (SVG Art 43, Abs. 2 "Das Trottoir ist den Fussgängern, der Radweg den Radfahrern vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen."). Dieser Bundesbestimmung muss Rechnung getragen werden. Wichtige nochmals zu bearbeitende Punkte: - Der Knoten Bielstrasse/Moosgasse sowie die Gestaltung der Moosgasse durch die Gemeinde brauchen noch Aufmerksamkeit. - Das Baumdach muss adaptiert werden, so dass nicht sinnlos gesunde Bäume gefällt und zwei Meter daneben neue gepflanzt werden. -Die Parkierung vor Oberdorfstr. 1 und 3 ist keine gute Lösung. Die aktuelle Gestaltung schafft einen Kreisel- Bypass über den Gehweg! - Die Schulwegquerungen der Oberdorfstrasse benötigen zusätzliche Aufmerksamkeit
Standartisierun	**I6**	Positv. Einbezug Velo- Fussverkehrsplanung gemeindeweit. Detailanliegen
Originaltext		Das Projekt ist für Münchenbuchsee wichtig, vielleicht sogar entscheidend für die Fragem ob sich die Gemeinde als attraktiver Standort behaupten kann oder abrutscht. Denn die heutige Situation entwertet das Zentrum massiv. Sie baut auf der Mentalität der 70er, im Gefühl, man helfe den Geschäften, wenn man den Bereich mit Parkplätzen zupflastert. Dabei ist es genau dieser Streifen, der das Zentrum entwertet. Dabei sollten auch die Durchfahrer (und ja, es gibt viel Schleichverkehr via Kirchlindach-Münchenbuchsee) das Dorf und seine Angebote wahrnehmen können und nicht eine Autokolonne. Ein anderes Problem ist das Tempo: Realistisch ist Tempo 50 schon lange nicht mehr. Das führt im Alltag zu einer toxischen Kombination aus verantwortungsvollen Fahren und Dränglern. Last but macht das Zentrum auch keine Lust, innezuhalten und einzukaufen. Die engen Trottoirs sind dafür gemacht, das Dorf schnellsten Fusses zu durchqueren. Dabei wäre auch hier ein riesiges Potential: Täglich durchlaufend tausende von Pendlern das Dorfzentrum in Richtung Bahnhof – sie sind potentielle Kunden und könnten auch zu einer Belebung beitragen. Kurz: Eine zügige Sanierung des Zentrumsbereichs ist für Münchenbuchsee matchentscheidend. Köniz und Worb zeigen, dass es geht. Das Projekt darf nun nicht mehr länger verzögert werden, denn der Strukturwandel und die Umschichtungen innerhalb der Wohnbevölkerung in den Agglomerationen verstärkt durch Corona sind Chance und Risiko zu gleich. Darum entscheidet die Priorisierung darüber, ob Münchenbuchsee zum verarmten Randgürtel oder zum begehrten Dorf am Rande der Stadt wird. Und da Münchenbuchsee auch im Standortwettbewerb mit der Region Buchiberg-Solothurn steht, profitiert der ganze Kanton davon.
Standartisierun	**I7**	Positiv. Nicht verzögern.
Originaltext		Keine Parkkarten für die Oberdorfstrasse
Standartisierun	**I8**	Keine Parkkarten.
Originaltext		**Erhalt der Parkplätze im Privateigentum** Die vier Parkplätze im Privateigentum auf der Seite Bernstrasse müssen auf dem Grundstück erhalten bleiben. Eine Verschiebung der Parkplätze auf die Nordseite (Oberdorfstrasse) ist als Kompromiss möglich. **Parkplätze vor der Fassade** Die neu erstellten Parkplätze (öffentlich oder in Privateigentum) dürfen nicht unmittelbar vor den Laubengängen und der repräsentativen Fassade liegen. **Bernstrasse auf Parzelle 575** Durch die Verbreiterung resp. Verschiebung der Bernstrasse nach dem Kreisel, liegt ein Teil der Strasse auf der Parzelle 575. Allenfalls ist ein Landabtausch zu Lasten Oberdorfstrasse (ehemals Bushaltstelle) möglich. **Neue Oberflächengestaltung** Die neuen Oberflächen (Pflästerung) sollen als Einheit um die gesamte Liegenschaft erkennbar sein. Die Pflästerung ist auf Parzelle 575 nötigenfalls zu ergänzen und auf Parzelle 546 zu ersetzen.
Standartisierun	**I9**	Detailanliegen Parzelle 575.
Originaltext		Gerne unterstützen wir die schriftliche Eingabe von Herrn Rinaldo Gollut betreffend Mitwirkung Sanierung Zentrumsbereich von Münchenbuchsee und die Zubringer zum Zentrum und zum neu zu erstellenden Strassenverkehrsamt. Wir sind der selben Meinung wie Herrn Gollut betreffend Verkehrsbeuhigung Zubringerstrasse Oberlindach (Buchsistrasse/Kirchlindachstrasse) nach Münchenbuchsee. Sowie der Folge diese Strasse verkehrszuberuhigen. Reduzierung der Geschwindigkeit von 60 KM/h auf 40 Km/h und Verkehrsbeschränkung mit Zubringerdienst gestattet, weil kein Trottoir. Kirchlindachstrasse dort, wo Häuser an die Strasse angrenzen, Geschwindigkeit 30 KM/h. Ebenso den Lindenweg als Zubringerstrasse in die Verkehrsberuhigung Miteinzuschliessen.
Standartisierun	**I10**	Verkehrsberuhigung Buchsistrasse/ Kirchlindachstrasse
Originaltext		Gestaltung Oberdorfstrasse => Uner Vorschlag: Begegnungszone mit einer Petanquebahn Bank.
Standartisierun	**I11**	Begegnungszone Oberdorstrasse mit einer Petanquebahn Bank.

