ORTSPLANUNGSREVISION
MITWIRKUNGSBERICHT TEIL 2 VERKEHRSRICHTPLAN

09.01.2012

Mitwirkung vom 18. August bis 16. September 2011

BHP RAUMPLAN AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Einleitung der Planungsbehörde

Allgemeines

Die Erarbeitung der Verkehrsplanung im Dorfkern basierte insbesondere auf dem Wunsch nach einem Dorfzentrum, welcher am Workshop vom 7. November 2009 mehrfach geäussert wurde. Die Erfüllung dieses Wunsches hatte für die Ortsplanungskommission und den Gemeinderat oberste Priorität.

Wenn Platz für ein schön gestaltetes Dorfzentrum geschaffen werden soll, müssen die Verkehrsflüsse (Öffentlicher Verkehr, Auto-, Fahrrad- und Fussgängerverkehr) überprüft und allenfalls angepasst werden. Auf dem künftigen Dorfplatz – dem Dorfzentrum – soll zwar nach wie vor parkiert und gefahren bzw. spaziert werden können. Einige Parkfelder müssen jedoch weichen. Hier sind andere Lösungen im Dorfzentrum zu suchen (andere Standorte, Tiefgarage etc.), welche in der späteren Detailplanung genau geprüft werden.

Wichtig war bei der Planung auch, dass der Postautoverkehr (Haltestellen-Standorte, Fahrroute, Ausfahrten etc.) sowohl für den Postautobetrieb wie auch für die Postautokundschaft optimiert wird. Gleichzeitig soll jedoch auch dem Dorfzentrum/Dorfplatz genügend Platz eingeräumt werden. Die Postautohaltestellen sollen auf jeden Fall im Zentrum bleiben. Die längere Zeit parkierten Postautos sollen hingegen ausserhalb des Dorfkerns warten.

Geprüfte Varianten/Entscheid für Variante Hintere Gasse

Zusammen mit den Planungsbüro (BHP Raumplan, Bern) wurden verschiedene Varianten geprüft und beurteilt:

Variante Hintere Gasse

- Potential für Dorfplatzbereich und für nutzungsorientierte Strassenräume im westlichen und östlichen Dorfkernbereich
- Gute Voraussetzungen für Zentrumsachse Langsamverkehr West-Ost
- Neue Bushaltestellen und Busführung möglich
- Parkierungsmöglichkeiten im Ortskern bleiben weitgehend erhalten bzw. werden tendenziell verbessert (begrenzte Strassenparkierung im westlichen Ortskernbereich denkbar)
- Anbindung Lindengässli und Gebiet Gsteig möglich
- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge muss näher geprüft werden.

Variante Gurnigelstrasse

- Potential für grossen, zusammenhängenden Dorfplatzbereich und für nutzungsorientierten Strassenraum im westlichen Dorfkernbereich (heute wichtiger Geschäftsbereich), kein/wenig Spielraum für nutzungsorientierten Strassenraum im östlichen Ortskernbereich (Coop und Viehmarktplatz bleiben abgetrennt)
- Östlicher Dorfkernbereich stark durch übergeordneten Verkehr belastet; schlechte Voraussetzung für Langsamverkehrsverbindung (u.a. Anbindung Coop)
- Neue Bushaltestellen und Busführung grundsätzlich möglich, aber trennend für den Dorfplatzbereich
- Tendenziell eingeschränkte Parkierungsmöglichkeiten im östlichen Ortskern
- Anbindung Lindengässli und Gebiet Gsteig möglich
- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge muss näher geprüft werden

Variante Vordere Gasse

- Potential für grossen, zusammenhängenden Dorfplatzbereich und für nutzungsorientierten Strassenraum im östlichen Dorfkernbereich, kein/wenig Spielraum für nutzungsorientierten Strassenraum im östlichen Ortskernbereich (heute wichtiger Geschäftsbereich)
- Westlicher Dorfkernbereich stark durch übergeordneten Verkehr belastet; schlechte Voraussetzung für Langsamverkehrsverbindung (u.a. Anbindung Coop)
- Neue Bushaltestellen und Busführung möglich
- Tendenziell eingeschränkte Parkierungsmöglichkeiten im westlichen Ortskern
- Anbindung Lindengässli und Gebiet Gsteig möglich
- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge muss näher geprüft werden

Aus folgenden Überlegungen haben sich die Ortsplanungskommission sowie der Gemeinderat ursprünglich für die Variante Hintere Gasse entschieden:

- Die Variante „Hintere Gasse“ bietet grundsätzlich das grösste Potential für die integrale Aufwertung des Ortskerns: Dorfplatzbereich – Anbindung eines Platzteils östlich der Hinteren Gasse durch Tempo 30 auf der Hauptstrasse möglich; grosses Potential für nutzungsorientierte Strassenräume / Zentrumsachse Langsamverkehr West-Ost (u.a. mit Anbindung Coop und Viehmarktplatz); gute Lösung für Anordnung Bushaltestellen; Spielraum für Parkierungslösungen vorhanden.
- Die Abklärungen haben die grundsätzliche Machbarkeit der Variante ergeben

Entscheid für andere Variante (Variante Gurnigelstrasse)

Im Mitwirkungsverfahren haben sich die Befürworter eines Dorfplatzes nicht mehr zu Wort gemeldet. Hingegen sind verschiedene Eingaben gegen die Zentrumsplanung Verkehr eingereicht worden, welche wir im Folgenden beantworten.

Insbesondere unter Berücksichtigung der kritischen Mitwirkungseingaben wurde die Verkehrsplanung im Zentrum nochmals hinterfragt, denn es ist entscheidend, dass die weiterverfolgte Lösung von der Bevölkerung mitgetragen wird. Die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat haben sich nun für die Variante Gurnigelstrasse (mit Anpassungen) entschieden.

Diesem Mitwirkungsbericht liegt eine Planskizze der überarbeiteten Variante Gurnigelstrasse bei. Diese beinhaltet im Wesentlichen folgendes:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) führt hauptsächlich von der Gurnigelstrasse via Sonnenplatz Richtung Toffen/Thurnen bzw. Richtung Schwarzenburg oder umgekehrt.
- Der Postautoverkehr führt hauptsächlich von der Gurnigelstrasse via Sonnenplatz Richtung Toffen/Thurnen bzw. Richtung Schwarzenburg oder umgekehrt. Als Alternative kann auch das Gässli von der Drogerie Grünig Richtung Metzgerei Schwander/Rohrbachs benutzt werden.
- Diese Variante ist für die Fussgängerverbindung vom Coop Richtung Dorfzentrum nicht ideal. Deshalb muss dieser in der Detailplanung besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die Fussgängerverbindung führt voraussichtlich entlang der Hinteren Gasse Richtung Dorfzentrum.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen werden auf der Vorderen Gasse/Gsteigstrasse, Ziebelegässli und dem Gässli von der Drogerie Grünig Richtung Metzgerei Schwander/Rohrbachs geplant. Allenfalls werden auch Massnahmen auf der Hinteren Gasse bei der Ausfahrt für die Postautos notwendig sein.

Diese Variante bedingt die Anpassung des Knotens auf dem Sonnenplatz. Ob hier später ein grösserer Kreisel oder eine grosse Kreuzung entsteht, wird erst die Detailplanung zeigen.

Zeithorizont

Ein Verkehrsrichtplan wird für eine Zeitperiode von 10 bis 15 Jahren erstellt. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass aufgrund der nötigen Verhandlungen mit den Grundeigentümern und dem Kanton (Kantonsstrassen/Sonnenplatz) keine schnelle Lösung erfolgen wird. Es ist jedoch an der Zeit, heute diese Richtung einzuschlagen, so dass wir in Zukunft eine gute Lösung realisieren können.

Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen, zum Teil die Verkehrslenkung und verschiedene Massnahmen zur Gestaltung eines attraktiven Dorfzentrums können jedoch bereits mittelfristig in Angriff genommen werden.

