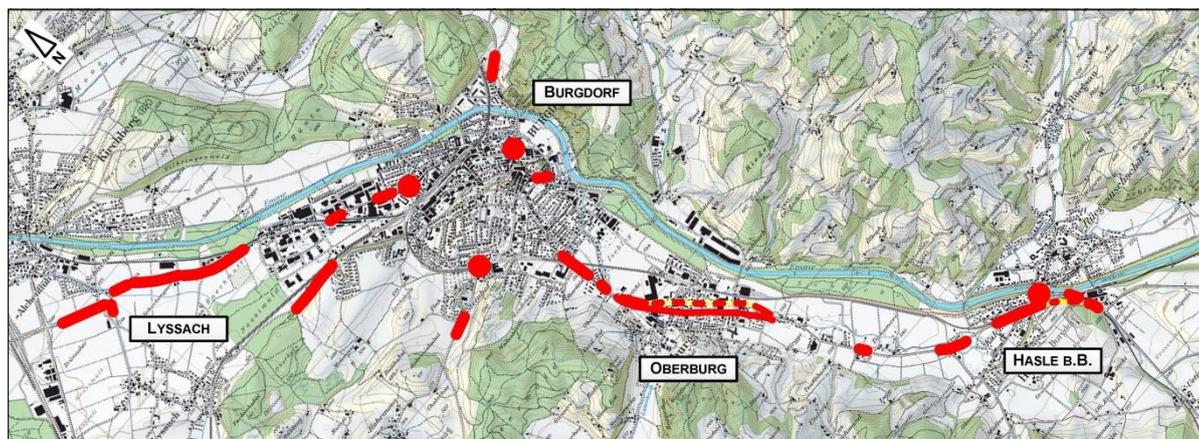


Bauprojekt

Abschnitt Burgdorf - Oberburg - Hasle

Bericht zur Mitwirkung vom Mai 2019

Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle



Verfasser

Techdata AG
Effingerstrasse 13
Postfach
3001 Bern

Version **1.0**
Datum **21.10.2019**
Erstellt durch **Techdata AG**

Impressum

Erstelldatum: 21.10.2019
Version: 1.0
Letzte Änderung: 24.10.2019
Autor(en): Christian Mühlemann, Barbara Käser
Projektnummer: 10273 / Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle
Dateiname: 191024_Mitwirkungsbericht BP.docx
Anzahl Seiten: 33 (ohne Anhänge)

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Mitwirkungsverfahren	5
1 Ausgangslage	5
2 Gegenstand der Mitwirkung	5
3 Informationen zum Mitwirkungsverfahren	5
3.1 Publikation.....	5
3.2 Ausstellungen.....	6
3.3 Informationsanlässe	6
3.4 Webseite	6
4 Möglichkeiten zu Stellungnahme	7
5 Beteiligung am Mitwirkungsverfahren	7
5.1 Besuch der Ausstellungen, Infoveranstaltungen, Webseite	7
5.2 Eingegangene Rückmeldungen	7
Teil B: Vorgehen bei der Auswertung der Mitwirkung	8
6 Beurteilung der generellen Haltung zum Projekt	8
7 Kategorisierung der Eingaben	8
7.1 Zuordnung zu Abschnitt und Massnahme(n).....	8
7.2 Zuordnung zu Themen und Themenbereichen	8
7.3 Aufteilung der Eingaben in Aussagen	10
8 Inhaltliche Auswertung der Aussagen	11
9 Stellungnahme zu den Anliegen	11
Teil C: Resultate der Auswertung	12
10 Grafische Auswertungen	12
10.1 Interessensgruppen.....	12
10.2 Wohnort.....	13
10.3 Merkmale der Aussagen	14
10.3.1 Bezug zu Abschnitte und Massnahmen	14
10.3.2 Bezug zu Themenbereiche	16
10.3.3 Bezug zu Themen (Gesamtprojekt).....	17
10.3.4 Bezug zu Themen (Massnahmen)	18
11 Generelle Haltung zum Projekt VS BOH	19

12	«Kommentare»	20
12.1	Meistgenannte «Kommentare»	20
12.2	Sämtliche «Kommentare»	21
13	«Anliegen»	22
13.1	Meistgenannte Anliegen	23
13.2	Sämtliche Anliegen	30
14	Projektanpassungen infolge Mitwirkung	31

Anhangverzeichnis

- Anhang A1: Übersichtsplan Gesamtprojekt
- Anhang A2: Textbaustein für Gemeinde-Webseiten
- Anhang A3: Publikationstext Mitwirkungsverfahren Kantonsstrassen
- Anhang A4: Fragebogen zur Mitwirkung «Emmentalwärts»
- Anhang A5: Grafiken
- Anhang A6: Sämtliche Anliegen

Teil A: Mitwirkungsverfahren

1 Ausgangslage

Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg - Hasle (VS BOH) hat zum Ziel, die Verkehrssituation im Raum Burgdorf bis Hasle bei Burgdorf und die Erreichbarkeit des Emmentals zu verbessern.

Das Projekt fügt sich in eine lange Planungshistorie ein. Zuletzt wurde von 2012 bis 2015 ein Vorprojekt erarbeitet. Dieses Vorprojekt enthielt zwei Varianten. Für Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. wurde jeweils eine Variante Umfahrung und eine Variante Null+ (Optimierungen auf dem bestehenden Strassennetz) geprüft. Die Linienführungen der Umfahrungen entstammten einer vorangegangenen detaillierten und verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (2007).

Die beiden erarbeiteten Varianten wurden einer Fachprüfung und einer öffentlichen Mitwirkung unterzogen, an der sich rund 4000 Personen beteiligten. Hierbei ergab sich ein einheitliches Resultat: In Burgdorf war die Variante Null+ und in Oberburg und Hasle b. B. die Variante Umfahrung weiter zu verfolgen. Basierend auf diesen Voraussetzungen sprach der Grosse Rat des Kantons Bern im Jahr 2016 einen Planungskredit zur Erarbeitung des Bauprojekts und des Bewilligungsverfahrens (Auflageprojekt, Strassenplanverfahren).

Der Entwurf dieses Bauprojektes lag Ende April 2019 vor und wurde der Bevölkerung der vier betroffenen Gemeinden (und weiteren Interessierten) zu einer erneuten Mitwirkung vorgelegt. Es ist das Ziel der Bauherrschaft, möglichst viele der geäusserten Anliegen im Projekt umzusetzen, unter der Bedingung dass diese sinnvoll, machbar und verhältnismässig sind. Dementsprechend wurden sämtliche Mitwirkungseingaben im Detail studiert, kategorisiert und deren Weiterbehandlung im Projekt festgelegt. Dieser Bericht legt dar, wie diese Auswertung erfolgt ist und was sie für Resultate ergeben hat.

Bis im Jahr 2020 wird das Bauprojekt bereinigt, das Auflagedossier erstellt und die öffentliche Auflage durchgeführt. Die Vorbereitung und Genehmigung des Strassenplans mit anschliessender Kreditfreigabe soll bis Ende 2021 geschehen. Die Realisierung ist ab 2022 vorgesehen.

2 Gegenstand der Mitwirkung

Der zur Mitwirkung vorgelegte Entwurf des Bauprojektes VS BOH beinhaltet 19 Massnahmen in Burgdorf/Lyssach, Oberburg, und Hasle b. B. In Burgdorf wird der Verkehr durch den Bau zweier Bahnunterführungen und durch die Massnahmen zu seiner Bewirtschaftung auf verschiedenen Hauptachsen verflüssigt. Der Busverkehr erhält so wieder zügigere Fahrt. Oberburg und Hasle b. B. werden künftig umfahren und ihre Ortsdurchfahrten umgestaltet. Diese Lösung deckt sich mit den Resultaten des in Kapitel 1 erwähnten Mitwirkungsverfahrens zum Vorprojekt.

Ein Übersichtsplan zu den 19 vorgesehenen Massnahmen befindet sich in Anhang A1.

3 Informationen zum Mitwirkungsverfahren

3.1 Publikation

Am 26. März erhielten die Standortgemeinden den Publikationstext als Vorinformation und einen Textbaustein zum Veröffentlichen auf den Gemeindewebseiten. Dieser Text (siehe Anhang A2) war eine Vorankündigung der Mitwirkung und wurde am 18. April 2019, gleichzeitig mit der Publikation in den Anzeigern aufgeschaltet.

Am 11. April 2019 wurde der Publikationstext (siehe Anhang A3) zum Vorhaben versendet. Auf die öffentliche Mitwirkung wurde am 17. und 24. April 2019 im Amtsblatt des Kantons Bern, sowie am 18. und 25. April 2019 im Anzeiger Burgdorf und im Anzeiger Kirchberg hingewiesen. Die Medien wurden am 30. April 2019 im Zuge einer Medienorientierung über die öffentliche Mitwirkung informiert.

Zu Beginn der Mitwirkung wurde in den Printmedien (Berner Zeitung, Der Bund, Wochen-Zeitung für das Emmental und Entlebuch, D'Region) sowie TeleBärn, SRF Regionaljournal Bern und Radio Neo 1 über die Mitwirkung berichtet.

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 1. bis 31. Mai 2019.

3.2 Ausstellungen

Während der öffentlichen Mitwirkung wurde im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf eine Ausstellung eingerichtet.

- Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt, Dunantstrasse 7b (2. Stock), 3400 Burgdorf

Sie vermittelte einen Überblick über die Inhalte des Bauprojekts (im Entwurf) zur Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle. Auf den Tischen lagen die erarbeiteten Dossiers auf. Daneben gab es Informationsplakate mit einer Projektübersicht und auch eine Verkehrssimulation vom heutigen/zukünftigen Zustand.

Die Ausstellung in Burgdorf konnte wie folgt besucht werden:

Ohne Auskunftsperson:	Montags	09.00 bis 12.00 und 13.30 bis 17.00 Uhr
	Mittwochs	17.00 bis 20.00 Uhr
	Freitags	09.00 bis 12.00 und 13.30 bis 17.00 Uhr
	Samstags	09.00 bis 12.00 Uhr

Mit Auskunftsperson:	Mittwochs	17.00 bis 20.00 Uhr
	Samstags	09.00 bis 12.00 Uhr für Gruppen ab zehn Personen auf Anmeldung

Das vollständige Mitwirkungsdossier lag ausserdem bei folgenden Auflagestellen zur öffentlichen Einsichtnahme auf (während der jeweiligen Öffnungszeiten):

- Gemeindeverwaltung Lyssach, Hubelgasse 24, 3421 Lyssach
- Baudirektion Burgdorf, Lyssachstrasse 92, 3401 Burgdorf
- Gemeindeverwaltung Oberburg, Emmentalstrasse 11, 3414 Oberburg
- Gemeindeverwaltung Hasle b.B., Bahnhofplatz 5, 3415 Hasle b.B.

3.3 Informationsanlässe

Regierungspräsident Christoph Neuhaus und Kreisoberingenieur Roger Schibler führten in den vier Standortgemeinden je einen Informationsanlass durch:

Lyssach	30.04.2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle Schulstrasse 15
Burgdorf	02.05.2019, 19.00 Uhr, Aula Gsteighof, Pestalozzistrasse 73
Hasle b.B.	03.05.2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle Preisegg
Oberburg	09.05.2019, 19.00 Uhr, Aula Schule Stöckernfeldstrasse

3.4 Webseite

Auf der Website www.emmentalwaerts.bve.be.ch waren während der gesamten Mitwirkungsdauer die vollständigen Mitwirkungsdokumente zur Einsicht und zum Download zur Verfügung.

4 Möglichkeiten zu Stellungnahme

In den Gemeindeverwaltungen der vier Standortgemeinden und in den Räumen der Ausstellung im Verwaltungszentrum war ein Fragebogen aufgelegt. Dieser war auch auf der Projekt-Webseite www.emmentalwaerts.bve.be.ch zum Download verfügbar.

Darin wurde abgefragt, zu welchen Interessengruppen die Mitwirkenden gehören und ob Parzelleneigentum im Projektbereich vorliegt. In Form von Freitext konnten Stellungnahmen zum Gesamtprojekt und jeder einzelnen Massnahmen abgegeben werden. Der beschriebene Fragebogen ist im Anhang A4 zu finden.

Die Fragebogen konnten via Schalter/Briefkasten bei den ausstellenden Gemeinden abgegeben, per Post oder per E-Mail bis zum 31. Mai 2019 ans Projekt eingereicht werden.

Die Eingabe konnte auch ganz frei, also ohne Einhaltung der Fragebogen-Struktur, mittels E-Mail, Kontaktformular oder in Briefform gemacht werden. Im vorliegenden Bericht wird weiter nur das allgemeine Wort „Eingabe“ weiterverwendet; darin sind alle Kanäle mitgemeint.

5 Beteiligung am Mitwirkungsverfahren

5.1 Besuch der Ausstellungen, Infoveranstaltungen, Webseite

Die Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf verzeichnete insgesamt 239 Besuchende, wovon 89 Personen an einer Gruppenführung teilnahmen. Die einmal in der Woche angebotenen abendlichen Besuchszeiten (bis 20:00 Uhr) erfreuten sich grosser Beliebtheit. Etwas mehr als die Hälfte der Personen besuchten die Ausstellung in den ersten beiden Wochen der Mitwirkung.

Die Ausstellungen auf den Gemeindeverwaltungen wurden von ca. 50 Personen besucht (Lyssach: ca. 3, Burgdorf: ca. 10, Oberburg: ca. 30, Hasle b.B. ca. 10). Sie waren teilweise frei zugänglich, weshalb die Besucherzahlen als Schätzwerte zu verstehen sind.

An den Infoveranstaltungen nahmen rund 400 Personen teil (Lyssach: ca. 75, Burgdorf: ca. 50, Hasle b.B.: ca. 100, Oberburg: ca. 175).

Die Webseite verzeichnete insgesamt 3'440 Klicks. Sie hatte über 2'400 Besucher, davon waren rund 2'000 einmalige Besucher.

5.2 Eingegangene Rückmeldungen

Von all den Personen, welche sich das Projekt an den Ausstellungen, Veranstaltungen oder auf der Website angeschaut hatten, gingen in der Zeit vom 1. Mai bis zum 15. Juli 2019 insgesamt 276 Eingaben zum Projekt VS BOH ein. Die überwiegende Mehrzahl davon ging per E-Mail ein.

Einige wurden mit *identischem* Absender und Inhalt zuerst via E-Mail und später auf dem Postweg eingereicht. Diese wurden für die Auswertung nur einmal berücksichtigt. Sofern der Inhalt identisch war, aber der Bogen einmal von einer Privatperson und einmal stellvertretend für eine Firma oder sonst eine Interessengruppe eingereicht wurde, wurde die Eingabe zweifach für die Auswertung berücksichtigt. Auch nach der Frist eingereichte Eingaben wurden berücksichtigt.

Die Eingaben von Ämtern und Fachstellen (z. Amt für Wald des Kantons Bern, Archäologischer Dienst des Kantons Bern, Fachstelle Verkehrsmanagement) wurden für die Auswertung nicht berücksichtigt: Sie enthalten keine Haltungen, Meinungen oder Befürchtungen zum Projekt; es handelt sich vielmehr um umzusetzende Projektanpassungen.

Nach der Entfernung der Ämter und Fachstellen verblieben 257 Eingaben.

Von den total 257 Eingaben wurden insgesamt 79 Eingaben gemacht, die als reine Kommentare betrachtet und somit lediglich zur Kenntnis genommen wurden.

Teil B: Vorgehen bei der Auswertung der Mitwirkung

6 Beurteilung der generellen Haltung zum Projekt

Pro Eingabe (also pro Person / Organisation) wurde beurteilt, ob es sich um eine grundsätzliche Befürwortung oder Ablehnung des Projektes (oder von Projektabschnitten) handelt. Häufig konnte diese Haltung nicht ausgemacht werden; in solchen Fällen wurde die generelle Haltung als neutral zugeteilt.

Merkmal generelle Haltung:	Befürwortung
	Ablehnung
	Neutral

Ämter und Fachstellen wurden bei dieser wie auch bei allen weiteren Auswertungen nicht berücksichtigt.

7 Kategorisierung der Eingaben

Da die Mitwirkung in Form von Freitext möglich war, enthielten die Eingaben viele verschiedene und meist voneinander unabhängige Aussagen. Innerhalb einer Eingabe wurden (meist) Aussagen zu mehreren Massnahmen bzw. Themen gemacht.

Von den total 257 Eingaben wurden insgesamt 79 Eingaben gemacht, die als reine Kommentare betrachtet und somit lediglich zur Kenntnis genommen wurden. Die restlichen 178 Eingaben wurden für die Auswertung in einzelne, thematisch zuordenbare Aussagen unterteilt.

7.1 Zuordnung zu Abschnitt und Massnahme(n)

Für jede Aussage wurde ausgewertet, auf welche(n) Abschnitt(e) und welche Massnahme(n) sich die Aussage bezieht. Es konnte sich somit pro Aussage um das Gesamtprojekt, einzelne oder mehrere Abschnitte und Massnahmen handeln.