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Aufgrund des Fahrplans ist fraglich, ob der heute von vielen genutzte «Turnschuh-Anschluss» von Hüslimoos kommend mit Bus 36 auf die S3/S31 Richtung Bern auch künftig funktioniert. Dass dem so bleibt ist sehr im Interesse der Gemeindefinanzen, denn dadurch leeren sich die Busse bei der Kirche teilweise und es steht genügend Kapazität für die weiteren Haltestellen zur Verfügung. Ein Ausbau des Angebots oder Zusatzfahrzeuge können so vermieden werden. **orange – rot – Ampeln für Busbevorzugung Haltstelle an im Projekt geplanter Stelle** Wenn die Strassenplanung so bleiben soll wie sie ist, dann wäre eine Lösung mit orange-rot-Ampeln im Kreiselbereich, die vom Bus angesteuert werden möglich. Die verzögerungsfreie Durchfahrt durch den Kreisel würde zu vergleichbaren Umsteigezeiten führen wie heute. Falls beide Buslinien eingebunden werden, müssten Abhängigkeiten in der Steuerung abgewogen werden, damit die Busse die Bahnanschlüsse erreichen. Abhängig von Annäherung der beiden Busse, ev. auch prognostizierter Zugsabfahrt oder Uhrzeit kann festgelegt werden, wie die Ampeln gesteuert werden. Die Anschlusssicherung hat vermutlich für die Linie von Büren höhere Priorität, weil diese Fahrgäste sonst in Münchenbuchsee stranden. Reisende der Linie 36 können auch nach Zollikofen weiterfahren und dort umsteigen Richtung Bern. Falls solche Ampeln fehlen, wird das Umsteigen Richtung Bern bei den schon heute knappen Verhältnissen aufgrund der Wartezeit vor dem Kreisel und der Zeit für die Querung des Kreisels häufiger als heute nicht funktionieren. Dies könnte während den Hauptverkehrszeiten durch die frühere Abfahrt in der Schönegg kompensiert werden. Sogar ohne Mehrkosten, weil schon heute zusätzliche Fahrzeuge für eine pünktliche Abfahrt eingesetzt werden. Jedoch würde die Reisezeit für Fahrgäste in alle Richtungen steigen und was schwerer wiegt, die verfrühte Abfahrzeit würde für sporadische Benutzende zur Falle, weil je nach Tageszeit und Wochentag (Wochenende) andere Minutenzeiten zu beachten sind was garantiert ab und zu schief geht. Vorteil für den Umsteigeweg: Wenn der Bus an der im Projekt geplanten Stelle hält müssen die Umsteigenden nur auf der Fahrspur von Bern auf Fahrzeuge achten, die Fahrzeuge von Biel stehen hinter dem Bus still. **Haltestelle vor dem Kreisel auf der Strasse** Bringt nur geringe Zeitersparnis, weil die Fahrgäste nicht warten müssen, bis der Bus den Kreisel passiert hat. Jedoch der Bus in der Fahrzeugkolonne warten muss, bis er vor dem Kreisel ankommt. Der Nutzen für den Umstieg ist eher gering. Ev. wäre es für den Verkehrsfluss besser, denn während dem Halt des Busses könnten die Fahrzeuge von Biel den Kreisel queren.
Standartisierun	**I12**	Mögliche Haltestellanordnungen mit LSA
Originaltext		**Sehr gut** im Bereich Bernstrasse. Perfekt die Kreiselführung, die sich bewährt. **Ungenügend** im Bereich Oberdorfstrasse mit Aufhebung von 10 wichtgen Parkplätzen für Gewerbe!
Standartisierun	**I13**	Kreisel gut, Reduktion PP schlecht
Originaltext		Kommentar: Sofern der Verkehr auf den Zubringerachsen auch beruhigt wird • Kirchlindachstrasse Tempo 30, • Radioweg ebenfalls Tempo 30, diese Strasse wird aktuell vermehrt als Schleichweg nach Zollikofen benutzt. • Lindenweg, weil eng und ohne Trottoir Tempo 30 und Einbahnverkehr nach oben. Es sind hier Schulkinder & Spaziergänger unterwegs, die Strasse wird als Schleichweg benutzt und teilweise wird sehr schnell gefahren. • Zudem sollte das vorgegebene Tempo auch regelmässig kontrolliert werden. Es kann nicht nur die Bernstrasse und Oberdorfstrasse für sich betrachtet werden. Die Verkehrsberuhigung muss überall auf den Hauptverkehrsachsen des Dorfes stattfinden. Sonst droht Umfahrungsverkehr nach dem Prinzip des fliessenden Wassers! Gerade auch im Hinblick mit dem Bau des neuen Strassenverkehrsamtes müssen bereits jetzt Nägel mit Köpfen gemacht werden.
Standartisierun	**I14**	Zubringerachsen einbeziehen und beruhigen
Originaltext		Die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die geplanten Baumpflanzungen und die Neugestaltung des Strassenraums wird in Zusammenhang mit der angestrebten Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 Km/h zu einer Aufwertung des Zentrums beitragen und in Münchenbuchsee einen tatsächlichen «Ortskern» schaffen. Wir bitten darum, dass in diesem Zusammenhang auch eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Häuslimoosstrasse – zumind. auf 40 Km/h wie in ähnlichen Strassen des Ortes - umgesetzt wird. Wir erläutern dies unten. Wir begrüssen die geplante Aufwertung des Ortskerns. Die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Bernstrasse und Oberdorfstrasse ist richtig und dient hoffentlich dem Ziel, die Zeiten der Buslinie 36 einzuhalten, ohne dass zusätzliche Busse eingesetzt werden müssen. Diese Reduktion der Anzahl Busse pro Stunde in den Spitzenzeiten ist für uns als Anwohnende der Buslinien-Strecke wertvoll. Dieser Planungsmoment ist aus unserer Sicht der richtige, noch etwas weiter zu denken: - Die Busse fahren nach der Oberdorfstrasse eine Schlaufe auf dem Schöneggweg und der Häuslimoosstrasse. Gerade der Abschnitt Häuslimoosstrasse führt durch ein sehr ruhiges Wohnquartier. Entlang der Häuslimoosstrasse (nur 1 Trottoir) führt der Schulweg zum Riedli und zum Mätteli, ausserdem teilweise auch der Weg zum Kindergarten. - Busse, teilweise auch Lieferfahrzeuge und momentan vor allem die LKWs der Baustelle Strahmmatte fahren mit schnellen 50 km/h dicht an den Häusern und direkt an den Ausfahrten (kein Trottoir, zum Teil ohne Sicht auf die Strasse) vorbei. - Dies führt teilweise zu gefährlichen Situationen für die Kinder, die die Strasse überqueren müssen. - Auf vergleichbaren und benachbarten Quartierstrasse (Ulmenweg, Kirchlindachstrasse) gilt bereits 30 km/h oder 40 km/ **Wenn jetzt die Fahrpläne der Linie 36 im Rahmen der Geschwindigkeitsreduktion im Ortskern angepasst werden, ist aus unserer Sicht der richtige Moment, auch in der Häuslimoosstrasse und ggf. dem Schöneggweg eine Geschwindigkeitsreduktion umzusetzen und die Fahrpläne nur einmal anzupassen.** Wir bitten daher die Verantwortlichen der Gemeinde, zukunftsgerichtet und nachhaltig zu planen und sich in diesem Sinne an das Kantonsprojekt anzuschliessen. Sie würden daher erheblich zur Sicherheit der Anwohnenden (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen – Mätteli) beitragen und auch die Wohnqualität entlang der beiden Strassen steigern. Wir würden ein solches Vorgehen sehr begrüssen und hoffen, dass die Gemeinde sich zum Wohle ihrer Bürger*innen zu diesem Schritt entschliessen kann. Besten Dank im Voraus!!!
Standartisierun	**I15**	Positiv. Häuslimoosstrasse einbeziehen
Originaltext		Aus meiner Sicht wäre es am sinnvollsten, nur den Kreisel zu realisieren und alles andere so zu belassen, wie es derzeit ist.
Standartisierun	**I16**	Nur Kreisel realisieren
Originaltext		Fussgänger, Velofahrer und Bus werden gegenüber dem Individual-PW-Verkehr und dem Geschäfts-Verkehr bevorzugt. Das viele Grün bringt den Charme des Dorfkerns zurück. Der Rückbau an Parkplätzen sorgt für ein wohnlicheres Zentrum. Der Kreisel verhindert die vorherigen, oft sehr langen Rückstaus ! Besten Dank für die Möglcihkeit der Mitsprache.
Standartisierun	**I17**	Positiv.