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
6	Verkehrskon-zept Ortskern				X			Für mich ergibt diese Änderung keinen Sinn. Es ist weder eine Volumen-reduktion des Verkehrs noch eine Geschwindigkeitsreduktion ersichtlich.	*Die Verkehrsmenge wird gesamthaft nicht reduziert, aber mit der Bündelung auf eine Hauptachse und die vorgesehenen Beruhigungs-massnahmen wird die Verträglichkeit der Verkehrs im Ortszentrum markant verbessert.*
6	Einmündung Adler				X			Die Aufwertung der Einmündung Adler ist nicht nur von den Schleppkur-ven, sondern auch von den ungenügenden Sichtdistanzen (Haus Hostett-ler/Parkplatz Adler) abhängig.	*Es sind Einmündungslösungen mit Einhaltung der normkonformen Sichtverhältnisse möglich; Voraussetzung ist eine Geschwindigkeits-reduktion auf der Hauptachse hintere Gasse auf 40 km/ (evtl. 30 km/h) durch geeignete Gestaltungsmassnahmen. Es ist dem Gemein-derat bewusst, dass die Sichtverhältnisse trotz der Normkonformität nicht optimal wären (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkon-form).* *Aufgrund der Mitwirkungseingaben haben sich die Ortspla-nungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurni-gelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.*
6	Sonnenkreisel				X			Man sollte realistisch bleiben und die übergeordneten Verkehrsanlagen die in den letzten Jahren realisiert wurden, nicht in Frage stellen.	*Eine gute Verkehrslösung kann nur erfolgen, wenn das Bestehende in Frage gestellt wird. Die Überprüfung der bestehenden Verkehrsflüsse und eine Weichenstellung für künftige Verbesserungen erfolgt jetzt durch das Erstellen des Verkehrsrichtplans. Der neue Verkehrsricht-plan bringt für die Entwicklung des Ortszentrums markante Vorteile und rechtfertigt damit das in Frage stellen des Sonnenkreisels. Der Sonnenkreisel in der heutigen Form weist zudem Mankos auf (feh-lende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger). Der Verkehrsrichtplan ist für einen Zeithorizont von 10 – 15 Jahren geplant. Somit lohnt es sich, innerhalb dieses Zeithori-zonts und darüber hinaus nach besseren Lösungen zu suchen.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
6					X			Auf der Umfahrungsstrasse im Graben sind Velomassnahmen eingezeichnet. Diese Massnahmen sind sicher nur bergwärts gedacht. Talwärts besteht kein Bedarf. Ich bin der Meinung, dass diese Signatur auf die alte Grabenstrasse gehört und die neue Strasse dem MIV und dem ÖV zugeordnet wird.	*Der Handlungsbedarf für den Veloverkehr auf dieser Strecke ist im Kantonalen Richtplan Veloverkehr 2004 (KRP 04) ausgewiesen. Die Massnahme wird im Rahmen der laufenden Projektierung durch den Kanton konkretisiert. Die vorgeschlagene Verlegung des Veloverkehrs ist als Alternativroute, aber nicht als Hauptroute denkbar; insbesondere bei den Ein- und Ausmündungsstellen würden markante Konfliktpunkte entstehen.*
13	Massnahmenblatt V1				X			Die Tatsache, dass bei der Sonne ein konzentrischer Kreisel geplant war, wird ausgeblendet. Es sind die Gründe zu eruieren, wieso dieser nicht zustande kam.	*Weshalb in der Vergangenheit der grössere Kreisel auf dem Sonnenplatz nicht realisiert wurde sei dahingestellt. Eine gute Knotenlösung auf dem Sonnenplatz welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss längerfristig angestrebt werden. Ein erster Schritt dazu erfolgt durch das Erstellen des Verkehrsrichtplans. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass aufgrund der nötigen Verhandlungen mit den Grundeigentümern und dem Kanton (Kantonsstrasse/Sonnenplatz) keine schnelle Lösung erfolgen wird. Es ist jedoch an der Zeit, heute diese Richtung einzuschlagen, so dass in Zukunft eine gute Lösung realisiert werden kann.*
13	Massnahmen V1				X			Es gibt betriebliche Probleme wegen der Personalruhezeiten.	*Das mittel- und längerfristige Buskonzept für den Raum Riggisberg muss in die weitere Konkretisierung des Verkehrskonzepts Ortskern einbezogen werden. Die aktuelle Betriebssituation kann aber zum heutigen Zeitpunkt nicht als „Killerkriterium" für Entwicklungsüberlegungen zum Ortskern gelten. Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen.*
13	Massnahmenblatt V2				X			Die beim Sonnenkreisel einmündende Strasse heisst Gurnigelstrasse und nicht Gantrischstrasse.	*Der Strassennamen wird korrigiert.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