Merkmal Abschnitt:	Gesamtprojekt
	Burgdorf/Lyssach
	Oberburg
	Hasle bei Burgdorf

Merkmal Massnahme:	M1: Dosierung und ÖV Bevorzugung Lyssachsachsen
	... (M2-M20 siehe Anhang A1)
	M21: Umfahrung Hasle bei Burgdorf

7.2 Zuordnung zu Themen und Themenbereichen

Es wurden Themen festgelegt, die zu Themenbereichen gruppiert wurden.

Beispiel: die Themen „Stauverlagerung“, „Temporegime“, „Velo“ (und weitere) gehören zum Themenbereich „Verkehr“.

Nach Möglichkeit wurde jede eingegangene Aussage einem oder mehreren dieser Themen zugeordnet. Wo eine eindeutige Zuordnung nicht möglich war, wurde die Aussage dem übergeordneten Themenbereich zugeteilt.

Beispiel: Zuordnung einer Aussage zu „Verkehr übrige“.

Themenbereiche:	Themen:
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr generell - Motorisierter Individualverkehr - Öffentlicher Verkehr - Langsamverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Zu Fuss Gehende - Velo - Verkehrssicherheit - Temporegime - Mehrverkehr - Dosierung Verkehr - Stauverlagerung - Verkehr während Bauphasen - Verkehr übrige
Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> - Umwelt generell - Luft + Lärm <ul style="list-style-type: none"> - Luft - Lärm - Gewässer - Grundwasser - Altlasten - Fruchtfolgeflächen (FFF) - Raumplanung - Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AuEM) - Umwelt übrige
Technik	<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmen während Bauzeit - Erschütterungen - Setzungen - Geometrie - Linienführung - Bautechnik - Technik übrige
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> - Projektkosten - Kosten übrige
Termine	<ul style="list-style-type: none"> - Etappierte Umsetzung - Termine übrige
Mensch	<ul style="list-style-type: none"> - Gesellschaft generell - Orts- und Landschaftsbild <ul style="list-style-type: none"> - Ortsbild - Landschaftsbild - Wohnen - Naherholung - Schulwege - Mensch übrige
Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> - Wirkung für Wirtschaft - Gewerbe übrige
Projekt	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation - Projekt übrige
Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> - Landerwerb, Dienstbarkeiten, Vereinbarungen

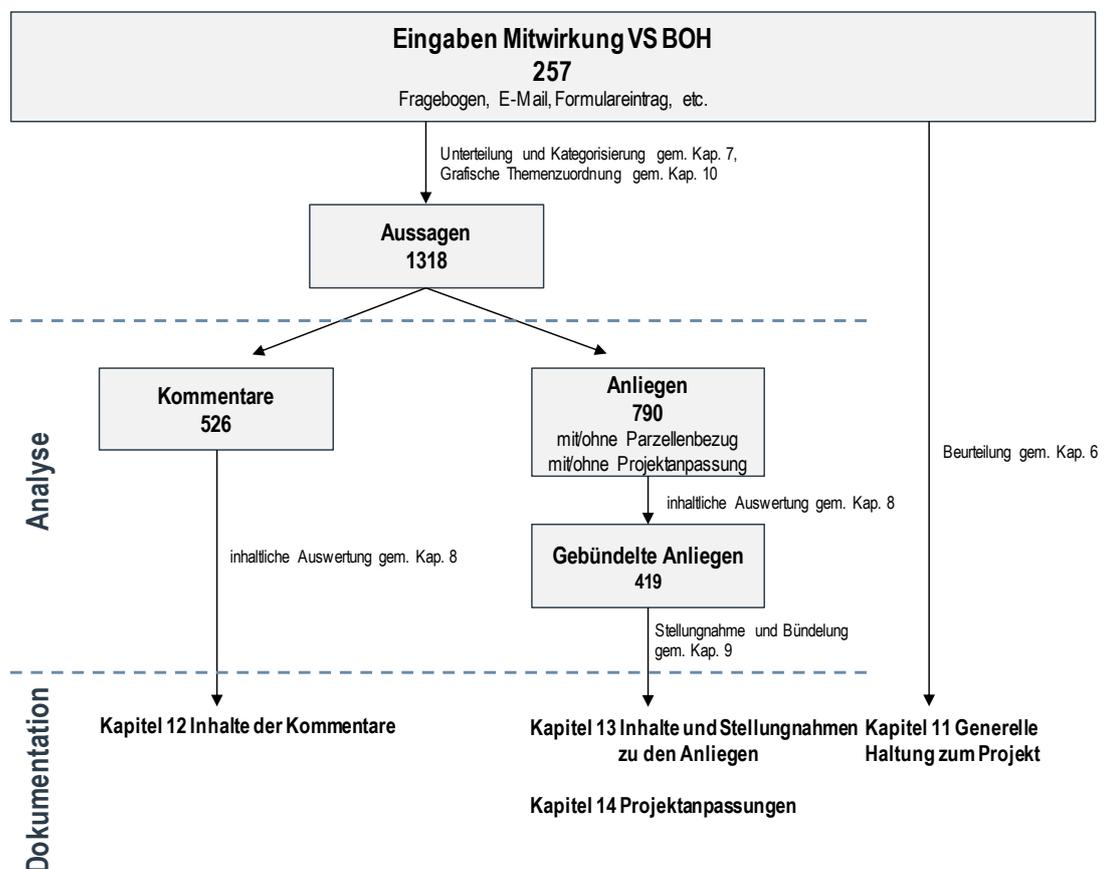
7.3 Aufteilung der Eingaben in Aussagen

Nebst der Zuordnung zu Themen wurden die Aussagen auch für die Weiterbearbeitung zugeteilt:

Einige Aussagen konnten als reine **Kommentare** betrachtet werden, welche zur Kenntnis genommen wurden. Sie wurden für die grafische Mitwirkungs-Auswertung (siehe Kapitel 10.3) einbezogen und sind im Kapitel 12 inhaltlich dokumentiert. Diese Kommentare erfordern keine weitere Bearbeitung respektive Beantwortung.

Bei den anderen Aussagen handelt es sich um **Anliegen**, welche mindestens eine Stellungnahme benötigen. Sie wurden mit den zuständigen Experten (jeweiliger Projektverfasser, Fachpersonen und Spezialisten) im Einzelnen geprüft. Die Weiterbearbeitung erfolgt dann mittels einer Antwort (Mitwirkungsbericht, persönliche Antwort, Gespräch). In einigen Fällen hat ein Anliegen zudem eine Projektanpassung zur Folge.

Nachfolgende Darstellung zeigt den Ablauf bei der Auswertung und auch die Art der Dokumentation:



Beispiel 1: Anliegen

Die geforderte Verlängerung einer Lärmschutzwand auf der Parzelle ZZZZ (Anliegen) wurde durch das Fachmandat Lärm überprüft. Danach erfolgte entweder die Verlängerung der Wand (Projektanpassung) oder eine Erklärung, weshalb eine Verlängerung nicht sinnvoll ist (schriftliche Stellungnahme).

Beispiel 2: Kommentar

Die Aussage „Die Massnahmen für den ÖV und den Langsamverkehr entsprechen meinem Bedürfnis.“ wurde den Themen „Öffentlicher Verkehr“ und „Zu Fuss Gehende“ im Themenbereich „Verkehr“ zugeordnet und in beiden Kategorien als positive Aussage registriert. Weil die Aussage eine reine Stellungnahme ist und keine Anpassung des Projektes zur Folge haben wird und auch keine Stellungnahme erfordert, handelt es sich um einen Kommentar, der zur Kenntnis genommen wird.

8 Inhaltliche Auswertung der Aussagen

Zusätzlich zur Kategorisierung (Abschnitt, Themenbereich usw.) wurden die Aussagen auch inhaltlich geprüft.

Da die Eingabe in Freitextform gemacht werden konnte, gelangten sehr viele einzelne und verschiedene Aussagen an die Bauherrschaft. Damit die inhaltliche Auswertung übersichtlich bleibt, wurden diese Aussagen vereinfacht und zusammengefasst. Für die inhaltliche Auswertung (Resultate im Kapitel 13) wurden auch die Häufigkeiten der Aussagen ermittelt:

Merkmal Häufigkeit:	Sehr viele (20 und mehr Aussagen)
	Viele (10 – 19 Aussagen)
	Mehrere (4 – 9 Aussagen)
	Einzelne (1 – 3 Aussagen)

Bei der inhaltlichen Auswertung nach dem Merkmal Häufigkeit sind alle 257 Eingaben abgedeckt. Es wurden dafür alle 1318 Aussagen, also sowohl die 790 Anliegen als auch die 526 Kommentare berücksichtigt.

Die Auswertung der Kommentare beschränkt sich somit auf die Häufigkeit. Für die Anliegen erfolgt zusätzlich eine Beantwortung respektive Stellungnahme durch die Bauherrschaft (siehe dazu Kapitel 9).

9 Stellungnahme zu den Anliegen

Aussagen, welche gemäss Kapitel 7.3 als Anliegen zu behandeln waren, wurden in einem ersten Schritt gebündelt: Anliegen, die offensichtlich dieselbe Antwort erforderten wie bereits erfasste, wurden, soweit erkannt, „eliminiert“ respektive nicht mehrfach zur Beantwortung zugeteilt.

Die gebündelten Anliegen wurden dann durch die Experten geprüft respektive zuhanden der Bauherrschaft Antwortvorschläge erstellt. Nach Prüfung und allfälligen weiteren Abklärungen hat die Bauherrschaft die konsolidierte Antwort freigegeben.

In einer ersten Tabelle (Kapitel 13.1) sind die am häufigsten geäusserten Anliegen ersichtlich. Es handelt sich dabei um ein Konzentrat des Kapitels 13.2. Ähnlich gelagerte Fragestellungen sind darin gemeinsam beantwortet und die Anliegen teilweise leicht verallgemeinert formuliert und soweit möglich anonymisiert.

Im Kapitel 13.2 respektive im Anhang A6 folgt dann die vollständige Tabelle mit der Stellungnahme zu sämtlichen 419 gebündelten Anliegen, die bei der Bauherrschaft zum Projekt eingegangen sind. Die Tabelle ist thematisch strukturiert. Die einzelnen Anliegen wurden aufgeteilt und dem entsprechenden Themenbereich respektive Themen zugeordnet (siehe 7.2) und die Anliegen bestmöglich betitelt, damit der Wiedererkennungswert gegeben ist.

Wo eine Projektanpassung vorgeschlagen oder gefordert wurde, prüften die jeweiligen Experten die Zweckmässigkeit und Umsetzbarkeit. Basierend darauf hat die Bauherrschaft den entsprechenden Entscheid gefällt. Die beschlossenen Projektanpassungen sind in Kapitel 14 zu dokumentiert.

Teil C: Resultate der Auswertung

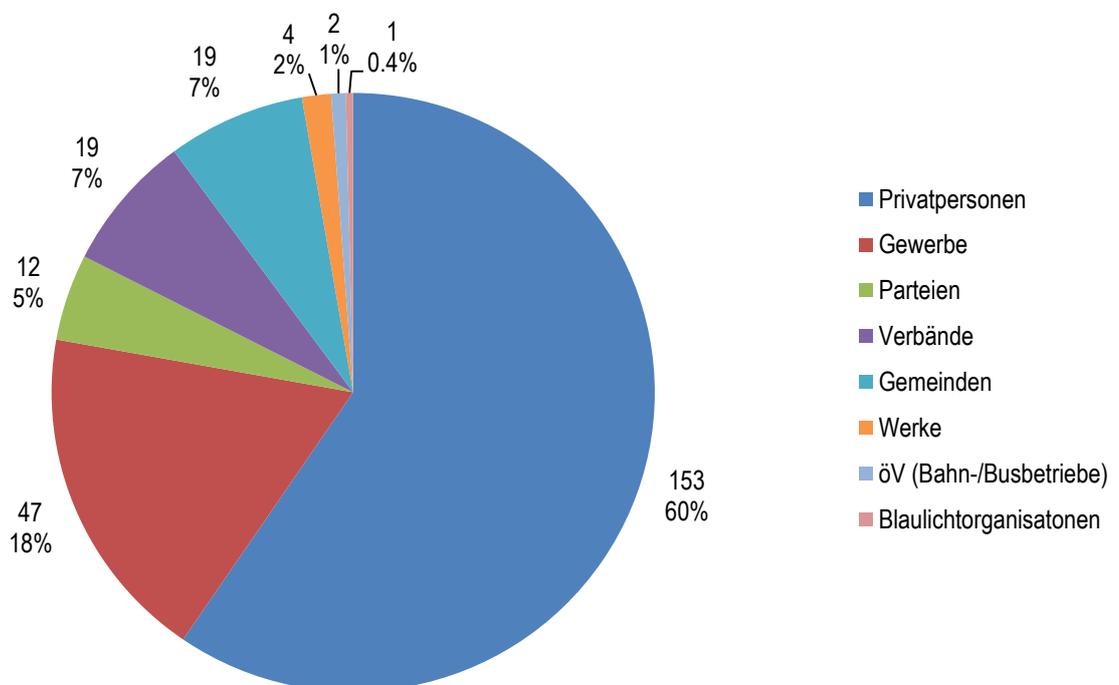
10 Grafische Auswertungen

10.1 Interessensgruppen

Zum Projekt gingen 257 Eingaben ein (ohne Amts- und Fachstellen).

Die Mitwirkenden lassen sich in folgende Interessensgruppen einteilen:

Privatpersonen	Gewerbe	Parteien	Verbände	Gemeinden	Werke	ÖV (Bahn-/Busbetr.)	Blaulichtorg.	TOTAL
153	47	12	19	19	4	2	1	257



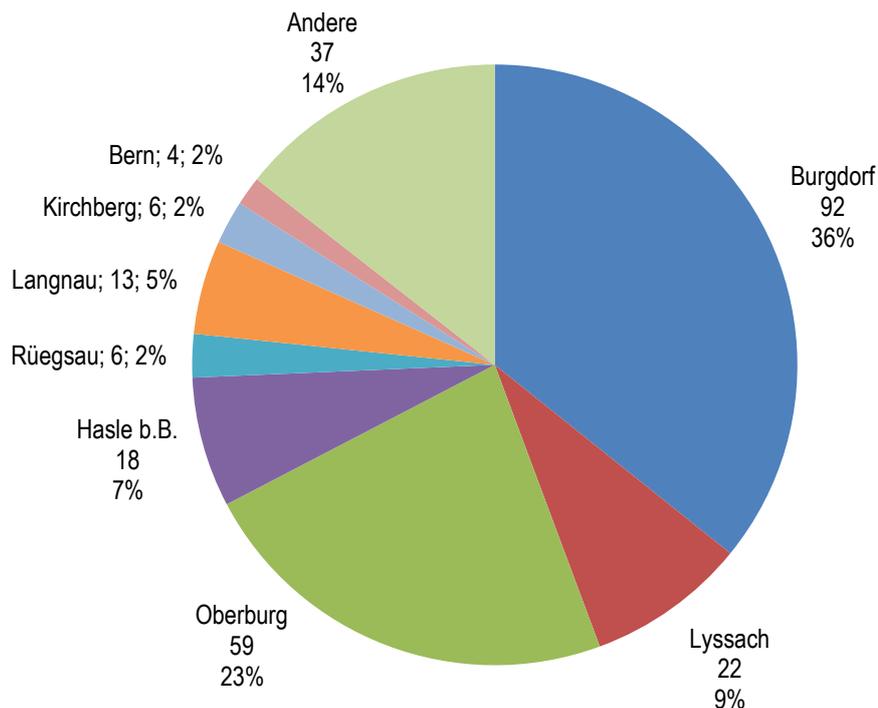
Die meisten Eingaben stammen von Privatpersonen (60%). Mit deutlichem Abstand respektive 18% hat sich das Gewerbe¹ an der Mitwirkung beteiligt. Darauf folgten die Gemeinden und die Verbände mit je 7% und die Parteien mit 5% Beteiligung.

¹ Hinweis: Bei Gewerbetreibenden wurden pro Unternehmen nur eine Eingabe als «Gewerbe» kategorisiert. Weitere Eingaben von weiteren Mitarbeitern oder Firmenbeteiligten wurden als «Privatpersonen» kategorisiert.

10.2 Wohnort

Die Eingaben der Personen / Organisationen erfolgten aus folgenden Orten:

Burgdorf	Lyssach	Oberburg	Hasle b.B.	Rüegsau	Langnau	Kirchberg	Bern	andere	TOTAL
92	22	59	18	6	13	6	4	37	257



Es kann festgehalten werden, dass fast drei Viertel der Eingaben aus den Standortgemeinden erfolgt sind. Die meisten Eingaben stammen aus Burgdorf, gefolgt von Oberburg, Lyssach und Hasle.