Originaltext		Das Projekt ist sehr schön präsentiert und bringt unserer Ansicht nach einen grossen Mehrwert für unser Dorf. Punktuelle Offenlegung des Dorfbachs sollte unbedingt weiterverfolgt werden. Lebendiges Wasser wertet die Aufenthaltsqualität erheblich auf. Ökologische Mehrwerte dürften noch etwas mehr hervorgehoben werden, Entsiegelung maximieren. Selbst Kleinstflächen stellen wertvolle Mikrohabitate dar. Trocken- und Magerstandorte stellen z.B. unterhaltsarme Lebensräume dar.
Standartisierun	**I18**	Positiv. Dorfbach einbeziehen.
Originaltext		Wir finden das Projekt sehr gut und freuen uns auf ein aufgewertetes Dorfzentrum mit mehr Lebensqualität für die Bevölkerung. Vor allem die Verschmälerung der Strassenführung und die damit sinnvollerweise einhergehende Temporeduktion erachten wir als wichtige Punkte. Wir begrüssen dieses Vorhaben und danken für die Ausarbeitung und für die Möglichkeit der Mitwirkung. Besonders freuen würde uns der ausgedolte Dorfbach.
Standartisierun	**I19**	Positiv. Dorfbach einbeziehen.

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Gesamteindruck ist "gut", sofern der Verkehr auf den Zubringerachsen auch beruhigt wird '- Kirchlindachstrasse Tempo 30 '- Lindenweg, weil eng und ohne Trottoir Tempo 30 und Einbahnverkehr nach oben Es kann nicht nur die Bernstrasse und Oberdorfstrasse für sich betrachtet werden. Die Verkehrsberuhigung muss überall auf den Hauptverkehrsachsen des Dorfes stattfinden. Sonst droht Umfahrungsverkehr nach dem Prinzip des fliessenden Wassers! Gerade auch im Hinblick mit dem Bau des neuen Strassenverkehrsamtes müssen bereits jetzt Nägel mit Köpfen gemacht werden **Nachtrag (Mail vom 9.3.2022):** Wie ich Ihnen bereits geschrieben habe, muss die Verkehrsberuhigung nicht nur im Zentrum stattfinden, sondern auch bei den Zubringerstrassen. Nun habe ich erfahren, dass die Zubringerstrasse von Oberlindach (Buchsistrasse/Kirchlindachstrasse) nach Münchenbuchsee in den Besitz und die Zuständigkeit der Gemeinde Münchenbuchsee gewechselt hat. In der Folge muss auch diese Strasse verkehrsberuhigt werden. Reduzierung der Geschwindigkeit von 60 KM/h auf 40 Km/h und Verkehrsbeschränkung mit Zubringerdienst gestattet, weil kein Trottoir. Kirchlindachstrasse dort, wo Häuser an die Strasse angrenzen, Geschwindigkeit 30 KM/h. Diese Massnahmen sollen auch erfolgen, um frühzeitig den Verkehr, welcher mit dem Neubau des Strassenverkehrsamtes zunehmen wird, zu kanalisieren. Ziel muss es sein diesen Zubringer weniger attraktiv zu machen, als den Autobahnzubringer.
Standartisierung	**I20**	Zulaufachsen in Verkehrberuhigung Einbeziehen
Originaltext		**Grundsätzliche Feststellungen und Bemerkungen:** Auslöser und Ziel der ganzen Abklärungen und Studien ist die verkehrstechnische Verbesserung der Einmündung Oberdorfstrasse in die Bernstrasse. Mit dem provisorischen Kreisel bestätigt sich, dass dieses Problem gelöst werden kann. Der Verkehr verflüssigt, nur während den ganz kurzen Verkehrsspitzen kann es zum Rückstau von wenigen Fahrzeugen kommen. Münchenbuchsee hat (noch) ein attraktives, funktionierendes Zentrum. Die Sanierung im Zentrumsbereich muss dem funktionieren und dem Erhalt eines lebendigen Ortszentrums untergeordnet werden. Ein Zentrum kann nur „leben" wenn genügend Kurzparkzeitplätze vorhanden sind. Das Einkaufzentrum „Shoppyland" ist nahe. Die Anzahl Parkplätze werden stark reduziert. Die Einkaufsmöglichkeiten, die Benützung von Dienstleistungen aller Art erschwert. Die Plätze im Bereich Oberdorfstr. - Bernstrasse sind weitgehend zu erhalten, konsequent zu kontrollieren und auf die Abgabe von Dauerparkkarten zu verzichten. Die Parkplätze auf dem unteren Schulhausplatz sind langfristig zu sichern. Das Parkierungskonzeptkonzept liegt quer zur den neuen Bestimmungen im Baureglement, dass strassenseitig an der Bern- und Oberdorfstrasse kein Wohnen zugelassen wird und dass höhere Raumhöhen im Erdgeschoss vorgeschrieben werden. **Fragen:** Wie ist die spätere Sanierung Richtung Zollikofen geplant. Der heutige Anschluss Talstrasse kann zu Stausituationen führen. Er müsste bei einer Sanierung ebenfalls mit einem Kreisel entschärft werden. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass von Privaten zwingend Flächen zu erwerben sind, dass Parkplätze resp. Zufahrten wegfallen. Teile von Privatparzellen sollen als Verkehrsflächen für Fussgänger einbezogen werden. Sind die betroffenen Eigentümer informiert resp. wann und wie werden sie orientiert. Ich hoffe, dass meine Anträge in die weitere Projektierung einfliessen werden.
Standartisierung	**I21**	Kreisel gut. PP müssen erhalten bleiben. Sanierung Richtung Zollikofen. Einbezug Grundeigentümer.