13	Massnahmen-blatt V2				X			Ein konzentrischer Kreisel mit 26 Meter Aussendurchmesser ist möglich. Die Abbrüche des Schopfes zwischen Chalet und Haus Steinhauer und des Schopfes an der Längenbergstrasse westlich der Liegenschaft Grabenstrasse 1 werden zu einer ästhetischen Aufwertung führen. Bei den früheren Verhandlungen für den Kreisel ist offenbar einiges nicht richtig gelaufen.	*Wird zur Kenntnis genommen. Weshalb in der Vergangenheit der grössere Kreisel auf dem Sonnenplatz nicht realisiert wurde sei dahingestellt. Eine gute Knotenlösung auf dem Sonnenplatz welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss längerfristig angestrebt werden. Ein erster Schritt dazu erfolgt durch das Erstellen des Verkehrsrichtplans.*
13	Masnahmenblatt V7				X			Im Massnahmenblatt steht: - Umsteigebeziehungen sind nicht optimal - Busbahnhof schränkt Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Ortskern ein. Diese Aussagen teile ich nicht. Es sollten nicht Forderungen gestellt werden, sondern die Rahmenbedingungen und Zwangspunkte analysiert werden.	*Wird zur Kenntnis genommen.* *(Bei den Umsteigebeziehungen besteht Optimierungspotenzial bzw. –bedarf. Die Problematik der Busstandorte auf dem „potenziellen Dorfplatz“ waren mit ein Anlass für die Überlegungen zum Verkehrskonzept Ortskern.)*
13	Verkehrskonzept Ortskern				X			Die Skizzen sind schwer leserlich.	*Die Form von einfachen Handskizzen entspricht dem aktuellen Planungsstand.*
13	Verkehrskonzept Ortskern				X			Die dreiachsigen Postautos sind 15 Meter lang. In den Skizzen wird von 12 Meter langen Fahrzeugen ausgegangen.	*Die Überprüfung der Befahrbarkeit mit 15m-Bussen wurde durchgeführt. Mit den entsprechenden Begleitmassnahmen (Temporeduktion, Verbreiterung der Strassen und Neuausrichtung der Gebäude auf den Dorplatz) wäre diese Variante machbar.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
13	Verkehrskon- zept Ortskern							Variante Hintere Gasse: In der Beilage G ist der heutige Kreisel verschwunden, die alte fünfarmige Kreuzung bei der Sonne soll offenbar wiederhergestellt werden. Mit dem heutigen exzentrischen Kreisel von 20 Meter Durchmesser wurde die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert und der Verkehr läuft flüssiger. Die Ausfahrt aus dem Parkplatz in die Hintere Gasse soll nun nach Westen möglich sein. Die Sichtweite ist ungenügend dies wird einen neuen Unfallschwerpunkt bilden (auch mit einer Beschränkung auf 30 km/h auf einer Hauptstrasse).	*Mit dem Neubau Coop musste eine schnelle, machbare Lösung des Knotens auf dem Sonnenplatz realisiert werden. Mit dem heute bestehenden Kreisel hat man das Optimum aus der Situation herausgeholt. Eine Verbesserung des Knotens Sonnenplatz, welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss aus Sicht des Gemeinderates längerfristig angestrebt werden. Ein erster Schritt dazu erfolgt durch das Erstellen des Verkehrsrichtplans. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch nicht klar, wie der Knoten Sonnenplatz letztendlich gelöst werden wird (Kreisel? Kreuzung?). Dies ist für die Erarbeitung des Verkehrsrichtplans auch noch nicht notwendig. Die Massnahme der Verbesserung des Sonnenplatzes wird im Verkehrsrichtplan aufgenommen.*
13	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Einmündung aus Adlergässli in Hintere Gasse: Im Text werden die Schwierigkeiten bei der Einmündung heruntergespielt. In den Ecken der Häuser Adler und Forsthaus verbleiben gerade 1.5 Meter Platz für Fussgänger. Diese Breite ist ungenügend. Die wirkliche Situation ist wegen der Bearbeitung in Skizzenform wesentlich ungünstiger. Das Dach des Restaurants Adler ragt über den Grundriss hinaus, es ist deshalb damit zu rechnen, dass dieses von Lastwagen angefahren wird. Der Abriss des Forsthauses führt zur Zerstörung des Dorfbildes. Das nach rechts (Osten) abbiegende Postauto wird über den Mehrzweckstreifen in die Gegenfahrbahn ausschwenken müssen. Die Einmündung führt zu nicht akzeptablen Situationen der Verkehrssicherheit. Es wird ein weiterer Unfallschwerpunkt geschaffen.	*Die Machbarkeit der Lösung ist grundsätzlich gegeben. Die Mitwirkenden weisen darauf hin, dass diese Ausfahrt (Ziebelegässli/Hintere Gasse) nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Da die vorgeschlagene Verkehrslösung keine Akzeptanz findet," haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