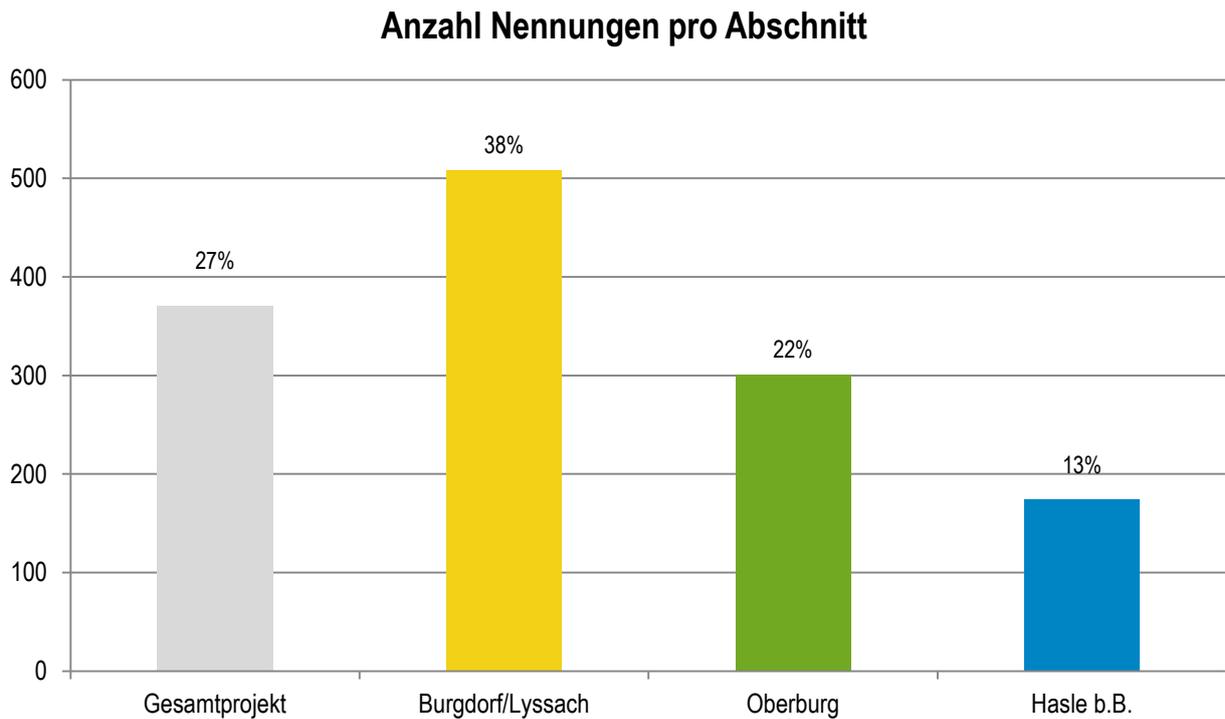
Unter den weiteren in der Grafik ersichtlichen Gemeinden (inkl. der Kategorie «Andere») handelt es sich fast grösstenteils um «umliegende Gemeinden» im Einflussbereich der VS BOH.

Einzig die Gemeinde Bern (auf der Grafik dargestellt) und wenige weitere Gemeinden haben von «etwas weiter weg» zum Projekt Stellung genommen.

10.3 Merkmale der Aussagen

10.3.1 Bezug zu Abschnitte und Massnahmen

In der folgenden Grafik ist ersichtlich, wie oft sich die Aussagen auf die drei Abschnitte bzw. das Gesamtprojekt bezogen:



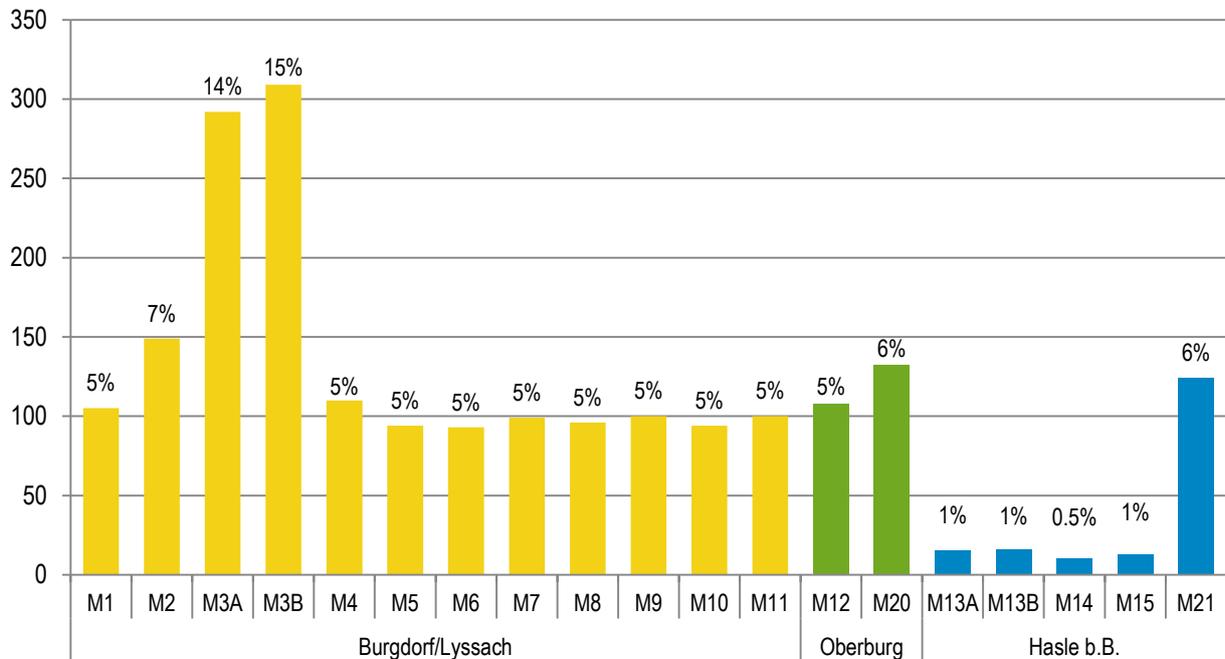
²

Der Abschnitt Burgdorf/Lyssach wurde am meisten in den Aussagen genannt, gefolgt vom Gesamtprojekt und erst danach mit konstantem Abstand zuerst der Abschnitt Oberburg und am Schluss der Abschnitt Hasle b.B.

² Anmerkung: Die Summe der Nennungen entspricht nicht der Anzahl Aussagen, da Mehrfachnennungen möglich sind (beispielsweise kann eine Aussage den Abschnitt Oberburg und den Abschnitt Hasle betreffen).

In der folgenden Grafik ist ersichtlich, wie oft sich die Aussagen auf die 19 Massnahmen bezogen:

Anzahl Nennungen pro Massnahme



3

Es fällt auf, dass die beiden Unterführungen in Burgdorf (M3A und M3B) auf besonders viel Interesse gestossen sind.

Mit beachtlichem Abstand darauf – nämlich nur mit rund halb so vielen Nennungen – folgen die beiden Umfahrungen von Oberburg und Hasle b.B. (M20 und M21) sowie die neue Busspur und die punktuelle Busbevorzugung Lyssachsachsen (M2).

Mit kleinem Abstand darauf folgen die restlichen Massnahmen in Burgdorf/Lyssach, sowie die Strassenumgestaltung in Oberburg (M12).

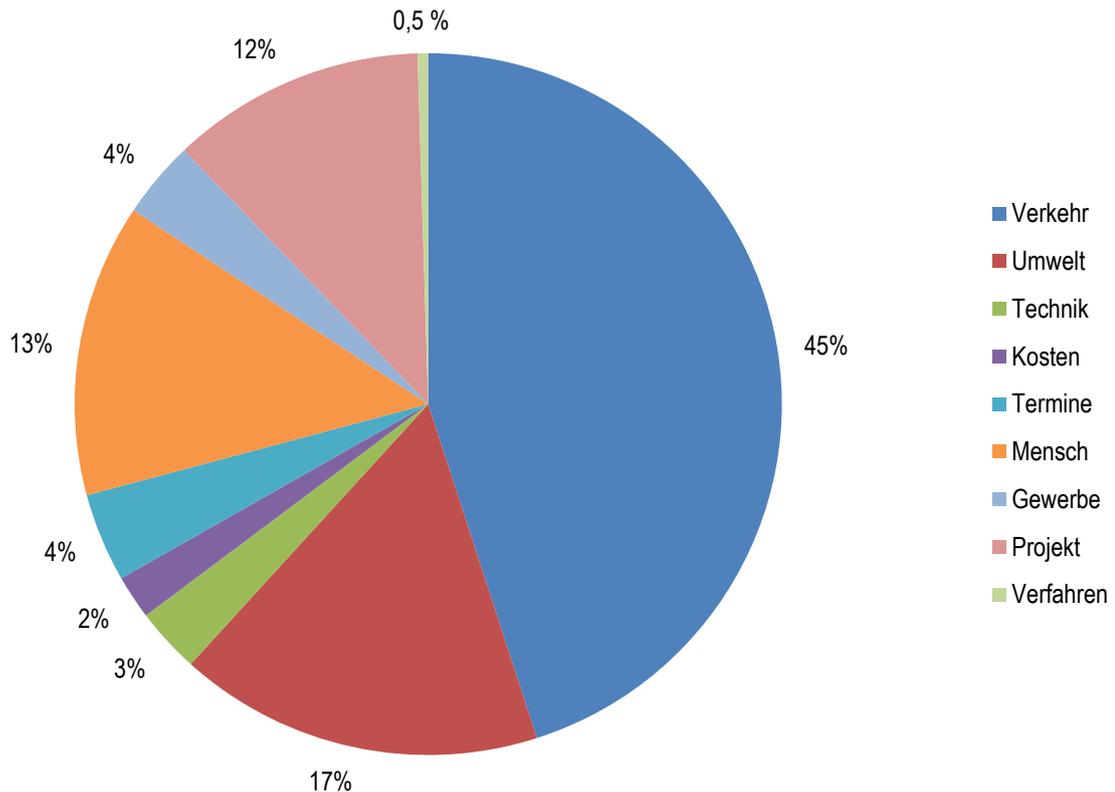
Mit Ausnahme der Umfahrung (M21) haben die Massnahmen in Hasle b. B. in der Mitwirkung wenig Resonanz erzeugt.

³ Anmerkung: Die Summe der Nennungen entspricht nicht der Anzahl Aussagen, da Mehrfachnennungen möglich sind (beispielsweise kann eine Aussage mehrere Massnahmen in Burgdorf betreffen).

10.3.2 Bezug zu Themenbereiche

In untenstehender Grafik ist ersichtlich, wie häufig Aussagen zu den vordefinierten Themenbereichen gemacht wurden.

Wie im Kapitel 7 beschrieben ist, wurden sämtliche Aussagen, also sowohl Anliegen als auch reine Kommentare, zu Themenbereichen zugeordnet und für die Auswertungen berücksichtigt.

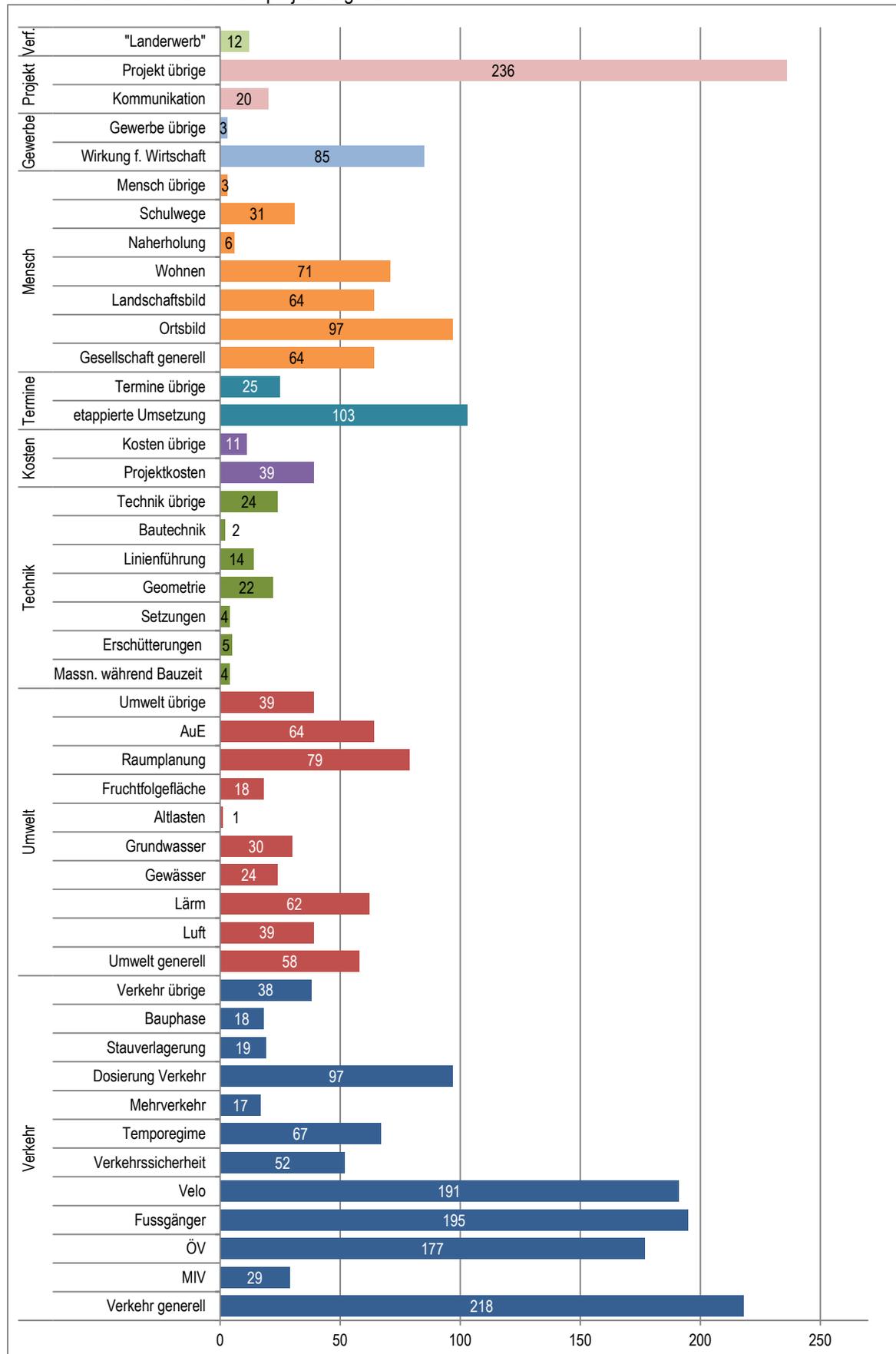


Es fällt auf, dass sich fast die Hälfte der Aussagen auf den Themenbereich Verkehr beziehen. Stark interessiert haben weiter die Themenbereiche Umwelt, Mensch und Projekt. Weniger von Interesse waren die Themenbereiche Termine, Technik und Kosten.

In der feineren Zuordnung im nächsten Kapitel (10.3.3) ist ersichtlich, welche Themen in diesen Bereichen am meisten genannt wurden.

10.3.3 Bezug zu Themen (Gesamtprojekt)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen (Kommentare und Anliegen) zu den Themen innerhalb der Themenbereiche für das Gesamtprojekt abgebildet.



Wie im vorangehenden Kapitel 10.3.2 erörtert, ist der Themenbereich «Verkehr» in Bezug auf das Gesamtprojekt der Spitzenreiter in Bezug auf die Nennungen⁴. In der Fein-Zuordnung ist ersichtlich, dass nebst den Aussagen zum Thema «Verkehr generell» vor allem die Themen Langsamverkehr («Velo» und «Fussgänger») sowie der «ÖV» am meisten genannt wird. Mit etwas Abstand folgen die Themen «Dosierung Verkehr» und «Temporegime» sowie «Verkehrssicherheit». Anliegen zu den Themen «Bauphase», «Stauverlagerung» und «Mehrverkehr» waren deutlich weniger häufig.

Im Themenbereich «Umwelt» beziehen sich die Aussagen mehrheitlich auf die «Raumplanung», «Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen», «Lärm» und «Umwelt generell».

Im Themenbereich «Mensch» interessierten vor allen die Themen «Ortsbild», «Wohnen», «Landschaftsbild» und «Gesellschaft generell».

Im Themenbereich «Projekt» sind ebenfalls viele Nennungen zum Thema «Projekt übrige» erfolgt. Diese Häufung basiert auf der Tatsache, dass nicht klar zuzuordnende Aussagen grundsätzlich hier zugeordnet wurden, wenn sie einen nicht vordefinierten Themenbereich betreffen. Hier handelt es sich oft auch um einzelne konkrete Aussagen zu einem persönlichen Bedürfnis.

10.3.4 Bezug zu Themen (Massnahmen)

Eine grafische Auswertung, wie sie in Kapitel 10.3.3 für das Gesamtprojekt zu finden ist, wurde für sämtliche Massnahmen gemacht. In diesen Grafiken ist die Fein-Zuordnung der Aussagen (Kommentare und Anliegen) pro Massnahme zu den Themen ersichtlich. Sie sind im Anhang A5 abgebildet.

⁴ Anmerkung: Die Summe der Nennungen entspricht nicht der Anzahl Aussagen, da Mehrfachnennungen möglich sind (beispielsweise kann eine Aussage den Abschnitt Oberburg und den Abschnitt Hasle betreffen oder sie kann beispielsweise mehrere Massnahmen in Burgdorf betreffen).

11 Generelle Haltung zum Projekt VS BOH

Ziemlich genau 90 % aller Eingaben nehmen eine Haltung («Befürwortend», «Ablehnend» oder «Neutral») zum Gesamtprojekt ein, demgegenüber lässt sich bei den restlichen 10 % nur eine Haltung zu einem oder mehreren Abschnitten erkennen.