Originaltext		Warum wird der Löwenkreisel nicht auch geplant. Denn dort wäre sicher genügend Fläche vorhanden. Mit der gebauten Zugsunterführung der Talstrasse hat man uns versichert, dass dann ein Kreisel kommen wird. Nun wäre die grösste Chance dies auch tatsächlich umzusetzen. Auch die Einfahrt von der Moosgasse in Bielstrasse sollte mit diesem Projekt entschärft werden. Wenn man die Zufahrt von Biel angeblich drosseln will wäre doch auf der höhe Garage Rot eine Art Stopplinie umsetzbar, wie sie auch vor Lichtsignalen zum Einsatz kommt, wenn von einer Seite Autos einfahren können sollen. Die Moosgasse ist etwas weiter bereits 30er Zone. Obwohl die Strasse nicht so viel verkehr hat, ist die Strassenüberquerung beim Altersheim zur Neumattquartier ohne Fussgängerstreifen sehr unglücklich. Auch vom Schaalweg/Juraweg über die Moosgasse ist ohne Fussgängerstreifen keine gute Lösung. Warum wurde die Neumattstrasse nicht als Begegnungszone umgesetzt? Es gibt kaum ein anderes Quartier in Münchenbuchsee mit so vielen Familien. Denn via Bahngässli gehen täglich viele SchülerInnen und Erwachsene Richtung Dorf. Im Weiteren würde es mich interessieren, warum der Kanton die Hofwilstrasse nicht mit einem Trottoir bestückt. Denn die Schüler laufen da täglich mehrfach quer auf der Strasse und behindern den Verkehr. Auch in einer 30er Zone hat der fahrende Verkehr vortritt. Das Gymnasium soll demnächst erneuert und ausgebaut werden. Deshalb hoffe ich dass diese Situation endlich gelöst wird. Eine billige, aber sinnvolle Lösung wäre auch hier Begegnungszone. Kennen Sie den Bericht des Bundesrates «Verkehrsflächen für den Langsamverkehr vom 10.12.21? Der Bundesrat orientiert sich für die weiteren Arbeiten an folgenden drei Zielen: '- Nachhaltigkeit: Der Bundesrat anerkennt die wachsende Bedeutung der emissionsfreien, kleineren und langsameren Fahrzeuge. Sie tragen zur Reduktion des CO2-Ausstosses und zur besseren Nutzung der beschränkten Verkehrsflächen bei. '- Sicherheit: Der Bundesrat will die Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr erhöhen. Darum soll der knappe Verkehrsraum in urbanen Gebieten bei Bau und Planung der Verkehrsinfrastrukturen stärker zu Gunsten des Langsamverkehrs genutzt werde. Der Bund hat bei der Abfassung der Verordnung den Spielraum vorgesehen, dass an wichtigen Orten auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen markiert werden können. Eine Präzisierung der «besonderem Vortrittsbedürfnisse», wurde mit dem Zusatz bei Schulen und Heimen vorgenommen. Der Zusatz «namentlich» zeigt aber auch, dass es sich bei dieser Aufzählung nur um Beispiele handelt. In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Nationalrätin Christine Keller hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: «Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.» (Postulatsantwort Christine Keller 99_3115) Auf eine parlamentarische Anfrage von NR Margret Kiener Nellen hat der Bundesrat weiter präzisiert: «Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen aber dort
Standartisierung	**I22**	Löwenkreisel. Detailvorschlag Bielstrasse/Moosgasse. Fussgängerstreifen
Originaltext		Finde es gut, dass Gemeinde und Kanton gemeinsam das Projekt machen und die vorgeschlagenen Massnahmen sind attraktiv (Begrünung, Temporeduktion auf 30km bis Dorfausgang und die Lärmschutzmassnahmen mit einem speziellen Strassenbelag.) Leider wurde die gemeindeeigene Zufahrtstrasse Kirchlindachstrasse nicht in dieses Projekt einbezogen, obwohl gerade dieser Verkehr einen massiven Einfluss auf Erfolg und Eignung der Massnahmen zur Optimierung im Zentrumsbereich hat. Massnahmen zur Beruhigung im Zentrum sind nur wirklich erfolgreich, wenn das Verkehrsaufkommen auch reduziert werden kann. Bereits in der Mobilitätsstudie vor über 20 Jahren wurden die Kirchlindachstrasse sowie die Buchsistrasse (Verbindungsstrasse nach Oberlindach) als Schleichweg anerkannt.. Was passiert wenn das hohe Verkehrsaufkommen, dass täglich diese Schleichweglösung nutzt durch Massnahmen im Zentrum (wie vor 2-3 Jahren infolge Leitungsarbeiten an Strasse) «gebremst» wird; es gab Rückstaus; der Durchgangsverkehr stand bis in den oberen Teil der Kirchlindachstrasse. Es handelt sich hier bei der Kirchlindachstrasse um eine gemeindeeigene Strasse, welche durch ein reines Wohnquartier führt. Seit der Mobilitätsstudie sind schon mehr als 20 Jahren vergangen und seither hat der Durchgangsverkehr nochmals zugenommen. Der bereits heute bestehende hohe Durchgangsverkehr und der Mehrverkehr der mit dem neuen Standort des Strassenverkehrsamtes sicher ist, gilt es zu berücksichtigen. Das heisst die Kirchlindachstrasse muss mit griffigen Massnahmen im Projekt einbezogen werden. Damals wurde nach einer privaten Verkehrsmessung der Interessengruppe IG Verkehr noch eine amtliche Messung durch die Gemeinde durchgeführt, die schon damals vor über 20 Jahren noch einen höheren Wert ergab. Die Kernergebnisse waren bei 2500 - 3500 Autos pro Tag, davon 45% mit ausserkantonalen Kennzeichen, welche den Schleichwegcharakter bestätigten. Ab Autobahnausfahrt Bern Neufeld ist man in 10 Minuten, ohne Verkehrsampel und Stau in Münchenbuchsee. Leider wurde seitens Gemeinde damals versäumt, die betroffenen Zufahrtsstrassen beim Amt für Strassen zu melden, damit diese Route den Navigationsgeräten nicht verfügbar gewesen wäre. Zudem ist bei Stau auf der Autobahn im Grauholz feststellbar, dass auch hier eine offensichtliche Schleichwegsituation vorliegt, da dann die Ausweichsroute durch Münchenbuchsee – Kirchlindach nach Bern Neufeld führt. Die an der Kirchlindachstrasse getroffenen verkehrsberuhigenden Massnahmen waren vor 20 Jahren begrenzt, da die Kirchlindachstrasse als Kantonsstrasse nur mit einer Tempolimite von 40 und den Strassenverengungen umgesetzt werden konnte. Da die Kirchlindachstrasse heute eine gemeindeeigene Strasse ist, kann die Gemeinde nun auch hier die Tempolimite auf 30 setzen und die weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umsetzen (insbesondere lärmschützender Strassenbelag, beidseitige Kennzeichnung des Radweges, fest installierte Radarkontrolle wie in Jegenstorf und Ostermundigen, etc.) Die betroffenen AnwohnerInnen sowie die nicht motorisierten
Standartisierung	**I23**	Kirchlindachstrasse einbeziehen. Fragen dazu.
Originaltext		Beim Projekt handelt es sich unseres Erachtens um ein Luxusprojekt ohne erkennbaren Nutzen. Der Kreisel auf der Bernstrasse ist definitiv auszugestalten. Auf weitere Massnahmen ist aber zu verzichten.
Standartisierung	**I24**	Kreisel realiseren. Rest ist unnötig

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Ich kann nicht nachvollziehen, warum man etwas ändern muss, was seit langer Zeit super funktioniert. Es gab keine Unfälle und der Verkehr ist für dieses Verkehrsaufkommen normal. Die Bäume sind ja gut und recht, allerdings behindern diese die Sicht der Verkehrsteilnehmenden. Und wenn dann noch alle Fussgänger reinlatschen können, wie es ihnen passt, sind Unfälle vorprogrammiert. Zudem ist der Wegfall von Parkplätzen der sichere Tod der Fachgeschäfte von Buchsi.
Standartisierun	**I25**	Funkrioniert heute gut. Projekt nachteilig.
Originaltext		Gutes Projekt. Alle drei Einfahrttore sollen als Mini-Kreisel gebildet werden. Das südliche am Knoten Tal- und Bernstrasse, das westliche am Knoten Oberdorfstrasse-Schöneggweg. Somit wird der Zentrumsbereich mit der freien Strassenquerung für Fussgänger klar eingegrenzt (siehe Besipiel Zentrum Köniz) und der Übergang von Zone 50 zu Zone 30 ist auch für den motorisierten Verkehr klar ersichtlich. Zudem Verweis auf Bild / Zeichnung
Standartisierun	**I26**	Positiv. Einfahtstore als Minikreisel
Originaltext		Das Projekt hinterlässt einen sehr guten Gesamteindruck. Als Einwohner von Münchenbuchsee begrüssen wir das Projekt sehr. Insbesondere die Einführung von Tempo 30 wird sehr geschätzt, zumal dies die Sicherheit unserer Kinder erhöht. Vor diesem Hintergrund würde auch eine umgehende Einführung von Tempo 30 unterstützt. Eine möglichst zeitnahe Umsetzung würden wir sehr begrüssen.