13	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Adlergässli als Durchfahrtsstrasse: Widerspruch der beiden Aussagen: - Verbreiterung der Hinteren Gasse auf 8m - Postautohaltestelle schränkt Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkei ten ein	*Die Aussagen widersprechen sich nicht. Um den Verkehr zu bündeln und optimale Koexistenzbedingungen auf diesem zentralen Hauptstrassenabschnitt zu schaffen, ist eine geringfügige Verbreiterung der Hintere Gasse angezeigt. Der entsprechende „Platzverlust" würde aber durch die neuen Spielräume für die gesamte Platzgestaltung mehr als kompensiert. Wie oben beschrieben, wird nun trotzdem auf die Verkehrsführung via Ziebelegässli verzichtet (siehe auch Erläuterungen in der Einleitung). Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.*
13	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Anschlussknoten über heutigen Parkplatz: - nicht ausreichende Sichtweite beim T-Knoten - Zerstört das Dorfzentrum - Historische Struktur der Strasse wird nicht berücksichtigt - Längenbergstrasse bei Kreisel-Variante nicht angeschlossen	*Diese Variante wurde untersucht, soll aber nicht weiter verfolgt werden.*
13	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Führung der Postauto als „Grosskreisel": Allen drei Ortskernvariante ist gemeinsam, dass die Postautos im Uhrzeigersinn durch Adlergässli, Hintere Gasse und Gurnigelstrasse fahren. Hierfür müsste die Situation vor dem Bau des Sonnenkreisels wieder hergestellt werden. Die Verkehrssituation und –sicherheit würde vermindert. Die Kurve um das Chalet (frühere Drogerie) mit der alten Strassenanordnung ergibt einen Kreis mit einem Aussendurchmesser von 14 m. Diese Kurve kann von Postautos mit 15 m Länge nicht durchfahren werden.	*Eine gute Knotenlösung auf dem Sonnenplatz, welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss längerfristig angestrebt werden. Es ist an der Zeit, heute diese Richtung einzuschlagen, so dass wir in Zukunft eine gute Lösung realisieren können. Die Optimierung der Bedingungen für die Linienbusse ist Gegenstand der weiteren Detailplanung.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
13	Sonnenkreuzung				X			Es wird ein Vorschlag mit Skizze für die Erstellung eines konzentrischen Kreisels mit 26 m Durchmesser gemacht.	*Eine gute Knotenlösung auf dem Sonnenplatz, welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss längerfristig angestrebt werden. Es ist an der Zeit, heute diese Richtung einzuschlagen, so dass wir in Zukunft eine gute Lösung realisieren können. Die Optimierung der Bedingungen für die Linienbusse ist Gegenstand der weiteren Detailplanung.*
13	Allgemein				X			Der Verkehrsrichtplan ist auch für Fachleute schwierig zu lesen. Ich bin mit dem Verkehrsrichtplan nicht einverstanden. Dieser Verkehrsrichtplan muss von anderen kompetenten Fachleuten überarbeitet werden. Für den Verkehrsrichtplan ist eine weitere Mitwirkung nötig.	*Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Eine Überprüfung durch ein anderes Ingenieurbüro ist nicht vorgesehen. Ebenfalls ist keine weitere Mitwirkung vorgesehen.*
14	Verkehrskonzept Ortskern				X			Ich kann die Verkehrsführung nicht gutheissen, da ich direkt betroffen bin. Die Postautos sind heute 15 m lang und eine Ausfahrt aus dem Zibelegässli gegen Osten fast unmöglich. Die Häuser sind zu nahe, die Strassen zu wenig breit. Die neue Strasse über den hinteren Parkplatz wird als Fehlplanung gesehen. Vorschläge: - Neuer Sonnenkreisel mit Verschiebung des Chalets (alte Drogerie) - Gurnigelstrasse: Engpass vor Kreisel entfernen (ergibt sich von selbst, da Einmündung in den Kreisel nach Westen verschoben wird) - Längenbergstrasse: Schopf Rüegsegger entfernen - Postautozufahrt: über Gurnigelstrasse auf bestehenden Postplatz - Postautohaltestellen: parallel zur vorderen Strasse (Verlust von 4 Parkplätzen) Postautowegfahrt: Schwarzenburg: via Schwander; Wattenwil/Gurnigel: 180°-Wende in die Gurnigelstrasse; Gürbetal/Längenberg: via Schwander oder 180°-Wende und gegen Sonnenkreisel - Zibelegässli: Kein Durchgangsverkehr mehr = Parkplätze und Grünzonen	*Gemäss dem Verkehrskonzept Ortskern im Mitwirkungsverfahren war kein Ausmünden von Linienbussen aus dem Zibelegässli Richtung Osten vorgesehen (Einbahnbetrieb in die andere Richtung).* *Die Linienführung über den hinteren Parkplatz wurde zwar geprüft, soll aber nicht weiter verfolgt werden.* *Die Mitwirkenden machen darauf aufmerksam, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.* *Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