Von den 90% der Eingaben zum Gesamtprojekt, vertreten 55 % eine grundsätzliche Befürwortung zum Gesamtprojekt VS BOH. Demgegenüber zeigen nur 9 % der Eingaben zum Gesamtprojekt eine grundsätzliche Ablehnung auf. Die restlichen Eingaben zum Gesamtprojekt (36 %) stehen dem Projekt neutral gegenüber.

Von den restlichen 10 % der Eingaben, die einen oder mehrere Abschnitte betreffen, ist auszumachen, dass sich die meisten zum Abschnitt Burgdorf geäußert haben, einige zum Abschnitt Oberburg und nur ganz wenige zum Abschnitt Hasle. Teilweise betreffen die Nennungen zwei Abschnitte. Daraus lassen sich folgende Aussagen formulieren:

- Aussagen zum Abschnitt Burgdorf zeigen eine klare Befürwortung von fast 80 %, die restlichen 20% haben eine ablehnende Haltung.
- Aussagen zum Abschnitt Oberburg und Hasle sind durchwegs ablehnend.

12 «Kommentare»

12.1 Meistgenannte «Kommentare»

In der nachfolgenden Tabelle sind – unterteilt in Gesamtprojekt und Abschnitte - die meistgenannten Kommentare abgebildet. Damit ein Kommentar als «meistgenannt» eingestuft wurde, waren gemäss Kapitel 8 „20 und mehr Aussagen pro Thema» notwendig.

Gesamtprojekt
Das Verkehrsträger übergreifende Bauprojekt erscheint uns ausgereift und mit der Raumplanung abgestimmt. Auswirkungen auf die Umwelt wurden berücksichtigt, Wiederherstellungs- und Aufwertungsmassnahmen sind geplant. Wir freuen uns über Projektfortschritt und danken Bund und Kanton dafür, dass mit «Emmentalwärts» die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen fürs Arbeiten und Wohnen in unserer Region verbessert werden.
Erfreulich ist, dass der Busverkehr speziell berücksichtigt wird.
Das vorliegende Projekt ist in zentralen Punkten gegenüber früheren Plänen stark verbessert worden.
Abschnitt Burgdorf / Lyssach
Das Wichtigste: Die siedlungsnahen Naturräume Meienmoos und der Oberburger Schachen bleiben von einer massiven Zerschneidung durch eine offene Schnellstrasse verschont .
Die Massnahmen zur Dosierung des Verkehrs durch Burgdorf (M1-M11) sind sehr zweckmässig und gut projektiert, besonders auch die geplanten Begrünungen.
Massnahmen sind eine sinnvolle Kombination von frei rollendem Kreiselverkehr und nur zu Spitzenzeiten und nur punktuell eingesetzter Steuerungstechnik . Die Bevorzugung des Busverkehrs sichert die Einhaltung der Fahrpläne und damit die Anschlüsse an die Bahn.
Querungshilfen für Fussgänger und Velofahrende (auf der ganzen Strecke) sind sehr dienlich und gebrauchsfreundlich gestaltet .
Die Massnahmen 3A und 3B sind die Kernpunkte des ganzen Projekts. Sie machen die Strasse insgesamt leistungsfähiger, verflüssigen den Verkehr und reduzieren gleichzeitig die Belastung durch Lärm und Abgase . Die Brücke für den Langsamverkehr beim Spital ist sehr begrüssenswert
Die Bahnunterführungen Buchmatt (3A) und Spital (3B) sind wichtige Elemente des Projekts. Sie machen die Strasse insgesamt leistungsfähiger und verflüssigen den Verkehr . Sie bedeuten jedoch gewaltige städtebauliche Eingriffe.
Abschnitt Oberburg
Das Wichtigste: Die siedlungsnahen Naturräume Meienmoos und der Oberburger Schachen bleiben von einer massiven Zerschneidung durch eine offene Schnellstrasse verschont .
Es bleibt eine Skepsis gegenüber der geplanten Verkehrslösung in Oberburg und Hasle. Jedoch wird anerkannt , dass die Bevölkerung in Oberburg grosse Hoffnungen auf eine Tunnel-Umfahrung setzt .
Abschnitt Hasle b.B.
Es bleibt eine Skepsis gegenüber der geplanten Verkehrslösung in Oberburg und Hasle . Jedoch wird anerkannt, dass die Bevölkerung in Oberburg grosse Hoffnungen auf eine Tunnel-Umfahrung setzt .

12.2 Sämtliche «Kommentare»

Von den total 257 Eingaben wurden insgesamt 79 Eingaben (mit 149 Einzelcommentaren) gemacht, die als reine Kommentare betrachtet und somit lediglich zur Kenntnis genommen wurden.

Gesamthaft, das heisst zusammen mit Einzelcommentaren derjenigen Eingaben, die ebenfalls Anliegen formuliert haben, sind 526 Einzelcommentare eingegangen.

Auf die Wiedergabe sämtlicher Kommentare wird bewusst verzichtet und auf die meistgenannten Kommentare in Kapitel 12.1 verwiesen.

13 «Anliegen»

In den Tabellen in Kapitel 13.1 «Meistgenannte Anliegen» und Kapitel 13.2 respektive Anhang A6 «Sämtliche Anliegen» sind die eingegangenen Anliegen aufgeführt. Zu den Anliegen findet sich jeweils eine Stellungnahme der Bauherrschaft (rechte Spalte).

Die Anliegen sind thematisch geordnet und nach Möglichkeit den einzelnen Massnahmen, den Abschnitten oder dem Gesamtprojekt zugeordnet.

Anwendungsbeispiele:

- Wo ein Anliegen sämtliche Abschnitte betrifft, befindet sich ein Kreuz (x) in der Spalte G (Gesamtprojekt).
- Wo das Anliegen alle Massnahmen eines Abschnittes betrifft, befindet sich ein Kreuz (x) in der Spalte des Abschnittes.
- Ein M9 in der Spalte B bedeutet, dass sich die Aussage auf die Massnahme „Dosierung Lyssachstrasse“ im Abschnitt Burgdorf bezieht.

Die Anliegen wurden thematisch, wie in Kapitel 7.2 „Themenbereiche und Themen“ beschrieben, zugeordnet. Ein - oder mehrere Anliegen zusammengefasst – wurden mit einem „Titel des Anliegen“ zur besseren Wiedererkennung versehen.

Durch die thematische Einordnung wurden viele Eingaben bzw. Anliegen unterteilt. Interessierte Personen finden „ihre“ Eingabe deshalb unterteilt in mehrere Anliegen an unterschiedlichen Stellen der Tabelle.

In der vordersten Spalte der Tabelle ist zudem die Anzahl der Eingaben aufgeführt, welche sich zum Titel dieses Anliegen geäussert haben.

Zu jedem Anliegen gibt es neben der textlichen Stellungnahme auch einen Entscheid der Bauherrschaft. Die Abkürzungen in den betreffenden Spalten bedeuten:

nb = nicht berücksichtigen
v = bereits vorgesehen
p = näher prüfen
b = berücksichtigen
w = weiterleiten

Nachfolgend einige häufig verwendete Abkürzungen in den Stellungnahmen:

VS BOH	Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle
RGSK	Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
AP	Agglomerationsprogramm
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Privatautos, Lastwagen)
ÖV	Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn)
LV	Langsamverkehr (zu Fuss gehende, Velo fahrende)
LSV	Lärmschutzverordnung
LSW	Lärmschutzwand
SSF	Schallschutzfenster
dBA	Lärmpegel (Einheit Dezibel) mit A-Bewertung des Schallpegels

13.1 «Meistgenannte Anliegen»

In der nachfolgenden Tabelle sind sehr häufig (mehr als 20 Eingaben) thematisierte und/oder wichtige Anliegen in einer zusammengefasst aufgeführt. Die Anzahl der Eingaben ist in der vordersten Spalte «Anz.» ersichtlich.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Themenbereich Verkehr													
Thema: Öffentlicher Verkehr													
57	Frequenzsteigerung Bahn	x				Der Bus wird mit dem vorliegenden Projekt erfreulicher Weise verbessert; die schon heute sehr gut benutzte Bahn sollte ebenfalls weiter verbessert werden.	x						Die übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch die kantonalen Mobilitätsstrategien sind Gegenstand des kantonalen Richtplans, des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms (AP). Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie im Agglomerationsprogramm werden Massnahmen definiert, die zur Erreichung dieser Zielsetzungen dienen. Hier werden Massnahme im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr, Langsamverkehr, komierter Mobilität usw. festgelegt, die in ihrer Gesamtheit die kantonale Zielsetzung erreichen. Das Projekt VS BOH ist eine Massnahme aus einer Vielzahl von Massnahmen die benötigt werden um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Es leistet seinen Beitrag an diesen Zielen, wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Erhöhung der Fahrplanstabilität, kann diese verkehrspolitischen Ziele aber nicht alleine erreichen.
		x				Das Projekt enthält keine Angaben zur Zukunft der Bahn. Die Unterführungen ermöglichen künftige Fahrplanverdichtungen, die für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region von grösserer Bedeutung sind.	x						
		x				Eine Weiterentwicklung und Taktverdichtung der bestehenden S-Bahn, allenfalls im Sinne einer «Trambahn» mit zusätzlichen Haltestellen, kann künftig einen entscheidenden Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und den kombinierten Verkehr ermöglichen und damit zu einer entscheidenden Entlastung des Gesamtsystems beitragen.	x						
		x				Die Bahnunterführungen sollten auch den Bahnverbindungen Burgdorf-Langnau und Burgdorf-Konolfingen-Thun Schub verleihen. Die Förderung des Bahnverkehrs (u.a. mit Park-and-ride-Anlagen für Autos und Velos) ist insbesondere für die Verlagerung des täglichen Pendlerverkehrs wichtig. Dazu gehört auch die Prüfung zusätzlicher Haltestellen.	x						
		x				Chance nutzen für Frequenzsteigerung bei der Bahn, zusätzliche Park+Ride Anlagen im ganzen Emmental. Güter vermehrt auf die Schiene auch im Emmental.	x						
Thema: Langsamverkehr													
32	LV-Verbindung bei Unterführung Spital erweitern	M3B				Die nordseitige Brücke bei der Unterführung Spital ist eine sehr wichtige Quartierverbindung zwischen den Quartieren Schlossmatt/Ischlag und Lindefeld/Pleer. Über diese Verbindung verlaufen zahlreiche Arbeits-, Schul- und Freizeitwege. Die geplante Ausgestaltung als Rad- und Fussweg in Standardbreite, relativ schmalem Bahnübergang und gewundenem Verlauf kann den Anforderungen an diese stark befahrene Verbindung nicht genügen. Bahnübergang und Velo-/Fussgängerbrücke sind deutlich breiter auszuführen. Es ist zu prüfen, ob die Überdeckung der Hauptstrasse nördlich der Bahnlinie auf 50-70 m verbreitert werden kann, um dieser wichtigen Quartierverbindung gerecht zu werden.	x					Eine Verlängerung der Unterführung Spital wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft und schliesslich verworfen. Gegen eine Verlängerung der Unterführung sprechen die hohen Kosten gegenüber des geringen und sehr lokalen Nutzens. Die Rad- und Fusswege sind normgerecht geplant und entsprechen der vorgesehenen Nutzung.	
		M3B				Bahnübergang und Velobrücke sind zu schmal zu kurvenreich. Diese wichtige Verbindung von zahlreichen Schulen und Freizeistätten ist deutlich breiter auszugestalten, hier sollte die Strassenüberdeckung ähnlich wie in Schönbühl verlängert werden, damit die beiden Quartiere, die bereits durch die Bahnlinie massiv zerschnitten werden, wieder eine deutlich besser Verknüpfung erfahren.	x						
		M3B				Grundsätzlich sind wir immer noch der Meinung, dass mit einer Verlängerung der Unterführung beim Spital, wie von uns schon früher vorgeschlagen, ein wesentlicher städtebaulicher Gewinn für die Stadt Burgdorf resultieren würde. Mit dem Zusammenschluss der Quartiere Hofguet/Lindenfeld und Schlossmatt würde so eine in grossen Teilen verkehrsberuhigte Wohnlage mit einer wesentlichen Steigerung der Wohnqualität gegenüber der heutigen Situation entstehen.	x						
		M3B				Die Chance, mit einer verlängerten, überdeckten Bahnunterführung im Bereich Schlossmatt/Lindenfeld städtebauliche Verbesserungen zu erzielen, wird leider nicht wahrgenommen.	x						

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
	LV-Verbindung bei Unterführung Spital erweitern		M3B			Die Beibehaltung des Niveau-Überganges für Fussverkehr ist nicht attraktiv und sehr gefährlich. Es ist mit sehr langen Wartezeiten zu rechnen, welche die Gefahr einer Umgehung provozieren. Anstelle des unattraktiven Niveau-Überganges ist die Unterführung zu optimieren. • Die Breite von 3.0m für die gemeinsame Fläche von Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung ist zu gering.	x						Eine Langsamverkehrsbrücke oder Unterführung wurde geprüft, ist aber an dieser Stelle aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.
25	Querungsmöglichkeiten für Velos und zu Fuss Gehende		x			Wichtige Querungen für den Langsamverkehr müssen im Detail analysiert und verbessert werden (insbesondere Kirchbergstrasse — Tiergartenkreisel - Dammstrasse; Emmentalstrasse — Rütchelengasse - Schmiedenrain;	x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielfhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise sind die angesprochene Querungen Bestandteil der Projekte VS Kirchbergstrasse - Bahnhof bzw. Verkehrssanierung Schloss Spital, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation umgesetzt werden.
			x			Zwischen Tiergartenkreisel und Bahnhof-Unterführung sind die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr unbedingt zu verbessern (S-N-Verbindung Richtung Gyrischachen und Eymatt).	x						
			x			„Q“- Stellen (Strassenquerung): Meines Erachtens gibt es folgende weitere Defizite: • Einfahrt in die Hauptachse beim Kornhaus (von Polieregasse her) • Sägegasse, beim Pestalozzischulhaus • Heimiswilstrasse, beim Feuerwehrmagazin • Oberburgstrasse, bei der Einmündung Elfenweg / Thunstrasse / Hofgutweg • Bernstrasse, bei der Einmündung Friedhofweg / Seitenast Brauiweg	x						
			x			An mehreren Orten in Burgdorf queren wichtige Langsamverkehrsachsen die Hauptstrasse. Zudem verlaufen wichtige Verbindungen von Bahnhof, Unterstadt und Oberstadt über die Hauptachse in die Aussenquartiere. Es genügt nicht, diese Verbindungen bloss für den Fussgängerverkehr auszugestalten. An den wichtigen Querungsorten ist auch der Veloverkehr einzuplanen und z.B. mit Velofurten sicher über die Hauptstrasse zu führen.	x						
			M4			Es fällt die geschützte Querungsstelle für Velofahrende weg. Es ist mit nicht ersichtlich, wie Velofahrende geschützt über die Kirchbergstrasse von der Ilcoweg zur Zeughausstrasse gelangen sollen. Zu beachten: Schulkinder unterwegs zu Schule und Tagi Neumatt. Eine gleichwertige geschützte Querungsmöglichkeit für Velofahrende soll erstellt werden.	x						
	M4			Beim Ilcoweg braucht es vom Tiergarten einen Fussgängerstreifen um danach die Kirchbergstrasse überqueren zu können. Vom Tiergarten zu Kindergarten und Schulhaus ist ein Schulweg. Allenfalls könnte auch eine Unterführung unter der Kirchbergstrasse eine sinnvolle und sichere Lösung darstellen.	x						Die Lichtsignalanlage für die Querenden Fussgängerinnen und Velo Fahrenden bleibt analog der heutigen Anlage bestehen. Die Anordnung der Querungshilfe wird lediglich auf die andere (westliche) Seite des Knotens verschoben.		