Standartisierun	**I27**	Positiv. Zeitnah umsetzen
Originaltext		
Standartisierun	**I28**	
Originaltext		Tempo 30 ist okay. Bäume nein. Wir haben zu wenig Parkplätze, Bäume das Wurzelbeet sprengt den Boden, bei Regen die Strasse wird gefährlich wegen den Blättern die runterfallen, Sichtbehinderung. Parkplätze müssen wegen den Geschäften unbedingt bleiben.
Standartisierun	**I29**	Tempo 30 gut. Mehr PP. Weniger Bäume
Originaltext		Generell bin ich der „Verschönerung" der Zentrumsbereiche nicht abgeneigt. Ich bin jedoch der Meinung, dass ein zu grosses Augenmerk auf optische Anmutung anstelle der Zweckmässigkeit gelegt wird. <u>Parksituation</u> Als Verkaufsgeschäft der Unterhaltungselektronik sind wir prinzipiell auf Be- und Entlademöglichkeit vor dem Geschäft angewiesen. Diese werden uns nun entzogen. Es herrscht bereits heute eine Parkplatzknappheit an der Bernstrasse. Seit der Coiffeur neben an eröffnet hat, werden „unsere" Parkplätze sehr häufig von Friseurkunden belegt. <u>Einkaufen im Dorf</u> Als Detaillist sind wir ohnehin vom Ladensterben betroffen. Während Shoppyland Schönbühl über 1000 Parkmöglichkeiten bietet, werden uns die 2 Parkplätze vor dem Geschäft gestrichen. Es geht hier um Existenzfragen. Gemeinde und Kanton sollten Geschäften eine Möglichkeit geben sich besser zu entfalten und gute Voraussetzungen schaffen, das die Unternehmer die notwendigen Erträge erwirtschaften können. Durch den Entzug der Parkplätze an der Bernstrasse, das setzen eines Baumes in Fahrtrichtung vor das Geschäft, wird unsere Attraktivität weiter geschwächt. Man sollte sich in 5 Jahren nicht fragen, warum weitere ansässige Detaillisten ihre Geschäfte schliessen müssen. Die wegfallenden Geschäfte werden nicht durch branchenähnliche Geschäfte ersetzt. Bürobedarf und Kleider können bereits nicht mehr Erworben werden im Fachgeschäft. <u>Der Baum auf unserem Grundstück</u> Der Baum, welcher Schräg vor unserem Gebäude geplant ist, steht auf unserem Grundstück. Ob dies rechtlich umsetzbar ist wird sich zeigen. Er ist zudem direkt auf einem unterirdischen Schacht geplant. Zudem sind Fundamentschäden zu erwarten, der Standort ist unmittelbar neben dem Terassenkeller. Ich vermute dass es bei dieser Mitwirkung um das Projekt als allgemeines und nicht um solche Details dreht, trotzdem wollte ich das angemerkt haben. <u>Fernwärme Münchenbuchsee</u>
Standartisierun	**I30**	Mehr PP. Baum auf Privatgrundstück. Fernwärme verlegen.
Originaltext		Herzlichen Dank dem Kanton Bern für seine Bemühungen unserem Dorf Münchenbuchsee ein neues und attraktiveres Gesicht zu verleihen. Wir freuen uns auf die Begrünung, die Temporeduktion auf 30km/h bis Dorfausgang Richtung Diemerswil und die Lärmschutzmassnahmen mit einem speziellen Strassenbelag. Das vorliegende Projekt bzw. eine Optimierung im Zentrumsbereich Münchenbuchsee ist im Gesamtzusammenhang zu erarbeiten. Dabei sind auch die Aspekte des bereits heute bestehenden hohen Durchgangsverkehrs und des Mehrverkehrs durch die Westtangente durch den neuen Standort des Strassenverkehrsamtes zu berücksichtigen. Das heisst die gemeindeeigenen Zufahrtsstrassen müssen mit griffigen Massnahmen im Projekt einfliessen. Die Kirchlindachstrasse sowie die Buchsistrasse (Verbindungsstrasse nach Oberlindach ist seit über 20 Jahren ein Schleichweg der schon in der Mobilitätsstudie eingebracht worden ist. Damals wurde nach einer privaten Verkehrsmessung der Interessengruppe IG Verkehr noch eine amtliche Messung durchgeführt, die schon damals vor über 20 Jahren noch einen höheren Wert ergab. Die Kernergebnisse waren bei 2500-3500 Autos pro Tag davon 45% mit Kennzeichen aus anderen Kantonen, was den Schleichweg «Tatbestand» klar manifestierte. Ab Bern Neufeld ist man in 10 Minuten, ohne Verkehrsampel und Stau in Münchenbuchsee. Leider wurde seitens Gemeinde damals versäumt, die betroffenen Zufahrtsstrassen beim Amt für Strassen zu melden, so dass diese für Routenvorschläge in den Navigationsgeräten nicht verfügbar gewesen wären. Die an der Kirchlindachstrasse sowie an der Mühlestrasse getroffenen verkehrsberuhigenden Massnahmen waren insbesondere bezüglich Kirchlindachstrasse insofern begrenzt, dass diese als dannzumal als Kantonale Quartiererschliessungsstrasse nur mit einer Tempolimite von 40km/h und den Strassenverengungen umgesetzt werden konnten. Da die Kirchlindachstrasse heute eine gemeindeeigene Strasse ist, kann die Gemeinde nun auch hier die Tempolimite auf 30km/h setzen und die weiteren Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umsetzen (insbesondere lärmschützender Strassenbelag, beidseitige Kennzeichnung des Radweges, fest installierte Radarkontrolle wie in Jegenstorf und Ostermundigen, etc.) Die betroffenen AnwohnerInnen sowie die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden (Velofahrerinnen) müssen mit einer verkehrsberuhigenden Lösung auch berücksichtigt werden. Die Kirchlindachstrasse ist die Hauptzugangsstrasse für Velofahrende zur Saalanlage, Musikschule, Jugendtreff und zur Sportanlage Hirzenfeld (Sportplatz, Freibad und Schlittschuhbahn). Ein grosser Teil der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden sind Kinder und Jugendliche. Die Interessen der AnwohnerInnen sind ebenfalls berechtigt. Die angrenzenden Grundstücke befinden sich in einer Wohnzone. Durch den hohen Durchgangsverkehr werden insbesondere in Stosszeiten (morgens 6.00 -09.00, 12.00-13.00 und ab 16.30 bis 18.30) die Lärmimmissionen derart hoch, dass diese bereits vor Jahren nur ganz knapp unter dem zulässigen Grenzwert lagen. Somit ist bereits die heutige Verkehrssituation, hohes Verkehrsaufkommen, die damit verbundenen Lärmimmissionen sowie die Verkehrssicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden sehr unbefriedigend und es besteht Handlungsbedarf. Es ist zudem davon auszugehen, dass diese prekäre Situation durch den Mehrverkehr infolge Standortverlegung des Strassenverkehrsamtes noch verschärft wird. Der
Standartisierun	**I31**	Positiv. Zufahrtsstrassen einbinden, insbesondere Kirchlindachstrasse.