19	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Betreffend unserer Geschäftsliegenschaft Hintere Gasse 3 machen wir auf folgende Punkte aufmerksam und erheben Einsprache: 1. Abstand Strasse zur Wohn- und Geschäftsliegenschaft 2. Der Eingang Nord und die Aussentreppe sind nicht mehr benutzbar 3. Der Parkplatz fällt weg 4. Die Schaufenster ohne Trottoir sind wertlos und gefährlich 5. Entwertung der Liegenschaft Für Postautos ist das passieren der Kreuzung Adlergässli/Hintere Gasse sehr unübersichtlich und gefährlich. Wie würde die Lösung der Fussgänger aussehen? Ist eine Lösung mit Kreisel beim Adler geplant? Müsste das Forsthaus abgerissen werden? Was auf einem grösser kopierten Plan gut ersichtlich ist, dass das Zibelegässli und Hintere Gasse massiv verbreitert werden müssen, das entspricht nicht Ihrer Aussage vom Montagabend. Antrag: Neuer Sonnenkreisel gemäss Eingabe von Herrn Walter Steiner (13).	*Die Anliegen werden zur Kenntnis genommen und bei der Detailplanung mit einbezogen.* *Die Parkplätze sollen in der späteren Detailplanung nicht ersatzlos wegfallen. Das Dorf braucht die Parkplätze. Wie viele Parkplätze schlussendlich auf dem umgestalteten Dorfplatz bleiben und wie viele Parkplätze anderorts geschaffen werden, wird die Detailplanung zeigen.* *Mit der nun gewählten Variante sind der Fussgängerverbindung besondere Aufmerksamkeit zu schenken (vgl. Einleitung).* *Ob eine Liegenschaft auf- oder abgewertet wird, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Mit der Umgestaltung des heutigen Parkplatzes zu einem Dorfplatz sollte diese Liegenschaft aus unserer Sicht jedoch keine Nachteile erfahren.* *Die Mitwirkenden machen darauf aufmerksam, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst. Somit ist auch ein allfälliger Abriss des Forsthauses kein Thema.* *Der Knoten Sonnenplatz wird in Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan tatsächlich in Frage gestellt. Eine gute Knotenlösung auf dem Sonnenplatz welche die heutigen Mankos (fehlende Ablenkung, fehlende Busbeziehung, Umwege und Engstellen für Fussgänger) beseitigt, muss längerfristig angestrebt werden. Es ist an der Zeit, heute diese Richtung einzuschlagen, so dass in Zukunft eine gute Lösung realisiert werden kann.* *Die Verantwortlichen haben sich nun für eine andere Variante entschieden (vgl. Einleitung). Eine allfällige Strassenverbreiterung ist somit kein Thema mehr.* *Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
22	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Wir finden es nicht gut, den Sonnenkreisel aufzulösen. Es ist nicht sinnvoll, den ganzen Verkehr nach und von Wattenwil / Gurnigel durch das Zibelegässli zu leiten. Die Einmündung in die Schwarzenburgstrasse ist nicht machbar nach Konzept. Im Bereich Käserei ist die Zu- und Wegfahrt im neuen Konzept nicht ersichtlich. Dort wo sich der grösste Fuss- und Veloverkehr abwickelt und Parkmöglichkeiten vorhanden sind, ist eine Hauptverkehrsstrasse zum überqueren vorgesehen. Dies ist nicht nachvollziehbar. Lösungsvorschläge: - Zibelegässli: Kein Durchgangsverkehr mehr - Abbiegen von der Schwarzenburgstrasse unterbinden - Parkplatzangebot erhalten - Sonnenkreisel gemäss Vorschlag Walter Steiner bauen - Gurnigelstrasse: Engpass vor Kreisel entfernen - Busbahnhof unverändert beibehalten	*Wird zur Kenntnis genommen. Eine gute Verkehrslösung kann nur erfolgen, wenn das Bestehende in Frage gestellt wird. Die Überprüfung der bestehenden Verkehrsflüsse und eine Weichenstellung für künftige Verbesserungen erfolgt jetzt durch das Erstellen des Verkehrsrichtplans.* *Die Mitwirkenden machen geltend, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.* *Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen. Wo diese Postautohaltestellen und die Parkplätze schlussendlich sein werden, wird erst in der Detailplanung konkret festgelegt.*
24	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Die Einbahnregelung auf der Gurnigelstrasse wird begrüsst. Die Zu- und Wegfahrt zum Gebäude Gurnigelstrasse 4 soll aber in beide Richtungen gestattet bleiben.	*Wird zur Kenntnis genommen und im rahmen der weiteren Planung geprüft.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