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
	Querungsmöglichkeiten für Velos und zu Fuss Gehende		M8			Der Velostreifen in Richtung stadteinwärts sollte nicht unvermittelt aufhören. Bei der Querung des Velowegrings über die Bernstrasse (Kreuzung Mälchplatzweg-Bernstrasse-Friedhof) sollte auf der Bernstrasse Tempo 30 signalisiert werden und die Querung für Velofahrende sollte deutlicher hervorgehoben werden.	x						
			x			Die Verkehrsberechnungen zeigen eine Zunahme des Verkehrs auf der Hauptachse in Burgdorf gegenüber heute. Den Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr kommt eine noch grössere Bedeutung zu. Im Vorprojekt wurden für die Variante Null+ bauliche Verbesserungen für den Langsamverkehr in Aussicht gestellt. Abgesehen von der neuen Verbindung zwischen Schlossmatt und Lindendfeld, infolge der Unterführung Spital, sind im Bauprojekt keine Velo- und Fussgängerquerungen oder Beseitigungen von Netzlücken ersichtlich. Insbesondere der Anschluss der Quartiere an das Bahnhofquartier weist Defizite auf. In der Weiterbearbeitung sollten, zusammen mit der Stadt Burgdorf, die fehlenden Querungsmöglichkeiten baulich berücksichtigt werden. Denkbar wären u.E. auch Ampeln mit Velobevorzugung, wie sie auf der Steinhofstrasse seit Jahren erfolgreich eingesetzt wird. Die Querschnitte der neuen Radwegabschnitte im Bereich der Unterführungen sollten, im Hinblick auf eine kontinuierliche Zunahme des Veloverkehrs in Burgdorf, nochmals überprüft und ggf. vergrössert werden. Zudem wirkt die Linienführung der Velobrücke der Unterführung Spital mit ihren abrupten Richtungswechseln sehr schematisch und nicht als zeitgemässe Veloverbindung.	x					Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Für den angesprochenen Bereich liegen Bereits Planungen vor, die zu gegebener Zeit, unabhängig vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt werden. Im Bereich des Mälchplatzwegs ist die Bernstrasse eine Gemeindestrasse. Allfällige Massnahmen liegen hier in der Kompetenz der Stadt. Die Anmerkung hierzu wird an die Stadt weitergeleitet.	
			M9			Bei der neuen Querunginsel auf der Lyssachstrasse zwischen dem Haus-Nr. 15 und 4a ist die Übersichtlichkeit nicht optimal. Auch wenn kein Fussgängerstreifen markiert werden soll, soll der Warteraum aus der Strasse übersichtlich sein. Stadteinwärts hört der Radstreifen unnötigerweise früh auf. Zu Gunsten eines besseren Schutz von Velofahrenden soll mehr Land von der Parzelle 1523 genommen werden und der Radstreifen bis näher am Knoten Meieriedstrasse gezogen werden.	x					Die Übersichtlichkeit bei der Fussgänger-Querungshilfe ist gegeben. Die Strasse wird so angepasst, dass die Sichtweiten auf den Warteraum des Übergangs bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eingehalten sind. Sobald der Platz für die Anordnung eines Radstreifens nach Norm nicht mehr vorhanden ist, endet der Radstreifen. Nordseitig wird die Strasse durch die Bahn (SBB) beschränkt, südseitig durch den Betrieb auf der Parzelle Nr. 1523.	
Thema: Langsamverkehr (Velo)													
21	Durchgehende Radstreifen im gesamten Perimeter	x				Beidseitige Velospuren für den Alltagsverkehr sollten überall dort eingerichtet werden, wo nicht auf einen pendlertauglichen Radweg ausgewichen werden kann. Auch wenn die Fahrspur verengt wird, sollten diese durchgehend verlaufen, damit wird die Verengung für Autos auch besser sichtbar. Überall dort, wo Velopendler nicht auf passende Radwege ausweichen können und wo Netzlücken zwischen Velowegen bestehen sind Radstreifen angebracht.	x					Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen.	
		x				Die Massnahmen zur Sicherung des Veloverkehrs sind nicht überall konsequent genug geplant. Velospuren dürfen nicht einfach aufhören, wenn es eng wird. Besonders dort wo es eng wird helfen diese, den Motorfahrzeugen aufzuzeigen, dass auf den Radverkehr geachtet werden muss.	x				Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise sind die angesprochene Querungen Bestandteil der Projekte VS Kirchbergstrasse - Bahnhof bzw. Verkehrssanierung Schloss Spital, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3.		
		x				Die momentane, gefährliche Situation mit den Velostreifen (Burgdorf—Oberburg, sowie Burgdorf—Lyssach) ist unbefriedigend und soll zwingend verbessert werden (durchgehende Velostreifen, wo keine getrennten Radwege möglich sind).	x				Generation umgesetzt werden.		
		x				Unbefriedigend ist, dass an verschiedenen Stellen die markierten Velostreifen unvermittelt abbrechen und nicht konsequent sofort nach den Kreiseln und bis zu wichtigen Abzweigungen durchgezogen sind. Grundsätzlich sollte die gesamte Ortsdurchfahrt entweder beidseitige Velostreifen oder einen Mittelstreifen für abbiegenden Verkehr aufweisen, damit sich Velofahrende genügend sicher fühlen.	x						

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
25	Tempo 30 im Zentrum von Burgdorf		x			Im dichtesten und engsten Abschnitt - von der Einmündung Scheunenstrasse bis Neumatt, mit den vielen Abzweigungen und Querungen wird die Verkehrssicherheit nur mit einer Temporeduktion auf 30 km/h zu erreichen sein. Diese Massnahme hilft zusätzlich bei der Verstetigung des Verkehrs und minimiert die Gefahren und Belastungen, die mit dem MV einhergehen, am wirkungsvollsten. Eine höhere Geschwindigkeit ist bei den meisten Fahrten gar nicht zu realisieren.	x					
			x			Für mehr Sicherheit und weniger Lärm sind auch auf der Kantonsstrasse durch Burgdorf abschnittsweise Temporeduktionen auf der Hauptachse einzuführen (nach dem Modell Köniz), insbesondere auf der Gotthelfstrasse, der Sägegasse und der Emmentalstrasse bis zum Schmiedenrain. Täglich queren in diesem Streckenabschnitt hunderte von Schulkindern und Jugendlichen die Hauptstrasse oder bewegen sich entlang der Hauptstrasse.	x					Die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten, u.a. im genannten Perimeter, wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft, während der Erarbeitung des Bauprojektes nochmals überprüft und schliesslich verworfen. Gegen Tempo 30 spricht in erster Linie die dadurch entstehende Verkehrsdruck aufs untergeordnete kommunale Strassennetz und die angrenzenden Quartiere, insbesondere
			x			In Burgdorf ist im Abschnitt zwischen dem Kreisel südlich der Bahn-Hauptunterführung (Migros Do-it) und Abzweigung Schmiedenrain mit Tempo 30 zu signalisieren. In diesem Abschnitt gibt es mehrere Schulhäuser und zahlreiche Querungen von Velos und Fussgängern (Modell Köniz).	x					ausserhalb der Spitzenzeiten, wenn auf den Tempo 30 Abschnitten auch effektiv grössere Reisezeitverluste eintreten.
			x			Kirchbergstr. Burgdorf: Tempo 30 Ilcoweg bis Dammstrasse.	x					Weiter sprechen der zu geringe flächig querende Fussverkehr dagegen.
			x			Die Kirchbergstrasse ist insbesondere zwischen Ilcoweg / Verwaltungszentrum Neumatt und Dammstrasse / Fa. Egger ein grosses Wohnquartier. Die Belastung von Lärm und Abgasen ist schon jetzt zu gross. Wir möchten hiermit in diesem Gebiet eine Tempo 30 Zone fordern.	x					
			x			Zu prüfen ist eine Tempolimitierung auf 30 km/h/Tempo-30 Zone zwischen dem Landhaus und der Unterführung beim Postkreisel.	x					
			x			In Burgdorf müssen längere Abschnitte mit Temporeduktionen (Tempo 30) geprüft werden, insbesondere in den Bereichen mit Schulhäusern und Velo- sowie Fussgängerquerungen.	x					
			M3B			Da es sich in diesem Abschnitt um ein gerades Strassenstück durch dichtes Wohngebiet handelt, ist hier eine Temporeduktion auf 30 km/h angezeigt. Insbesondere um unnütze Beschleunigungen nach dem Spitalkreisel in Richtung Zentrum zu unterbinden.	x					
			x			Auch wenn meine Liegenschaft nicht direkt an der Strasse liegt, ist die Lärmbelastung zu den Hauptverkehrszeiten hoch. Zudem ist die Einmündung von der Obstgartenstrasse her aus der Perspektive Sicherheit problematisch. Eine generelle Reduktion auf Tempo 30 im dichtbesiedelten Raum würde hier eine einfache Abhilfe ermöglichen.	x					Die mit dem Projekt VS BOH verbundenen gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte werden eingehalten. Die Einmündung Obstgartenstrasse genügt den Sicherheitsanforderungen (ausreichende Sichtweite bei Tempo 50). Die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten, u.a. im genannten Perimeter, wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft und schliesslich verworfen. Hauptargument gegen Tempo 30 an dieser Stelle ist in erster Linie die damit verbundene Verkehrsverlagerung aufs untergeordnete kommunale Strassennetz. Dies trifft insb. auf die Zeiten ausserhalb der Spitzenstunden zu, wenn bei bei Tempo 30 auf der Hauptachse, spürbare Zeitverlusten entstehen. Im Weiteren sprechen auch der zu geringe flächig querende Fussverkehr dagegen.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
32	Tempo 30 in Oberburg auf Quartiere ausweiten			x		Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und müsste möglichst gross sein, um die Wohnqualität grossräumig zu verbessern. Der Transitverkehr auf den Nebenstrassen muss unterbunden werden.	x					Mit der Umfahrung und der Umgestaltung der Emmentalstrasse inkl. Tempo 30 wird die Ortsdurchfahrt sehr stark entlastet, die heutigen Verkehrsüberlastungen und Staus im Ortszentrum Oberburg entfallen, Schleichverkehr durch die untergeordneten Quartierstrassen ist kaum mehr zu erwarten. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten der Verkehrsdruck aufs Quartierstrassennetz erhöhen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr eingeführt werden.	
						Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und sollte auch die angrenzenden Quartiere umfassen. Damit kann die Wohnqualität verbessert und Schleichverkehr verhindert werden.	x					Die Integration der Emmentalstrasse in eine Tempo 30-Zone bedingt die gleichzeitige Umgestaltung des Strassenraumes sowie die Einführung von Tempo 30 im angrenzenden untergeordneten Gemeindestrassennetz. Anliegen wird an die Gemeinde weitergeleitet.	
				x		Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und müsste möglichst weiträumig gefasst werden (inkl. angrenzende Quartiere), um die Wohnqualität grossräumig zu verbessern.					x		
					x	Die Strassenumgestaltung Oberburg (Massnahme 12) ist mit grosser Konsequenz und auch in den angrenzenden Quartierstrassen umzusetzen und müsste über den Löwen-Kreisel hinaus bis zum Tunnelende fortgesetzt werden. Dort könnte sich eine Aufwertung einstellen.							x
Themenbereich Termine													
Thema: Etappierte Umsetzung													
75	Massnahmen in Burgdorf prioritär umsetzen		x			Durch die geplanten Bahnunterführungen Spital und Buchmatt wird der zu Spitzenzeiten auftretende Verkehrsstau in Zukunft stark reduziert werden. Der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird sich verstetigen und verträglicher. Deshalb müssen die Ortsdurchfahrten Burgdorf und Lyssach prioritär behandelt werden.	x					Es trifft zu, dass die beiden Unterführungen in Burgdorf zentrale Massnahmen im Abschnitt Burgdorf sind und dementsprechend im aktuell vorgesehenen Bauablauf prioritär realisiert werden sollen.	
			x			Burgdorf hat eine gut dokumentierte und markante Zunahme der Einwohnerzahlen ausgewiesen und regelmässig öffentlich kommuniziert. Ich fordere eine Aufteilung des Projekts in zumindest zwei Teile. Der Teil Burgdorf, dessen Mitfinanzierung durch den Bund unbestritten ist, muss unabhängig von Oberburg und Hasle ausgeführt werden können und darf nicht durch eine fehlende Finanzierung der «Unterführung» Oberburg gefährdet werden.	x						
		x				Wir anerkennen, dass durch die vorgelegte Streckenführung wenig Kulturland verloren geht und dass sie der Mehrheitsmeinung in mittleren Emmental entspricht. Befürchtet wird hingegen, dass die Tunnelösung zu technischen Problemen führen könnte und die finanziellen Möglichkeiten des Kantons überschreitet. Befürchtet wird auch, dass die Massnahmen M12, die Verkehrsberuhigung in Oberburg, verzögert werden. Aus diesen Gründen wird eine separate Weiterbearbeitung des Abschnitts Oberburg - Hasle empfohlen. Der baureife Teil des Projekts, die Ortsdurchfahrt Burgdorf und Lyssach, soll getrennt und so rasch als möglich vorgelegt werden.	x	x				Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der verkehrlichen und insbesondere der volkswirtschaftliche Nutzen wird hauptsächlich durch die Abschnitte Oberburg und Hasle generiert. Eine Aufteilung des Projektes scheint aus dieser Sicht nicht angezeigt.	
		x				Die Naturräume Meienmos und Oberburger Schachen bleiben von einer massiven Zerschneidung durch eine offene Schnellstrasse verschont. Die Ortsdurchfahrten Burgdorf und Lyssach sollen prioritär behandelt werden.	x	x					
			x			Die Massnahmen in Oberburg und Hasle werden kontrovers diskutiert. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich hier mit der vorgelegten Planung noch kein Konsens finden lässt. Deshalb fordern wir eine Aufteilung des Vorhabens in zwei Teile, eine Etappierung wie sie bei der Umsetzung ohnehin vorgesehen ist. Pro Natura fordert - wie andere Umwelterbände - eine rasche Umsetzung des Abschnitts Burgdorf /Lyssach und deshalb eine entsprechende Anpassung der Projektierung.	x						