Originaltext		Was uns fehlt und nicht erwähnt wird, ist eine Aussage über Massnahmen für die Nord – Süd Verbindung Mühlestrasse – Oberdorfstrasse – Oberlindach. Mit den schon erstellten Ampeln gemäss dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord zur Dossierung des Verkehrs auf der Bielstrasse und im Buchsiwald, wird nach Inbetriebnahme die Nord - Süd – Verbindung und umgekehrt an Attraktivität zu nehmen.
Standartisierun	**I32**	Mühlestrasse Oberdorfstrasse Oberlindach
Originaltext		Optisch sieht das Vorprojekt aufgrund der Visualisierungen ansprechend aus. Die Frage stellt sich eher bei der konkreten Umsetzung. Insbesondere problematisch scheint der Abbau von Parkplätzen im Bereich der Metzgerei Wüthrich/Iten Elektro/Amavita Apotheke und des Schuhgeschäftes Tiefenbacher. Der Abbau dieser Parkplätze trifft nicht nur auswärtige Kunden, sondern auch ältere Personen im Dorf oder Personen mit Gehbehinderungen, welche auf möglichst nahe gelegene Parkplätze angewiesen sind.
Standartisierun	**I33**	Optisch gut, abr Parkplatzverlust

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		
Standartisierun	**I34**	
Originaltext		
Standartisierun	**I35**	
Originaltext		- Noch viel mehr Staus auf der Bernstrasse wegen den vielen zusätzlichen Bushalts und Tempo 30 km/h '- Mehr Unfälle weil Fussgänger (auch Kinder von Sprachheilschule) Strassen überqueren müssen '- Fast Keine Kleinläden mehr wegen weniger Kunden-Parkplätzen '- Verpasstes Umsteige-Zentrum am Bahnhof. Postauto und alle RBS-Buslinien sind wie überall zum Bahnhof zu führen '- Viel zu viele Bäume die Parkplatzverluste und grossen Unterhalt verursachen (Laub) Im Vordergrund muss Zweckmässigkeit stehen, d.h. es braucht ein attraktives, funktionierendes und lebendiges Zentrum. Wenn Zentrum nicht mehr funktioniert gehen die Leute in die Einkaufszentren (Shoppy, Wankdorf, Bahnhof Shopping). Verkehr dominiert (16'000 Autos/Tag Bernstrasse und 6'000 Oberdorfstrasse). Es ist deshalb dringend darauf zu achten dass der private und OeV Verkehr so fliessend als möglich ist.
Standartisierun	**I36**	Schlecht. Wichtig ist Verkehrsfluss
Originaltext		Positiv finde ich die schon längst fällige Tempo 30-Zone in der Oberdorfstrasse und auf der Bernstrasse. Momentan ist es extrem gefährlich für Kinder auf dem Schulweg. Auch die vielen neu geplanten Bäume finde ich super, es könnten jedoch deutlich mehr sein. Wichtig finde ich, dass befestigte Böden(Teer) überall wo möglich, aufgebrochen werden. Und dass mehr begrünte Bereiche entstehen (nicht nur in Töpfen). Im ganzen Projekt fehlt ein attraktiver Dorfplatz! Warum nicht den Parkplatz neben dem Restaurant Häberlis als neuen Dorfplatz umgestalten und evt sogar den Dorfbach freilegen? Oder die wirklich nicht nötigen Parkplätze neben der UBS aufheben und hier einen attraktiven Begegnungsplatz machen? Brechsand am Boden (man könnte Boulespielen), viel begrünte Bereiche viele Bäume, einen Spielplatz für Kinder, Sitzbänke...es könnte wirklich wieder Leben ins Dorf kommen, und man könnte sogar etwas verweilen und flanieren. Buchsi fehlt ein richtiger Dorfplatz. Schade, dass Buchsi kein nettes Café mit Aussenbereich hat, auch hier müsste sich die Gemeinde überlegen ob sie nicht mehr Möglichkeiten für Begegnungen schaffen möchte. Der Aussenbereich des Crodino ist dermassen hässlich dass sich praktisch keine Gäste auf der Terrasse einfinden. Wichtig ist der lärmminimierende Deckbelag Oberdorfstrasse. Wie wird die Biodiversität gefördert? Dorfbach zumindest teilweise offenlegen.
Standartisierun	**I37**	Positiv aber mehr ökologische Flächen.
Originaltext		Es ist normal, dass eine Gemeinde von der Grösse viel Verkehr aufweist zu Stosszeiten. Fahrgemeinschaften (Arbeitsplatz am selebn Ort) entlasten den Verkehr. Die Oberdorfstrasse ist eine Zufahrsstrasse zu den Nachbargemeinden. Der Verkehr muss flüssig laufen. Mehr Bäume sind eine Verkehrsbehinderung. Zusätzliches Verschmälern der Fahrbahn behindert die breiten Transportfahrzeuge bei der Durchfahrt. Ich kenne die Hintergründe nicht der Verschiebung des Strassenverkehrsamtes. Der Standort mit der Autobahnzufahrt in Bern finde ich optimal. Die Stadt ist auf diese Arbeistplätze angewiesen. <u>Verkehrssituation Bernstrasse:</u> Die Bern-Bielstrasse ist nur noch zu Stosszeiten stark befahren (Anwohner) ansonsten wird der Verkehr durch de Autobahn entlastet. <u>Gestaltung</u>: Finde ich gut, weil es nicht mehr braucht. (Schöne Blumenarrangements) Einkaufsstrasse zu Fuss / PP beim Bahnhof. <u>Tempo 30:</u> FInde ich nicht nötig Oberdorfstrasse, weil man gar nicht schneller fährt. Für mich als nicht Autobesitzer fehlt ein Mietauto. Es gibt auch ältere Personen, die umständliche Busverbindungen haben in abgelegeren Dörfern.
Standartisierun	**I38**	Schlecht. Wichtig ist Verkehrsfluss
Originaltext		Es wäre nutzbringend und sinnvoll, gleichzeitig mit der Sanierung Zentrumsbereich, die Höchstgeschwindigkeit auf der Oberdorfstrasse zwischen den Abzweigungen Schöneggweg und Kirchlindachstrasse auf Tempo 40 km/h zu beschränken. - Damit ist eine Kontinuität der Tempolimite 40 km/h zwischen dem erwähnten Teilbereich der Oberdorfstrasse und der Kirchlindachstrasse gegeben. - Die Geschwindigkeit bei der Einfahrt in den Zentrumsbereich Oberdorfstrasse, mit Tempo 30 km/h, wird frühzeitig abgebremst. - Die Temporeduktion auf Tempo 40 km/h bringt auch eine Reduktion der Lärmemissionen durch den Strassenverkehr. Dadurch könnte auf eine aufwendige Lärmsanierung bei den Liegenschaften Oberdorfstrasse 36 und 47 verzichtet werden, welche zurzeit durch ein Lärmsanierungsprojekt des Oberingenieurkreis III geprüft wird.