26	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Die drei Standplätze für die Postautos reichen nicht aus und der vorgesehene Platzbedarf im Bereich der Gurnigelstrasse ist zu klein. Es werden diverse Gründe aufgeführt. Die Verkehrsführung via Zibelegässli wird als problematisch betrachtet. Der Platzbedarf reicht nicht aus, vor allem bei der Einmündung in die Hintere Gasse. Schon heute streifen die Postautos fast die Gebäude und überfahren die Trottoirs. Zudem ist die Übersichtlichkeit schlecht. Das Forsthaus nimmt bereits heute jede Sicht nach Osten. Vorschlag: - Das Zibelegässli für den Durchgangsverkehr schliessen und in den Dorfplatz integrieren - Sonnenkreisel ist zu vergrössern - Verkehr Richtung Wattenwil, Gurnigel via Vordere Gasse leiten - Postautostellplätze längs entlang der Vorderen Gasse auf dem jetzigen Postplatz erstellen - Zufahrt zur Einstellhalle Gemeindehaus gewährleisten	*Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen. Wo diese Postautohaltestellen schlussendlich sein werden, wird erst in der Detailplanung konkret festgelegt.* *Die Mitwirkenden machen geltend, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist;aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.*
28	Allgemein				X			Der Verkehrsrichtplan ist schwer zu lesen.	*Wird zur Kenntnis genommen.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
28	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Nicht einverstanden mit der vorgeschlagenen Massnahme: - Unübersichtliche Einmündung vom Zibelegässli in die Hintere Gasse - Einbiegen vom Zibelegässli in die Hintere Gasse für lange Fahrzeuge führt zu Staus - Autos müssen auf dem Zibelegässli rückwärts fahren, wenn ein langes Fahrzeug einbiegt - Sicherheit wird verschlechtert - Ausbau bringt mehr Verkehr, Lärm und Abgase - Verschiebung der Fahrbahn in Richtung Forstgebäude bringt erhöhte Gefahr durch Erschütterung und Wassereinbrüche Riggisberg als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs soll erhalten bleiben. Darum soll die Postautohaltestelle auf dem Dorfplatz erhalten bleiben.	*Die Mitwirkenden machen geltend, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst.* *Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen. Wo diese Postautohaltestellen und die Parkplätze schlussendlich sein werden, wird erst in der Detailplanung konkret festgelegt. Auf jeden Fall ist es im Sinne des Gemeinderates, den öffentlichen Verkehr zu stärken und möglichst zu optimieren.*
30	Verkehrskon- zept Ortskern				X			In der Variantenerarbeitung fehlt die Darstellung der Referenzvariante (Ist-Zustand).	*Das Ziel des vorliegenden Planungsschritts war es, eine für die Entwicklung des Ortskerns optimalree Verkehrsführungsvariante zur Diskussion zu stellen.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
30	Verkehrskonzept Ortskern				X			1. Es bestehen starke Abhängigkeiten bei der Anbindung der Buslinien auf dem Längenberg. Diese können wir als Betreiber der Buslinien nicht oder nur in geringem Masse beeinflussen. 2. Änderungen, welche vom übergeordneten Verkehrsnetz ausgelöst werden, können sich jederzeit auf die konzeptionelle und betriebliche Planung der Buslinien auswirken. 3. Es gilt die grösstmögliche Flexibilität bezüglich des Busbetriebes in und um Riggisberg sicherzustellen. Die heutige Situation stellt eine gute Lösung dar. Die Varianten haben Auswirkungen auf die Infrastruktur (Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes). Daher ist die Anordnung der Haltestellen in der Gurnigelstrasse problematisch. Es müssen die Dimensionen eines 15 Meter langen Busses mit drei Achsen zugrundegelegt werden. Ein Busbahnhof ausserhalb des Dorfzentrums ist mit höheren Betriebskosten verbunden.	*Die Situation des Busbetriebs, dabei insbesondere auch mittel- und längerfristige Entwicklungen, müssen in die weitere Planung einbezogen werden. Die Optimierung und Stärkung des öffentlichen Verkehrs – im Rahmen der in der Eingabe beschriebenen Abhängigkeiten - ist für die Gemeinde Riggisberg ein grosses Anliegen. Dazu gehören auch der optimale Kundennutzen und ein möglichst gutes Betriebskonzept für den Busbetrieb.* *Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen. Wo genau diese Postautohaltestellen schlussendlich sein werden, wird erst in der Detailplanung konkret festgelegt.*