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b		w
Themenbereich Mensch												
Thema: Schulwege												
33	Schulweg Oberburg sicherer gestalten			x		Wir unterstützen den Umbau der Emmentalstrasse gemäss den vorliegenden Plänen und die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Quartierstrassen von Oberburg. Zurzeit umfahren ca. 1'000 Fahrzeuge täglich die Ampel über die Verbindung Schulstrasse-Schwandgasse vorbei an unserem Kindergarten. Wir befürchten, dass diese Zahl noch ansteigt, sobald die Emmentalstrasse umgestaltet wurde. Dieser Transitverkehr von Krauchtal nach Hasle ist vorgängig konsequent zu unterbinden. Der Schulwege überqueren an verschiedenen Stellen die Emmentalstrasse. "Rad steht, Kind geht" lernen die Kinder vom Verkehrspolizisten. Ohne Fussgängerstreifen wird das, bei fast 6000 Fahrzeugen pro Tag kaum funktionieren. Wir fordern eine Lösung, damit die SchülerInnen die Transitachsen sicher und selbständig überqueren können.			x		Mit der Umfahrung Oberburg und der Umgestaltung der Emmentalstrasse wird der Verkehrsmenge in Oberburg stark abnehmen, d.h. nur noch ca. ein Drittel des heutigen Verkehrs zirkulieren. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung inkl. den Verkehrsüberlastungen und den Rücktaus - heute Ursache für den Schleichverkehr durch Schulstrasse und Schwandgasse - entfällt. Damit sind aus heutiger Sicht keine weitergehenden Massnahmen auf Schulstrasse-Schwandstrasse erforderlich. Für das Projekt wird ein Verkehrsmonitoring durchgeführt, das heisst die verkehrlichen Wirkungen nach Inbetriebnahme werden überprüft. Sollte wider Erwarten dennoch Schleichverkehr durch Schulstrasse-Schwandgasse erkannt werden, können nachträglich noch flankierende Massnahmen ergriffen werden. Schulwegsicherung: Auf den Schulwegen werden Fussgängerstreifen vorgesehen. Insbesondere im Bereich vor der Kreuzung der Emmentalstrasse mit der Bärenstrasse.	
					x	Die Schwandgasse ist westlich der Emmentalstrasse die einzige durchgehende Verbindung für Velos und Fussgänger in diesem Abschnitt. Dieser Schulweg ist zwingend vor Durchgansverkehr zu schützen. Die geplanten Verengungen auf der Emmentalstrasse finde ich sinnvoll, diese verschärfen aber die Problematik des Fluchtverkehrs zusätzlich. Die Schulwege queren heute die Emmentalstrasse mit Fussgängerstreifen. Im Projekt sind diese in der Tempo 30 Zone, nicht mehr vorgesehen. Für die Schulkinder braucht es eine gesicherte Möglichkeit damit sie die Strasse selbständig überqueren können. Bitte überprüfen Sie in diesem Zusammenhang auch die Fussgängerstreifen auf der Krauchtalstrasse			x			
						x	Nicht die Anzahl der Schulkinder ist entscheidend, sondern das Netz der gewählten oder zur Verfügung stehenden Wege. Zudem ist aus der Plangrafik nicht ersichtlich, wie die Querungen erfolgen, das Signet für die „Querung auf Fussgängerstreifen“ ist im Plan nirgends zu finden. Die korrekten Grundlagen zum Netz des Fussverkehrs sind zuerst zu erarbeiten, bevor die Massnahmen beurteilt werden können. • Die Notwendigkeit von Querungen und von Querungen mit Vortritt ist auf der Grundlage der Norm SN 640 240 "Querungen Grundnorm" zu erarbeiten. Wesentlich dabei sind die Netzverbindungen und die Wichtigkeit der Wunschlinien und nicht zufällige und isolierte Erhebungen zum Schulverkehr in einem zufälligen Jahr. Tempo 30 schafft an sich keine sicheren Voraussetzungen und schon gar keine zusätzliche Attraktivität für die Querbarkeit, insbesondere nicht für Kinder und ältere Menschen! • Auch in diesem Fall sind die Angaben zu den Nutzungsanforderungen (Kap. 3.3) für Fussverkehr absolut ungenügend. Fussverkehr ist eine flächige Verkehrsart, entsprechend geht es um eine flächenhafte Aufwertung und ein flächenhaftes Angebot und nicht um punktuelle Anpassungen.			x		Auf den Schulwegen werden Fussgängerstreifen vorgesehen. Insbesondere im Bereich vor der Kreuzung der Emmentalstrasse mit der Bärenstrasse.
							x	In Oberburg wird mit der aktuellen Lösung der gefährlichste Schulweg zwischen Kirchberg und Ausfahrt Hasle (Oberburg von der Emmentalstrasse 166 bis 234) nur bis zur Emmentalstrasse 180 umfahren. Seit >20 Jahren dürfen/müssen, vom Kanton bewilligt und entsprechend auch beschildert, die Kinder aus Sicherheitsgründen mit dem Fahrrad diese Strecke auf dem Trottoir zusammen mit den Fussgänger benutzen. Es darf nicht sein, dass >400 Millionen für das Projekt ausgegeben werden und am Schluss die Kinder ab der Emmentalstrasse 180 wieder auf das Trottoir ausweichen müssen. Im Projekt muss für den gesamten Schulweg (Emmentalstrasse 166 bis 234) eine Lösung gefunden werden: - Verkehrsberuhigung 30km/h - entsprechende Massnahmen: Strassenverengung Hindernisse, usw. - oetrennter Fahrradweg und Trottoir			x	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und Massnahme(n)	Anliegen	Entscheid Bauherrschaft	Stellungnahme Bauherrschaft
		G B O H		nb v p b w	
Themenbereich Projekt					
Thema: Projekt übrige (Variantenwahl)					
29	Verlauf der Umfahrung Hasle zu optimieren		<p>M21 Umfahrung Hasle geht durchs Dorf - unausgereifte Lösung.</p> <p>M21 Oberirdische erhöhte Führung der Umfahrungsstrasse von Hasle b.B. Um im Gesamtprojekt Kosten zu sparen, wird in Hasle nur eine oberirdische Umfahrung geplant. So wird Hasle Dorf in Zukunft von einem mehr als 70m breiten Verkehrskorridor mit Lärmschutzwänden zerschnitten. Autofahrer aus der Richtung Thun und Langnau werden zum Erreichen von Rüegsauschachen und Rüegsau mit der gewählten Variante unser Dorf zwei Mal durchfahren.</p> <p>M12 M21 wird als Umfahrung bezeichnet, führt aber durch die Siedlung hindurch. Stattliche Häuser u. 1 Gärtnerbetrieb müssen weichen. Die Planung muss revidiert werden. Wir sehen 2 Möglichkeiten: a) Nach Behebung des Staus am Bahnübergang dürfte es möglich sein, den verstopften Verkehr über den Bahnhofplatz zu führen und trotzdem akzeptable Querungen und Zugänge zum Bahnhof zu erreichen, zumal es sich hier um ein Verkehrs- und Geschäftszentrum und nicht um ein Wohnquartier handelt. Ähnlich wie mit M7 könnte auch die Einmündung von Rüegsau dosiert werden. Es erscheint wesentlich besser, den Verkehr hier zu bündeln, als über eine "Umfahrungsstrecke" durch ein bisher ziemlich ruhiges Wohngebiet zu führen. b) Sollte nicht auf die "Umfahrung" verzichtet werden, müsste diese aber den Gegebenheiten besser angepasst werden: Durchs Siedlungsgebiet darf keine Überlandstecke geplant werden, höchstens eine Entlastungsstrasse mit 50km/h. Durch die Beibehaltung des Tempolimits bis in den Kreisel Oberburg Süd könnte die Strasse selbst wie auch die M13B schlanker dimensioniert werden. Die Lärmemissionen in der Talsenke nehmen bei höherer Geschwindigkeit rasch zu - sowohl in der Höhe (dB) als auch in der Ausdehnung. Durch die Echowirkung des Talhangs würde das Naturschutzgebiet entlang der Emme und das Naherholungsgebiet mit dem beliebten Spielplatz durch eine höhere Geschwindigkeit stark belastet.</p> <p>M21 Die vorgesehene Umfahrungsstrasse beeinträchtigt das direkt angrenzende Siedlungsgebiet massiv. Die Hochstrasse wird weit herum gehört, trotz Lärmschutzwand. 80 Stundenkilometer sind daher nicht angemessen. Für viele Verkehrsbeziehungen (von Rüegsau zum Migros-Einkaufszentrum und Richtung Thun) entstehen längere Wegbeziehungen mit zweimaliger Durchquerung von Hasle. Die Wirkung dieser Umfahrung ist ebenfalls zweifelhaft.</p> <p>M21 Wegen dieser Sackgasse wird der Verkehr aus Richtung Rüegsauschachen zweimal durch Hasle fahren müssen um z.B. ins Migros zu gelangen (Richtung Langnau).</p>	x x x x	<p>Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung für den Abschnitt Hasle stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die Bündelung der Verkehrswege im Bereich Kalchofen - Riefershüsem führt zu keiner zusätzlichen Zerschneidung des Siedlungsgebietes und des Kulturlandes. Durch die neue Umfahrungsstrasse wird eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der Kalchofenstrasse erzielt. Die Halbierung des Verkehrs bewirkt einen Abbau des Zerschneidungseffekts der Kalchofenstrasse im Bereich des Bahnhofs. Die Sperrung der Durchfahrt für den MIV mit den Massnahmen im Bereich des Bahnhofvorplatzes schafft für die Gemeinde die Möglichkeit für eine umfassende Neugestaltung des Bahnhofumfeldes. Gleichzeitig bedeutet diese Massnahmen für den MIV von Riefershüsem (bzw. Thun und Langnau) in Richtung Rüegsauschachen einen Umweg von ca. 900 m, der jedoch staufrei sein wird.</p> <p>Das Lichttraumprofil nach der gültigen Norm würde sich bei einer tieferen Geschwindigkeit tatsächlich leicht reduzieren. Jedoch ist es aufgrund der Anforderungen des Unterhalts (2-spurige Verkehrsführung reduziert bei seitlichen Unterhaltsarbeiten) nicht möglich die im Projekt definierte Strassenbreite zu reduzieren.</p> <p>Die gesetzlich vorgegebenen Lärmimmissionsgrenzen werden auch bei Tempo 60/80 auf der Umfahrung eingehalten. Die Kalchofenstrasse wird um 50% (9'000 Fahrzeuge / Tag) entlastet. Es ist richtig, dass für einige wenige Verkehrsbeziehungen mit der neuen Umfahrung längere Fahrwege entstehen, insbesondere für Ziel-/Quellverkehr nach Hasle. Für den Grossteil des Verkehrs werden die Wege jedoch kürzer, das Siedlungsgebiet von Hasle wird vom Verkehr und den Verkehrsimmissionen entlastet.</p>

13.2 Sämtliche Anliegen

Im Anhang A6 finden Sie sämtliche gebündelten Anliegen inklusive Stellungnahme der Bauherrschaft.

14 Projektanpassungen infolge Mitwirkung

Von den 257 Eingaben im Rahmen der Mitwirkung wurden bei 178 Eingaben Anliegen festgestellt. Aufgeteilt in einzelne Aussagen ergeben diese 790 Anliegen. Diese wurden wiederum in gebündelte Anliegen zusammengefasst, die dieselbe Antwort erfordern. Insgesamt wurden 419 gebündelte Anliegen erfasst.

Aufgrund der Prüfung der Anliegen durch die jeweiligen Experten hat die Bauherrschaft den Entscheid getroffen, ob ein Anliegen zu «Berücksichtigen» ist respektive ob eine Projektanpassung nötig ist. Mit «Näher prüfen» wurden diejenigen Anliegen kategorisiert, welche in der Ausführungsphase berücksichtigt werden müssen, aber für das Auflageverfahren nicht relevant sind (beispielsweise wie während dem Bau die Zu- und Wegfahrt eines Gewerbebetriebs im Detail geregelt wird). Mit «Weiterleiten» wurde diejenigen Anliegen taxiert, die beispielsweise an die zuständige Gemeinde weiterzuleiten ist, da der Kanton nicht zuständig ist.

Die Resultate der Prüfung der gebündelten Anliegen ist in nachfolgender Tabelle zusammengefasst:

Ergebnis	Anzahl
Nicht berücksichtigen	184
Bereits vorgesehen	163
Näher prüfen	37
Berücksichtigen	28
Weiterleiten	7
Total gebündelte Anliegen	419

Insgesamt wurden im Mitwirkungsverfahren 28 Projektanpassungen beschlossen, 37 Anliegen werden in der Ausführungsphase mit den Eingebenden geklärt und 7 Anliegen weitergeleitet an die zuständige Stelle. Bereits im Projekt vorgesehen sind 163 Anliegen; nicht berücksichtigt werden 184 Anliegen. Die doch recht hohe Zahl der nicht berücksichtigten Anliegen erscheint auf den ersten Blick recht hoch, relativiert sich aber durch die Tatsache, dass viele Anliegen nicht innerhalb des Projektperimeters angesiedelt sind und dass auf Grund der Gesetze, Normen und weiteren Vorgaben nicht alle Wünsche erfüllt werden können. Weiter gab es einige Anliegen, die auf die Variantenwahl gemäss Mitwirkung auf Stufe Vorprojekt zurückgekommen sind.

In der nachfolgenden Tabelle sind diejenigen Anliegen aufgeführt, welche als Projektanpassung berücksichtigt werden:

Gesamtprojekt – 5 Berücksichtigungen
Absprache Bauphasen mit Bahnbetreiber: Anforderungen Totalsperren, bahnspezifische Randbedingungen und Bausicherheitsmassnahmen werden aufgenommen.
Vorgabe Absprache Bauphasen mit Busbetrieb wird berücksichtigt.
Begleitung durch Gestaltungsausschuss wird für die Genehmigungsplanung und die weiteren Projektphasen aufgenommen.
Absprache Bepflanzung mit Pro Natura: wird berücksichtigt.
Fehlerhafte Bezeichnungen in Projektunterlagen: Die Projektunterlagen werden für den weiteren Projektverlauf angepasst .

Abschnitt Burgdorf / Lyssach – 12 Berücksichtigungen

M2: **Verzicht auf Fahrverbot Storretenstrasse:** Die Storretenstrasse wird bei Inbetriebnahme der Verkehrsdosierung VS BOH einem Verkehrsmonitoring unterworfen. Erst bei nachgewiesenem Bedarf, d.h. starker Verkehrszunahme bzw. grossem Ausweichverkehr werden hier Begleitmassnahmen wie ein Fahrverbot oder eine erweiterte Dosierung vorgenommen.⁵

M3A: **Vorgaben Totalsperre Buchmatt** Bahnbetreiber in Abhängigkeit Sommer-/Herbstferien werden berücksichtigt.

M3A: **Anforderungen** Bahnbetreiber an **temporären Bahnübergang Buchmatt** werden berücksichtigt.

M3A: Bahnspezifische Randbedingungen UF Buchmatt: **Die Erschliessung der Bahnhaltestelle wird optimiert.**

M3A: **Bahnspezifische Randbedingungen** UF Buchmatt Bereich **Querung Mühlbach:** Die notwendigen Anpassungen wurden bilateral besprochen und werden wo möglich berücksichtigt.

M3A: **Verschiebung Werbepylon** Areal Kirchbergstrasse wird mit Verschiebung Ausfahrt berücksichtigt.

M3B: Der **Anschluss** an den bestehenden **Fuss- und Radweg** beim Spital **Richtung Steinhof wird sichergestellt und optimiert.**

M3B: Die **Veloführung** im Bereich der **Bushaltestelle Spital** wird in Bezug auf Sicherheit **optimiert** (u.a. auch für Buschauffeure).

M3B: **Schulweg über Spital-Areal sicherer gestalten:** Wiederherstellung Geländer als Bestand nach vorgängiger Wiedermontage durch den Eigentümer wird berücksichtigt

M3B: **Lärmschutz** Bereich **UF Spital (Ostseite** der UF): Im Zuge des Projekts werden Lärmschutzmassnahmen realisiert und sind Projektbestandteil der VS BOH. Das Anliegen **wird bilateral mit dem Eigentümer besprochen vor der Auflage.**

M8: **Zusätzliche Ampel** auf **Steinhofstrasse** für Priorisierung Buslinie 462.

Abschnitt Oberburg – 6 Berücksichtigungen

M12: **Schulweg Oberburg** sicherer gestalten: Auf den Schulwegen werden Fussgängerstreifen vorgesehen bei T30. Insbesondere im Bereich vor der Kreuzung der Emmentalstrasse mit der Bärenstrasse.

M12: Anliegen Gewerbe Oberburg, **Baum vor Geschäft** geplant: Die **Bepflanzung** wird so **optimiert**, dass die Zufahrten gewährleistet sind. Das Vorland bietet zu wenig Platz, um ein Längsparkieren anzubieten, es gibt jedoch seitlich des Gebäudes eine Zufahrt auf Parkplätze oder Garagen im hinteren Teil der Parzelle.

M12: Anliegen Gewerbe Oberburg, **3 Bäume vor Geschäft** geplant: Der einfache Warenumschlag ist für das Geschäft gegenüber der Gestaltung vorrangig. Aus diesem Grund werden **zwei der drei Bäume** vor dem Geschäft aus dem Projekt **entfernt.**

M20: Für die **Querung des Kreisels Oberburg Süd für zu Fuss Gehende und Velos** wird der Fussgängerstreifen mit einer Schutzinsel **optimiert** (Für eine Unterführung ist kein Platz vorhanden).⁶

⁵ trotz Bündelung zwei verschiedene Anliegen erfasst: Projektanpassung entspricht zwei Berücksichtigungen.

⁶ trotz Bündelung drei verschiedene Anliegen erfasst: Projektanpassung entspricht drei Berücksichtigungen.

Abschnitt Hasle b.B. – 5 Berücksichtigungen

M14: Anliegen Gewerbe Hasle, **1 m breiter Streifen wird verbaut**; Anlieferung und Manövrieren nicht mehr gewährleistet: Das Projekt wird an dieser Stelle soweit möglich optimiert und so angepasst, dass die **heutige Situation der Ein- und Ausfahrten aufrecht erhalten** werden kann.

M15: Koordination Umbau Gleisanlagen Hasle: **Abstimmung mit Bahnhofsumbau** wird aufgenommen.

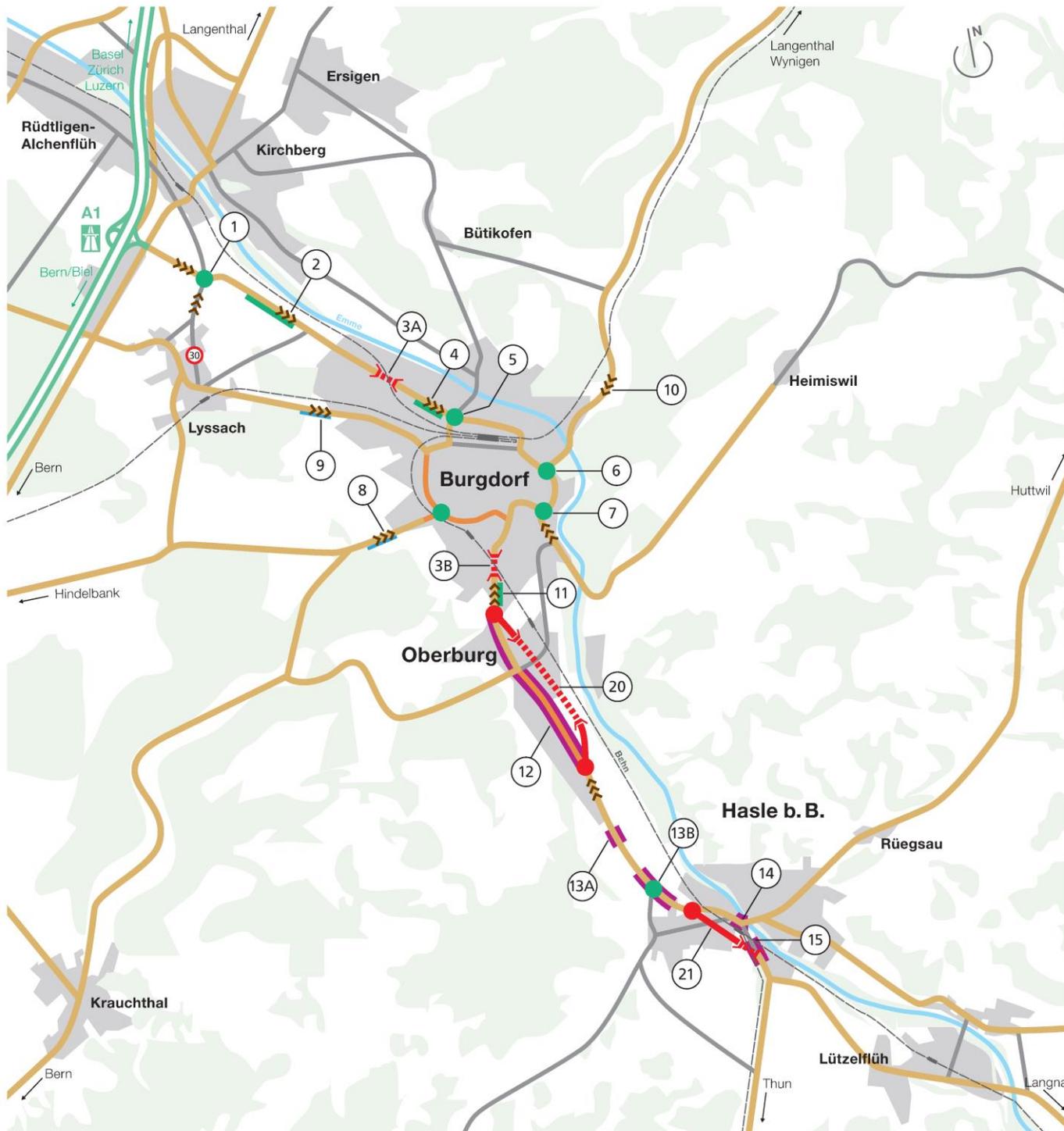
M21: **Bahnspezifische Randbedingungen** Hasle: Die notwendigen Anpassungen wurden bilateral besprochen und werden wo möglich berücksichtigt (exkl. UF Dorfstrasse).