Standartisierun	**I39**	Oberdorfstrasse bis Kirchlindachstrasse beruhigen
Originaltext		Ich finde die Verkehrssituation auch unbefriedigend, aber man sollte nicht nur an das Dorfzentrum und die Oberdorfstrasse denken, sondern z.B. an die Bernstrasse, wo auch Leute wohnen. Ich habe den Eindruck, dass die Verkehrsfrequenz durch den Kreisel noch zugenommen hat, besonders der Schwerverkehr ist angewachsen, dass es fast unerträglich ist. Ausserdem: Ist das Dorfbild an der Bernstrasse nicht wichtig? Ich verweise auf den Löwen, der seit Jahren vor sich hin verlottert. Auch andernorts strotzt Münchenbuchsee nicht vor Schönheit. Die alte Post (Bibliothek) macht am Bahnhof nicht den besten Eindruck. Bäume an der Oberdorfstrasse sind ja schön und gut, aber sind die Läden damit einverstanden? Hier pflanzt man neue Bäume, aber mir fällt auf, dass um die Häuserblocks Bäume und Büsche dem nackten, rationell zu mähenden Rasen Platz machen müssen. Da wohnt man, nicht an der Oberdorfstrasse. Eine Begehung des Dorfes durch eine Behörde wäre vielleicht nützlich.
Standartisierun	**I40**	Bernstrasse als ganzes einbinden und aufwerten.
Originaltext		Meine Einsprache zu der vorgesehene Begegnungszone «Projekt Münchenbuchsee Zentrumsbereich» wird mit folgender Situation begründet: •Die Verkehrssituation im Zentrumsbereich von Münchenbuchsee in eine Begegnungszone mit einer linken + rechten Strassenbreite von nur 3.00m durchfahrt ist nach unserem Verständnis zu wenig. Das Kreuzen mit einer Selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mähdrescher, Häcksler oder Rübenroder ist nicht gewährleistet, Diese Arbeitsgeräte sind meistens breiter als drei Meter. Die Transportbreite im Strassenverkehr für Traktoren mit Anbaugeräten beträgt ca. 3,3m, weil ein Anbaugerät mit 3m Arbeitsbreite meistens ein wenig breiter sein wird. •Durch den Wärmeverbund Münchenbuchsee (Standort Radiostrasse EMAG) wird das Verkehrsaufkommen der LKW mit Pellet Transporte mit einer Tempo 30-Zone nicht optimiert gelöst. Wir sind der Meinung, dass bei diesem Projekt die Landwirtschaft/Schwertransport zu wenig in Betracht gezogen wurde.
Standartisierun	**I41**	Strassenbreiten und T30 nachteilig für Schwerverkehr.
Originaltext		Die beiden neu geplanten Bäume vor dem Restaurant Bären müssen wir ablehnen, da sonst die Zufahrt von Lastwagen für die Anlieferung nicht mehr möglich ist. Lastwagen können nicht über die beschränkte Zufahrt via Kreisel auf den Parkplatz fahren. Ebenfalls dürfen im Bereich der erwähnten Zufahrt am Boden keine zusätzlichen Hindernisse angebracht werden. Wenn schon die Bushaltestellen verlegt werden, was wir nicht besonders sinnvoll finden, sollte auch überlegt werden, warum der Kreisel nicht Richtung der ehemaligen Bushaltestelle verschoben wird. Damit müsste dann auch nicht mehr zwingend das Trottoir im Bereich Bernstrasse 1 und 3 über private Grundstücke geführt werden.
Standartisierun	**I42**	Detailanliegen zu Liegenschaft Bären.

	Code Mit-wirkende	Weitere Angaben
Originaltext		Ohen Parkplätze gehen die Kunden weiter. Jeder Parkplatz zählt.
Standartisierun	**I43**	Parkplätze erhalten
Originaltext		Als Rollstuhlfahrer und gehbehinderter Mensch, erfüllt das Vorprojekt meinen Ansprüchen als Rollstuhlfahrer und Gehbehinderter nicht. Ich vermisse alle 50 Meter eine Sitzgelegenheit. Engpässe bei den Trottoirs bleiben gleich. Ich vermisse durchgehende Troittoirs. Chaussierungen sind für Gebehinderte, Rollatoren und Rollstuhl ungeeignet.
Standartisierun	**I44**	Für Rollstulfahrer kaum Verbesserungen.
Originaltext		Im technischen Bericht wird ausgewiesen, dass die Strassenlärmsanierung an der Bernstrasse bereits durchgeführt worden sei. Dies ist nur teilweise richtig. Es wurde zwar eine Erstsanierung durchgeführt, die aber nicht zu einer nachhaltigen Verbesserung des Zustands für die Anwohner geführt hat. Eine. Bei unserer Liegenschaft (Seedorfweg 1) wurden im Rahmen der Erstsanierung keinerlei bauliche oder andere Massnahmen durchgeführt (keine Lärmschutzwand). Aus diesem Grund soll der Lärmschutzaspekt beim vorliegenden Projekt vollumfänglich mit berücksichtigt werden, um möglichst eine weitere Verbesserung des Ist-Zustands zu erreichen. Dazu gehören namentlich: - Prüfen, ob mit einer Temporeduktion auf 30 km/h bis auf die Höhe Kreuzung Bernstrasse/Seedorfweg eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden kann. - Evaluieren, ob durch das Beschleunigen am Ende der 30er-Beschränkung neue, zusätzliche Lärmemissionen entstehen.
Standartisierun	**I45**	Lärmsituation Seedorfweg 1
Originaltext		Die STOWE begrüsst eine Aufwertung des Strassenraums entlang der Oberdorfstrasse. Eine Verringerung der Durchfahrtsgeschwindigkeit führt zu einer Verringerung des Verkehrs und entsprechend zu einer Reduktion der Lärmbelastung. Wir möchten ergänzend wissen, ob ein Fahrbelag mit zusätzlicher Lärmreduktion vorgesehen ist. 2. Wir stellen fest, dass im Gestaltungsplan vom 31.12.2021 die Parkplätze der Parzelle (Oberdorfstrasse 24) beibehalten werden. 3. Auf der Parzelle 400 ist im Situationsplan 1:500 ein neuer Baum eingezeichnet. Da es sich um ein Privatgrundstück handelt, weisen wir darauf hin, dass dieser Baum ohne die Zustimmung der STOWE nicht erstellt werden kann. Zudem würde die Zufahrt zur Liegenschaft Oberdorfstrasse 24 durch diesen Baum stark erschwert. Einerseits ist eine Anlieferung zumLaden und zum Atelier nicht mehr möglich, da der Baum im Weg steht. Andererseits werden die Anzahl der Parkplätze des Grundstücks Oberdorfstrasse 24, welche von den Mietern, Eigentümern und Kunden der Gewerbeflächen im Erdgeschoss genutzt werden (Spielzeugmuseum, Lebensmittelladen Anka Market, Wintersportladen und Medizinaldienstleistern) um rund 25% reduziert. Von den bestehenden 12 Parkplätzen (z.T. im Sonderrecht) können 3 (jene vor dem Anka Market) aufgrund des Baums nicht mehr genutzt werden. 3 weitere Privatparkplätze können nur stark eingeschränkt genutzt werden. Nicht zuletzt, da aufgrund der eingeschränkten Sicht durch den Baum kein gefahrloses Parkieren mehr möglich ist. Eine Reduktion der Gewerbeparkplätze steht in Widerspruch zur Ortsplanungsrevision OPR 17 +, Art 211. Zudem betrachten wir dies als faktische Enteignung. 4. Die Anzahl der Parkplätze an der Oberdorfstrasse wird durch das Projekt, resp. den geplanten Baum stark reduziert. Dies steht in Widerspruch zur Ortsplanungsrevision OPR 17 +, Art 211. Welche Angebote schafft die Gemeinde, um im Dorfkern genügend Parkplätze bereitzustellen, um wildes Parkieren auf unserem Privatgrundstück zu verhindern? 5. Im Situationsplan 1:500 ist der Gehweg violett gekennzeichnet. Wir möchten eine grundlegende Klärung, welche rechtliche Bedeutung diese Kennzeichnung hat. 6. Wir weisen darauf hin, dass gemäss unserer schriftlichen Anfrage vom Februar 2020 und der schriftlichen Bestätigung des Bauinspektorats Münchenbuchsee für die Parkplätze des Grundstücks an der Oberdorfstrasse 24 Besitzstand gilt. Mit dem geplanten Baum wird diese schriftliche Bestätigung widerrufen, was wir nicht akzeptieren werden. Wir können nicht nachvollziehen, weshalb diese schriftliche Zusicherung nun keine Gültigkeit mehr hat. Die Planung für das vorliegende Projekt müsste im Februar 2020 bereits entsprechend vorgeschritten gewesen sein, um uns zum damaligen Zeitpunkt eine korrekte Auskunft mitzuteilen. Unsere Frage war diesbezüglich sehr spezifisch. Wir gehen davon aus, dass das Bestätigungsschreiben des Besitzstandes im Kenntnisstand des aktuellen Projektes verfasst wurde. Wie ist der geplante Baum mit dem Besitzstand der Parkplätze und der Aussage des Bauinspektorats vom Februar 2020 vereinbar?