Nr.	Thema Parzelle Lokalname Strasse	**Zonenplan**	**Zonenplan Naturgefahren**	**Baureglement**	**Verkehrsrichtplan**	**UeO Zelg**	**Verschiedenes**	Gegenstand der Eingabe	Stellungnahme der Planungsbehörde
40	Verkehrskon- zept Ortskern				X			Die Variante Gurnigelstrasse ist meiner Ansicht nach die beste Variante. Allerdings hat auch diese einen grossen Nachteil: der Verkehr konzentriert sich sehr stark auf ein kurzes Teilstück, welches noch dazu an einer unübersichtlichen Stelle in die Hintere Gasse mündet. Es wird nicht ersichtlich, was an der heutigen Situation schlecht sein soll. Vorschlag: - Ganzer Dorfkern Tempo 30 oder Begegnungszone (oder Variante 2: Hintere Gasse bleibt 50 km/h) - Verschiedene Niveaus (Trottoir, Strasse) aufheben - Dorfbach wird wieder geöffnet Der Kreisel bei der Sonnenkreuzung sollte auf jeden Fall aufgehoben werden. Postautostandort: Ein dezentraler Postautostandort ist nicht sinnvoll. Farbgebung und Bodenmarkierung: Am besten eignen sich weisse Linien.	*Jede Variante (auch die heutige) hat ihre Vor- und Nachteile. Die Mitwirkenden machen geltend, dass die Ausfahrt Ziebelegässli/Hintere Gasse nie optimal sein wird (was sie auch heute nicht ist; aufgrund der Tempolimite von 50 km/h sind die Sichtweiten heute nicht regelkonform). Deshalb haben sich die Ortsplanungskommission und der Gemeinderat nun für die Variante Gurnigelstrasse (siehe Erläuterungen in der Einleitung) entschieden. Der Verkehrsrichtplan wird entsprechend angepasst..* *In der Detailplanung wird geprüft, ob auf der Hauptstrasse (Hintere Gasse) im Kreuzungsbereich Tempo 30 oder 40 nötig ist, damit die Sichtweite für das Einbiegen in die Hintere Gasse verbessert werden kann. Weitere Temporeduktionen auf an deren Strassenzügen innerhalb des Dorfkerns werden ebenfalls in der späteren Detailplanung geprüft. Ebenso die Frage betreffend der Absenken der Trottoirs oder der Öffnung des Dorfbachs.* *Der heutige Knoten Sonnenplatz wird in Frage gestellt. Dieser Knoten sollte in den nächsten 10 – 15 Jahren verbessert werden, weshalb dieser Punkt im Verkehrsrichtplan aufgenommen wurde. Ob schlussendlich ein Kreisel oder eine Kreuzung entsteht, wird in der späteren Detailplanung festgelegt.* *Gemäss dem Busbetreiber braucht es vier Haltestellen für die Postautos. Diese vier Haltestellen müssen in der späteren Detailplanung berücksichtigt werden und sollen unbedingt im Dorfzentrum liegen. Wo diese Postautohaltestellen schlussendlich konkret sein werden, wird erst in der Detailplanung festgelegt.*

Eingegangene Stellungnahmen:

6	Hans Zeltner-Züger, Rainweg 10, 3132 Riggisberg
13	Walter Steiner, Bühlenstrasse 10, 3132 Riggisberg
14	Kurt Steiner, Bäckerei Tea Room, Gurnigelstrasse 6, 3132 Riggisberg
19	Paul + Elisabeth Hostettler, Hintere Gasse 3, 3132 Riggisberg
22	Otto von Niederhäusern, Kirchmattstrasse 38, 3132 Riggisberg
24	Peter G. Augsburger, Fürsprecher und Notar, Gurnigelstrasse 1, Postfach 211, 3132 Riggisberg
26	Peter Engeloch, Engeloch Peter AG, Zelgweg 4, 3132 Riggisberg
28	Philipp Mösch-Grünenwald, Waldabteilung 5 Bern – Gantrisch, Hintere Gasse 5, 3132 Riggisberg
30	Marc Blunier, PostAuto Schweiz AG, Region Bern, Tscharnerstrasse 37, Postfach 7574, 3001 Bern
40	Alexander Grünig, freiluft Architekten, Nydeggstalden 30, 3011 Bern