M21: Raumsicherung für Gleis- und Perronanpassung Bahnbetreiber: **Die UF Eichholz wird gemäss bilateralen Absprachen verlängert.**

M21: **Leitplanke Seite Bahn** wird berücksichtigt.

Anmerkung: Die Anliegen der Amts- und Fachstellen werden nicht im Mitwirkungsbericht abgehandelt.

Anhang A1 – Übersichtsplan Gesamtprojekt



Massnahmenplan

- 1 Dosierung und ÖV-Bevorzugung Lyssachsachen
- 2 Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Schachen
- 3A Bahnunterführung Buchmatt
- 3B Bahnunterführung Spital
- 4 Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Kirchbergstrasse
- 5 ÖV-Bevorzugung Tiergartenkreisel
- 6 ÖV-Bevorzugung Rösslikreuzung
- 7 Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse
- 8 Dosierung Bernstrasse, ÖV-Bevorzugung Bern-/Steinhofstrasse
- 9 Dosierung Lyssachstrasse
- 10 Dosierung Wynigenstrasse
- 11 Busspur mit Dosierung und ÖV-Bevorzugung Oberburgstrasse
- 12 Strassenumgestaltung Oberburg
- 13A Strassenumgestaltung Tschamerie
- 13B Umbau Kreisverkehr Biembach mit ÖV-Bevorzugung
- 14 Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz
- 15 Bahnübergang à Niveau nur für Langsamverkehr
- 20 Umfahrung Oberburg
- 21 Umfahrung Hasle b. B.

-  Kantonsstrasse
-  wichtige Gemeindestrasse
-  Gemeindestrasse
-  Umfahrung offen / Tunnel (Kantonsstrasse)
-  neue Bahnunterführung
-  neuer Knoten
-  Umgestaltung
-  Busspur
-  ÖV-Bevorzugung
-  Verkehrsdosierung
-  Radstreifen
-  Tempo 30 / Fahrverbot, Zubringer gestattet

Anhang A2 – Textbaustein für Gemeinde-Webseiten

Textbaustein für Webseiten der Gemeinden

Vorankündigung der Mitwirkung zur Verkehrssanierung Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B. «Emmentalwärts»

Der Kanton Bern legt den Entwurf des Bauprojekts zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle «Emmentalwärts» vom 1. bis 31. Mai 2019 zur öffentlichen Mitwirkung auf und führt zudem im Beisein von Regierungspräsident Christoph Neuhaus und Oberingenieur Roger Schibler vier Informationsanlässe in den Standortgemeinden durch:

Lyssach	30.04.2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle Schulstrasse 15
Burgdorf	02.05.2019, 19.00 Uhr, Aula Gsteighof, Pestalozzistr. 73
Hasle b.B.	03.05.2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle Preisegg
Oberburg	09.05.2019, 19.00 Uhr, Aula Schule Stöckernfeldstrasse

Alle Pläne sind ab 1. Mai in der zentralen Planungsausstellung an der Dunantstrasse 7B, 2. Obergeschoss, in Burgdorf zu besichtigen und werden ab 1. Mai auf der neuen Projektwebsite www.emmentalwaerts.bve.be.ch aufgeschaltet.

Öffnungszeiten Hauptausstellung Burgdorf

Ohne Auskunftsperson: Montag 09.00 – 12.00 Uhr, 13.30 – 17.00 Uhr
Freitag 09.00 – 12.00 Uhr, 13.30 – 17.00 Uhr

Mit Auskunftsperson: Mittwoch 17.00 – 20.00 Uhr
Samstag 09.00 – 12.00 Uhr

Gruppen ab 10 Personen auf Anmeldung: Telefon 031 635 53 00

Teilausstellung Hasle b.B.

Gemeindeverwaltung Hasle b.B., Bahnhofplatz 5, 3415, Hasle b.B., geöffnet während der Bürozeiten

Anhang A3 – Publikationstext Mitwirkungsverfahren Kantonsstrassen

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf
Telefon +41 31 635 53 00
www.be.ch/tba
info.tbaoik4@bve.be.ch

Jürgen Seeber
Direktwahl +41 31 635 53 12
juergen.seeber@bve.be.ch

11. April 2019

Publikationstext

Mitwirkungsverfahren Kantonsstrassen



Die kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, vertreten durch den Oberingenieurkreis IV, legt das nachstehende Bauvorhaben gemäss Artikel 29 des Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 (SG) i.V.m. Artikel 58 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG) der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vor. Die Bevölkerung ist eingeladen, bis zum Ablauf der Auflage ihre Anregungen und Einwendungen dem Oberingenieurkreis IV, Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf schriftlich mitzuteilen.

Der Oberingenieurkreis IV informiert mit einer umfassenden Planausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt in Burgdorf, Dunantstrasse 7b (2. Stock) und mittels Informationsveranstaltungen in den Gemeinden Lyssach, Oberburg, Hasle b.B. und der Stadt Burgdorf über das Vorhaben.

Kantonsstrasse Nr.: 23, Kirchberg - Burgdorf - Ramsei - Huttwil
Kantonsstrasse Nr.: 240, Burgdorf - Wynigen - Langenthal
Kantonsstrasse Nr.: 229, Kiesen - Konolfingen - Biglen - Halse - Affoltern - Kleindietwil
Kantonsstrasse Nr.: 234.4, Boll - Lindental - Krauchthal - Oberburg
Kantonsstrasse Nr.: 245, Hindelbank - Burgdorf - Heimiswil
Kantonsstrasse Nr.: 245.4, Verbindungsstrasse Heimiswilstrasse - Sägegasse
Kantonsstrasse Nr.: 1402, Lyssach/Chappeli - Lyssach - Burgdorf

Gemeinden: Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b.B.

Vorhaben: 10273 / Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle

Auflagestellen: Das vollständige Mitwirkungsossier (Bauprojekt) liegt während der Öffnungszeiten bei folgenden Auflagestellen zur öffentlichen Einsichtnahme auf:

- Ausstellung im Verwaltungszentrum Neumatt, Dunantstrasse 7b (2. Stock), 3400 Burgdorf

- Gemeindeverwaltung Lyssach, Hubelgasse 24, 3421 Lyssach
- Baudirektion Burgdorf, Lyssachstrasse 92, 3401 Burgdorf
- Gemeindeverwaltung Oberburg, Emmentalstrasse 11, 3414 Oberburg
- Gemeindeverwaltung Hasle b.B., Bahnhofplatz 5, 3415 Hasle b.B.

Auflagedauer: vom 1. Mai bis 31. Mai 2019

Öffnungszeiten Ausstellung Verwaltungszentrum Neumatt, Dunantstrasse 7b, 3400 Burgdorf:

jeweils Montag 9.00 bis 12.00 und 13.30 bis 17.00 Uhr
jeweils Mittwoch 17.00 bis 20.00 Uhr
jeweils Freitag 9.00 bis 12.00 und 13.30 bis 17.00 Uhr
jeweils Samstag 9.00 bis 12.00 Uhr

Für die Beantwortung von Fragen steht Ihnen jeweils Mittwochs und Samstags in der Ausstellung Verwaltungszentrum Neumatt eine Auskunftsperson zur Verfügung.

Andere Zeiten sind für Gruppen ab 10 Personen auf Anmeldung (Telefon 031 635 53 00) möglich.

Öffnungszeiten Gemeindeverwaltungen:

während den ordentlichen Schalteröffnungszeiten der jeweiligen Gemeindeverwaltung

Hinweis: Einsprachen können nicht bereits im Mitwirkungsverfahren, sondern erst im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe eingereicht werden.

Einladung zu den öffentlichen Informationsveranstaltungen

Der Regierungspräsident Christoph Neuhaus und die Gemeinden Lyssach, Hasle b.B., Oberburg sowie die Stadt Burgdorf laden die Bevölkerung zu öffentlichen Informationsveranstaltungen ein:

Informationsveranstaltungen:

Lyssach	Dienstag, 30. April 2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle, Schulstrasse 15
Burgdorf	Donnerstag, 2. Mai 2019, 19.00 Uhr, Aula Gsteighof, Pestalozzistr. 73
Hasle b.B.	Freitag, 3. Mai 2019, 19.00 Uhr, Mehrzweckhalle Preisegg
Oberburg	Donnerstag, 9. Mai 2019, 19.00 Uhr, Aula Schule Stöckernfeldstrasse

An diesem Anlass wird das Mitwirkungsprojekt vorgestellt und Fragen dazu beantwortet. Wir freuen uns über den Besuch von zahlreichen Interessierten.

Burgdorf, 11.04.2019
Oberingenieurkreis IV

Geht zur zweimaligen Publikation an (per E-Mail):

- Amtsblatt des Kantons Bern (Erscheinungsdaten: 17. April 2019 und 24. April 2019)
- Anzeiger Burgdorf (Erscheinungsdaten: 18. April 2019 und 25. April 2019)
- Anzeiger Kirchberg (Erscheinungsdaten: 18. April 2019 und 25. April 2019)

Freundliche Grüsse

Oberingenieurkreis IV



Roger Schibler

Kreisoberingenieur

Kopie zur Kenntnis an:

- Gemeinderat der Stadt Burgdorf, Kirchbühl 19, Postfach 1570, 3401 Burgdorf
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Ersigen, Rumendingenstrasse 1, 3423 Ersigen
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Hasle b. B., Bahnhofplatz 5, 3415 Hasle b. B.
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Heimiswil, Oberdorf 1, 3412 Heimiswil
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Hindelbank, Dorfstrasse 14, 3324 Hindelbank
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Kirchberg, Solothurnstrasse 2, 3422 Kirchberg
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Krauchthal, Länggasse 1, 3326 Krauchthal
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Lützelflüh, Kirchplatz 1, 3432 Lützelflüh
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Lyssach, Hubelgasse 24, 3421 Lyssach
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Mötschwil, Länggasse 1, 3326 Krauchthal
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Oberburg, Emmentalstrasse 11, 3414 Oberburg
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Rüdtligen-Alchenflüh, Jurastrasse 19, 3422 Alchenflüh
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Rüegsau, Rüegsaustrasse 40, 3415 Rüegsausachen
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Rüti b. L., Hubelgasse 24, 3421 Lyssach
- Gemeinderat der Einwohnergemeinde Wynigen, Dorfstrasse 3, 3472 Wynigen
- Baudirektion der Stadt Burgdorf, Lyssachstrasse 92, 3401 Burgdorf
- Regionalkonferenz Emmental, Bernstrasse 21, 3400 Burgdorf
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Anhang A4 – Fragebogen zur Mitwirkung «Emmentalwärts»

Fragebogen zur Mitwirkung «Emmentalwärts»

1. – 31. Mai 2019

Sehr geehrte Damen und Herren

2015 war die Bevölkerung der Region Burgdorf eingeladen, ein erstes Mal zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle Stellung zu nehmen. Damals ging es um die Grundsatzfrage, ob zur Lösung der Verkehrsprobleme im unteren Emmental Umfahrungsstrassen gebaut werden sollen, oder ob Verbesserungsmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt werden sollen. Über 4000 Personen, Firmen und Organisationen nahmen am Mitwirkungsverfahren teil. Das Bauprojekt, das nun im Entwurf vorliegt, steht im Einklang mit den Ergebnissen der Mitwirkung 2015: In Burgdorf werden Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt. Oberburg und Hasle b.B. sollen umfahren werden.

Nun liegt der Entwurf des Bauprojekts zur Mitwirkung auf. Es geht darin nicht mehr um einen Variantenentscheid, sondern um die konkrete Ausgestaltung des Bauprojekts und der geplanten Massnahmen.

Ihre Meinung ist uns wichtig. Sie hilft uns, Konflikte frühzeitig anzugehen und das Projekt weiter zu verbessern. Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie für Ihre Stellungnahme diesen Fragebogen nutzen.



Angaben zur Absenderin / zum Absender

Name / Vorname	<input type="text"/>
Organisation	<input type="text"/>
Strasse	<input type="text"/>
PLZ, Ort	<input type="text"/>
E-Mail-Adresse	<input type="text"/>
Telefon (tagsüber)	<input type="text"/>

Ich bin vor allem als ...

<input type="checkbox"/> Autofahrer/-in	<input type="checkbox"/> Velofahrer/-in	<input type="checkbox"/> Fussgänger/-in
<input type="checkbox"/> Anwohner/-in	<input type="checkbox"/> Liegenschaftseigentümer/-in	
<input type="checkbox"/> interessierte/-r Bürger/-in		

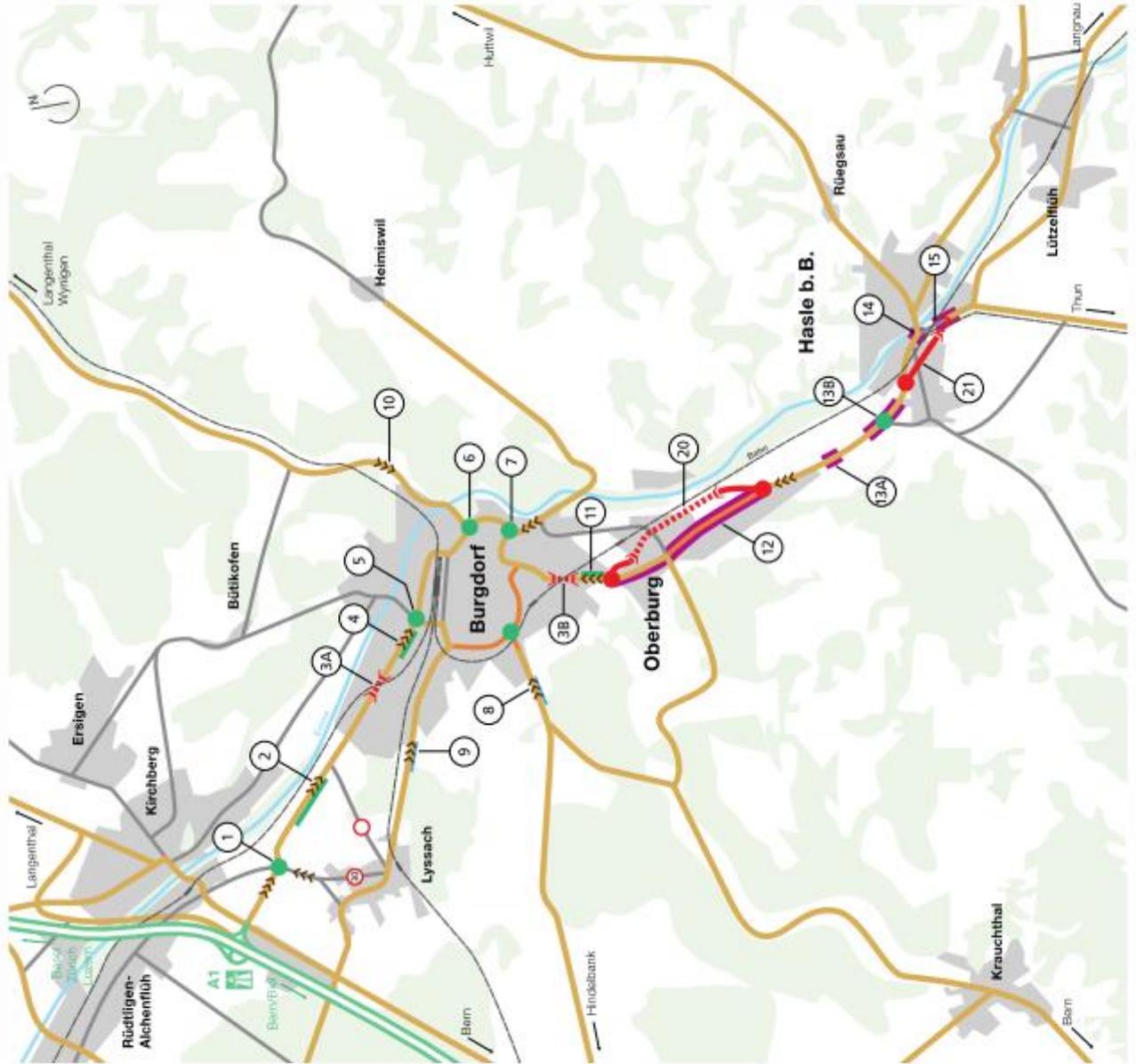
... vom Vorhaben betroffen (mehrere Kreuze zulässig)

Hinweise:

Falls Sie zu mehr als 5 einzelnen Massnahmen Stellung nehmen möchten, bitten wir Sie, einen weiteren Fragebogen auszufüllen.