Standartisierun	**I46**	Detailanliegen Stowe Oberdorfstrasse 24
Originaltext		Meine Meinung, Anregung oder Frage wäre zu den geplanten Massnahmen u.a. an der Oberdorfstr., ob rechts und links ein Velostreifen vorgesehen ist?
Standartisierun	**I47**	Velostreifen Oberdorfstrasse
Originaltext		Meiner Meinung nach es wird besser sein. Mehr Bäume sieht schöner aus.
Standartisierun	**I48**	Positiv
Originaltext		Die Sanierung des Zentrumsbereichs u. a. mit der Schaffung des Kreisels beim Strassenknoten Bernstrasse / Bielstrasse / Oberdorfstrasse ist eine gefällige Lösung und dürfte bei der Bevölkerung mehrheitlich auf Zustimmung stossen. Bedauerlich ist aus unserer Sicht, dass die Tempozone mit 30 Km/h nicht bis zur Einmündung der Kirchlindachstrasse in die Oberdorfstrasse ausgedehnt werden soll! (siehe auch «Weitere Punkte, die Ihnen wichtig sind») **Die Schaffung der Tempo 30 Km/h ist sehr zu begrüssen! Leider endet diese bereits beim Strassenknoten Oberdorfstrasse / Schöneggweg!** Die Oberdorfstrasse wird, insbesondere am Abend zu Stosszeiten mit Durchgangsverkehr (Umfahrung Zollikofen!), stark befahren! Mit Wohnsitz an der Oberdorfstrasse stellen wir fest, dass es Auto- und Motorradfahrende gibt, die von der Kirchlindach her in die Oberdorfstrasse einbiegen und Richtung Bernstrasse unterwegs sind, auf dem geraden und Strassenabschnitt Kirchlindachstrasse / Schöneggeweg die Geschwindigkeit mit entsprechendem Lärm leider unverhältnismässig stark erhöhen. Dieser Zustand kann beim Fussgängerstreifen bei COOP zu kritischen Situationen führen. **Gestützt auf diese Ausführungen ist deshalb (nicht nur aus unserer Sicht!) zwingend Tempo 30 Km/h von der Einmündung des Schöneggwegs bis zur Einmündung der Kirchlindachstrasse in die Oberdorfstrasse zu erweitern!**
Standartisierun	**I49**	Einbezug Oberdorfstrasse bis Kirchlindachstrasse
Originaltext		Verkehrsberuhigung finde ich sinnvoll mit Verschmälerung der Fahrbahn, gutes Projekt, unbedingt ausführen! -Ab Löwenstrasse gilt Tempo 30 km/h, wie wird verhindert, dass sich kein Stau bildet bei den «Peak-Zeiten» Dorfeinwärts (50 auf 30km/h)? -Wie werden die einmündenden Strassen im 30-Bereich die Vortritte geregelt (Rechtsvortritt)? -Ist sichergestellt, dass der Bus-Fahrplan aufgrund des 30 km/h Regime eingehalten werden kann?
Standartisierun	**I50**	Positiv. Frage zu Bus und Votritt
Originaltext		Insgesamt klingen die Aufwertungs- und Verkehrsberuhigungspläne sehr gut. Tempo 30 begrüsse ich als Mutter, Fussgängerin und Velofahrerin sehr. Dass damit aber alle Fussgängerstreifen wegfallen sollen, erachte ich wiederum als gefährlich, insbesondere für Kinder auf dem Schulweg. Diese Situation gibt es schon in Tempo-30-Quartierstrassen. Die Folge ist, dass die Autos Vortritt haben resp sich den Vortitt nehmen. Für spielende Kinder ist dies gefährlich. Ich wünschte mir deshalb, dass Fussgängerübergänge weiterhin gut sichtbar markiert werden auch in der Tempo-30-Zone.
Standartisierun	**I51**	Positiv. Fussgängerstreifen behalten
Originaltext		Die Erneuerung und Sanierung des Zentrums ist in einen grösseren Zusammenhang zu setzten. Dabei sind auch die Zufahrtsstrassen ins Zentrum (von Zollikofen, Schüpfen und Kirchlindach) zu berücksichtigen. Die Siedlungsverträglichkeit und die Verstetigung des Verkehrsflusses wird durch die Umgestaltung des Zentrums alleine nur beschränkt zu verbessern sein. Dies umso mehr als neue Überbauungen und das geplante Strassenverkehrsamt Mehrverkehr bringen werden. Deshalb sind auch auf der Kirchlindachstrasse von der Verzweigung Lindenweg bis Einmündung Oberdorfstrasse (Tempo 30 km/h) sowie auf dem nach Kirchlindach führenden Teil (max. 40 km/h analog der Radiostrasse) Massnahmen zu ergreifen die zu einer Beruhigung führen und den Schleichverkehr unatraktiver machen. Dies umso mehr als die Strasse von Kirchlindach her sehr schmal, auf den Kuppen unübersichtlich, am Strassenrand teilweise in einem schlechten Zustand und zudem ohne Trottoir ist. Im Vergleich zur Radiostrasse (mit Trottoir, übersichtlich, guter Zustand) sind 60 km/h zu schnell und zu interessant für Schleich- /Mehrverkehr. Im Sinne einer Weiterführung der Verkehrsberuhigung sollte auch die Umgestaltung des Lindenweges in eine Einbahnstrasse geprüft werden. Diese Strasse ist sehr schmal, hat unübersichtliche Einmündungen, kein Trottoir und wird sehr häufig von Fussgängern inkl. Schulkindern genutzt
Standartisierun	**I52**	Zufahrtsstrassen einbeziehen, insbesondere Oberdorfstrasse bis Kirchlindachstrasse
Total Einzelpersonen		