Bitte speichern Sie den/die ausgefüllten Fragebogen nach dem Ausfüllen auf Ihrem Rechner ab und mailen Sie diese(n) bis am 31. Mai 2019 an: info.tbaoik4@bve.be.ch

Massnahmenplan



Gesamtverkehrslösung «Emmentalwärts»

Allgemeine Bemerkungen zur Verkehrslösung «Emmentalwärts»:

Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen (Bitte Nummer angeben, vgl. Plan Fragebogen Seite 2)

Massnahme M in "bitte auswählen"

evtl. Parzellen Nr.:

Eigentümer:

"bitte auswählen"

Stellungnahme:

Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen (Bitte Nummer angeben, vgl. Plan Fragebogen Seite 2)

Massnahme M in "bitte auswählen"

evtl. Parzellen Nr.:

Eigentümer:

"bitte auswählen"

Stellungnahme:

Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen (Bitte Nummer angeben, vgl. Plan Fragebogen Seite 2)Massnahme M in "bitte auswählen"evtl. Parzellen Nr.:

Eigentümer:

"bitte auswählen"

Stellungnahme:

Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen (Bitte Nummer angeben, vgl. Plan Fragebogen Seite 2)Massnahme M in "bitte auswählen"evtl. Parzellen Nr.:

Eigentümer:

"bitte auswählen"

Stellungnahme:

Stellungnahmen zu einzelnen Massnahmen (Bitte Nummer angeben, vgl. Plan Fragebogen Seite 2)Massnahme M in "bitte auswählen"evtl. Parzellen Nr.:

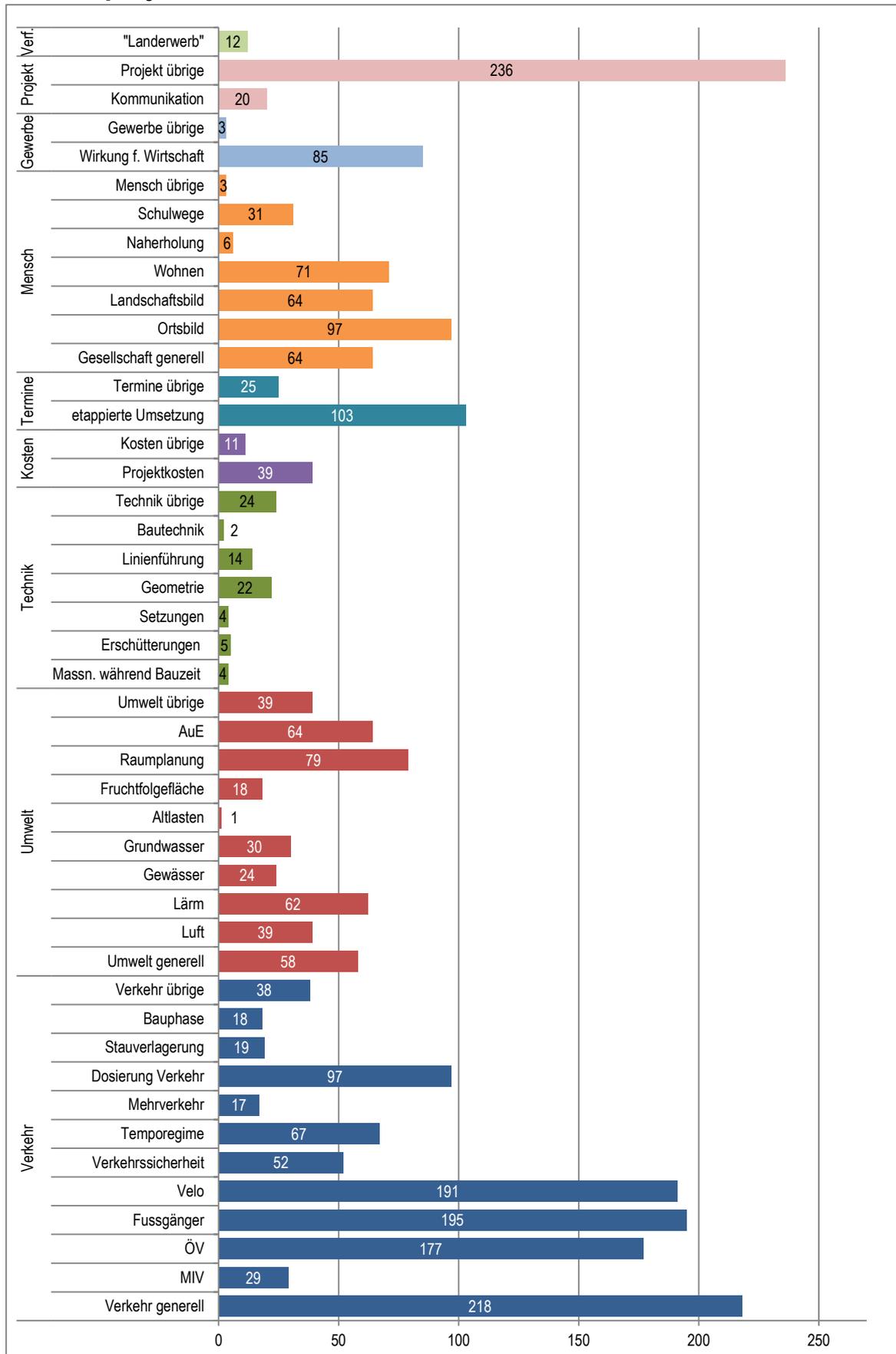
Eigentümer:

"bitte auswählen"

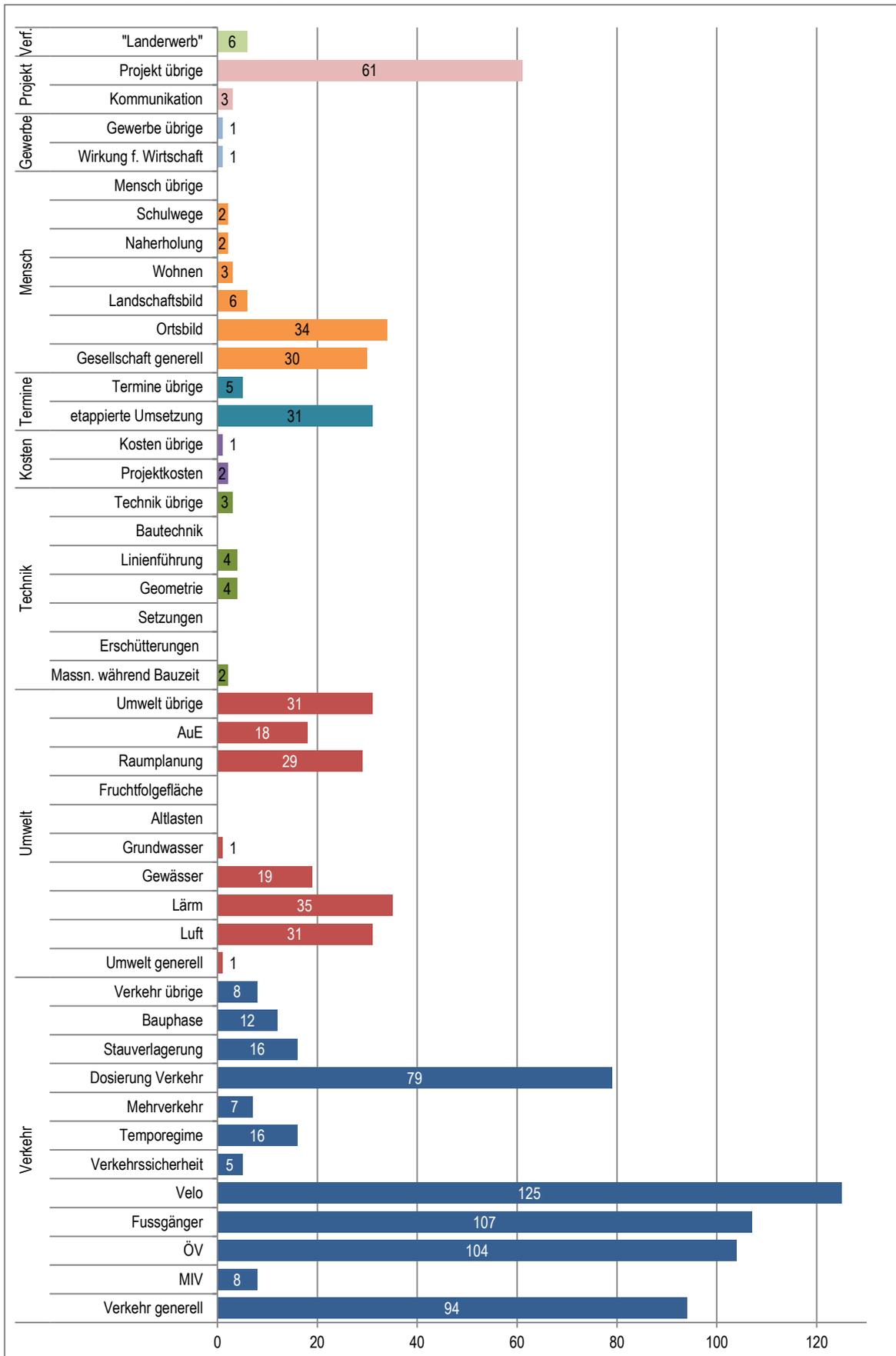
Stellungnahme:

Anhang A5 – Grafiken

Gesamtprojekt

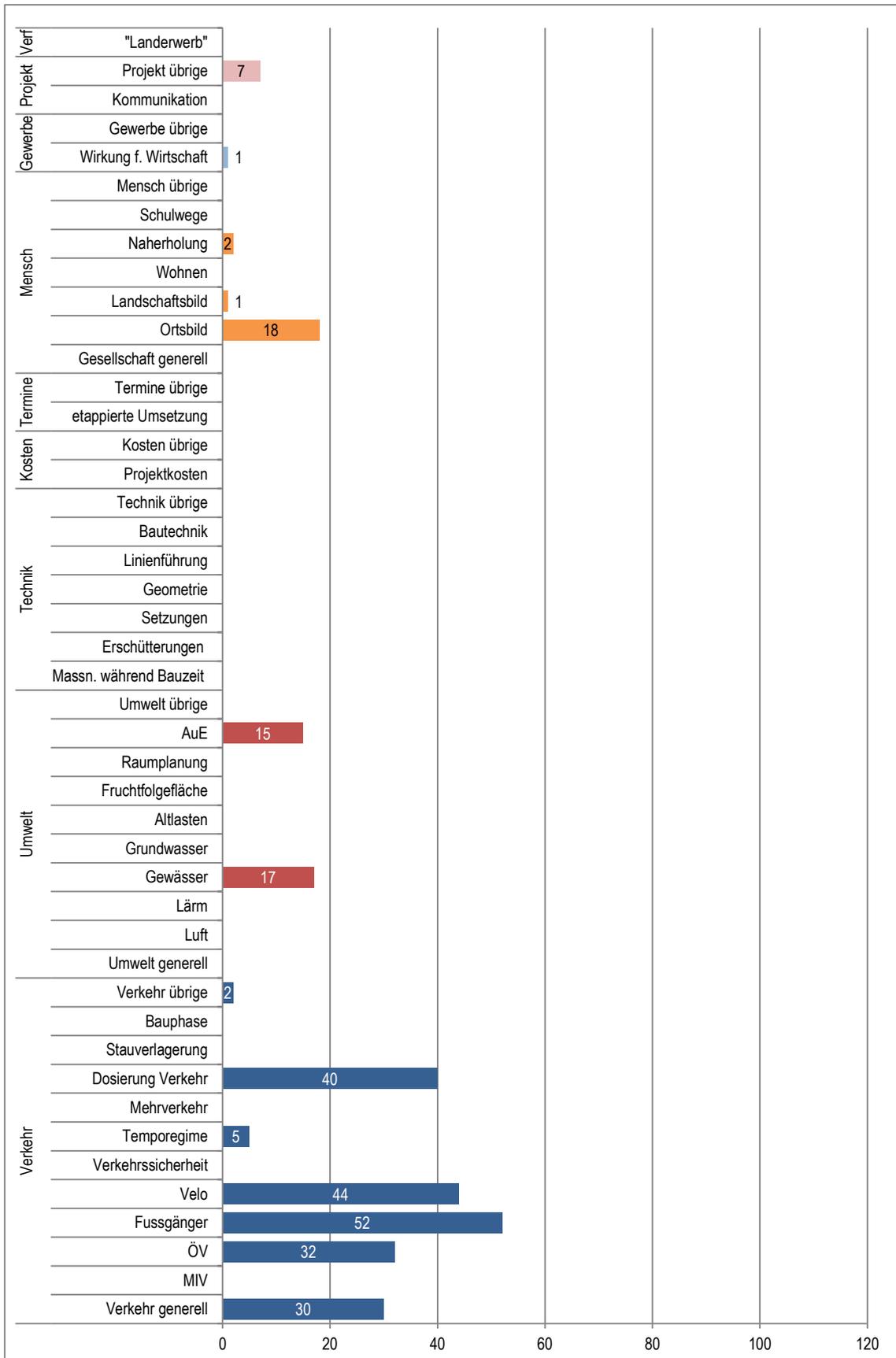


Abschnitt Burgdorf/Lyssach



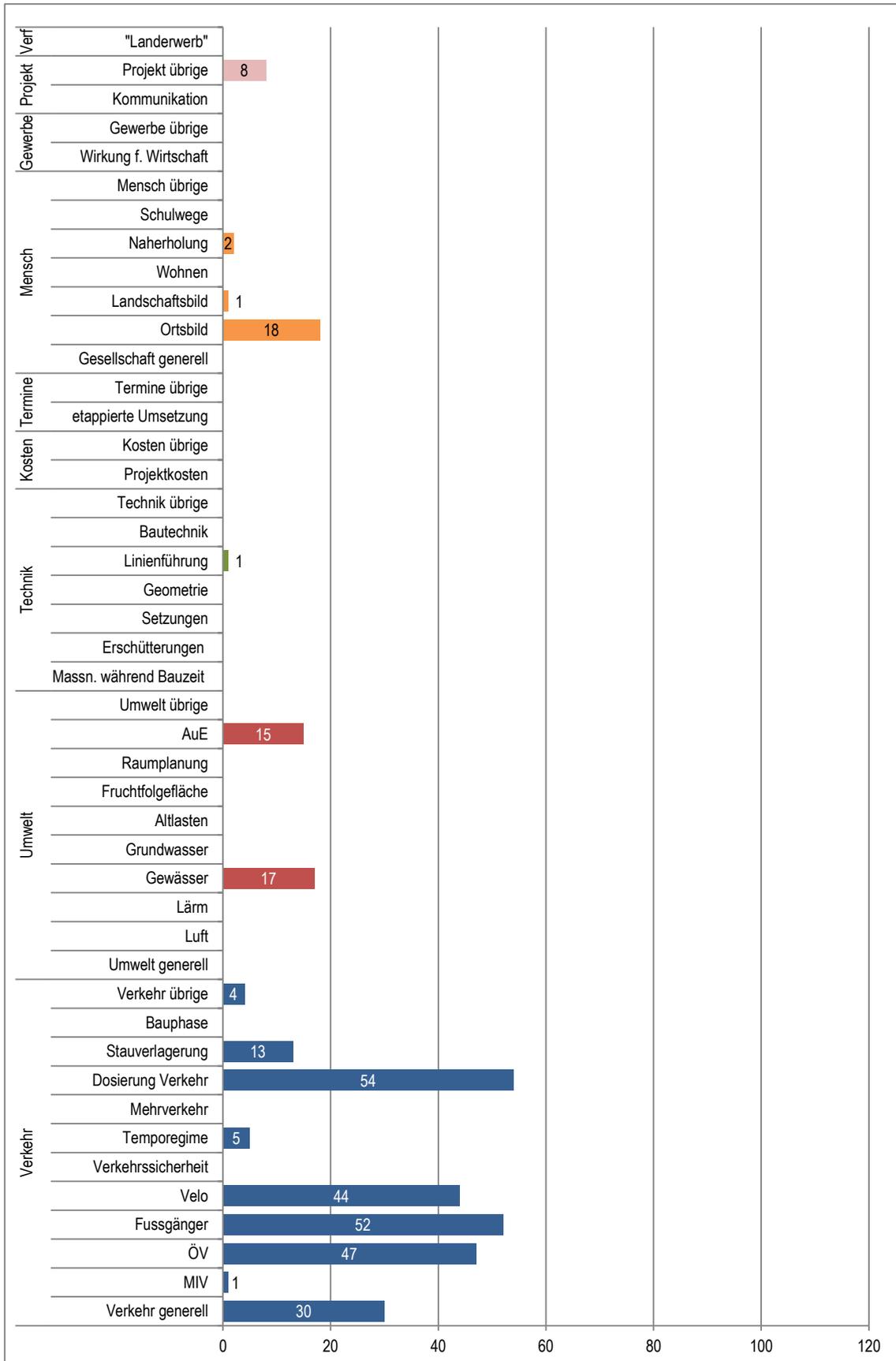
Massnahme M1 (Dosierung und ÖV Bevorzugung Lyssachsachsen)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M1 erkennbar:



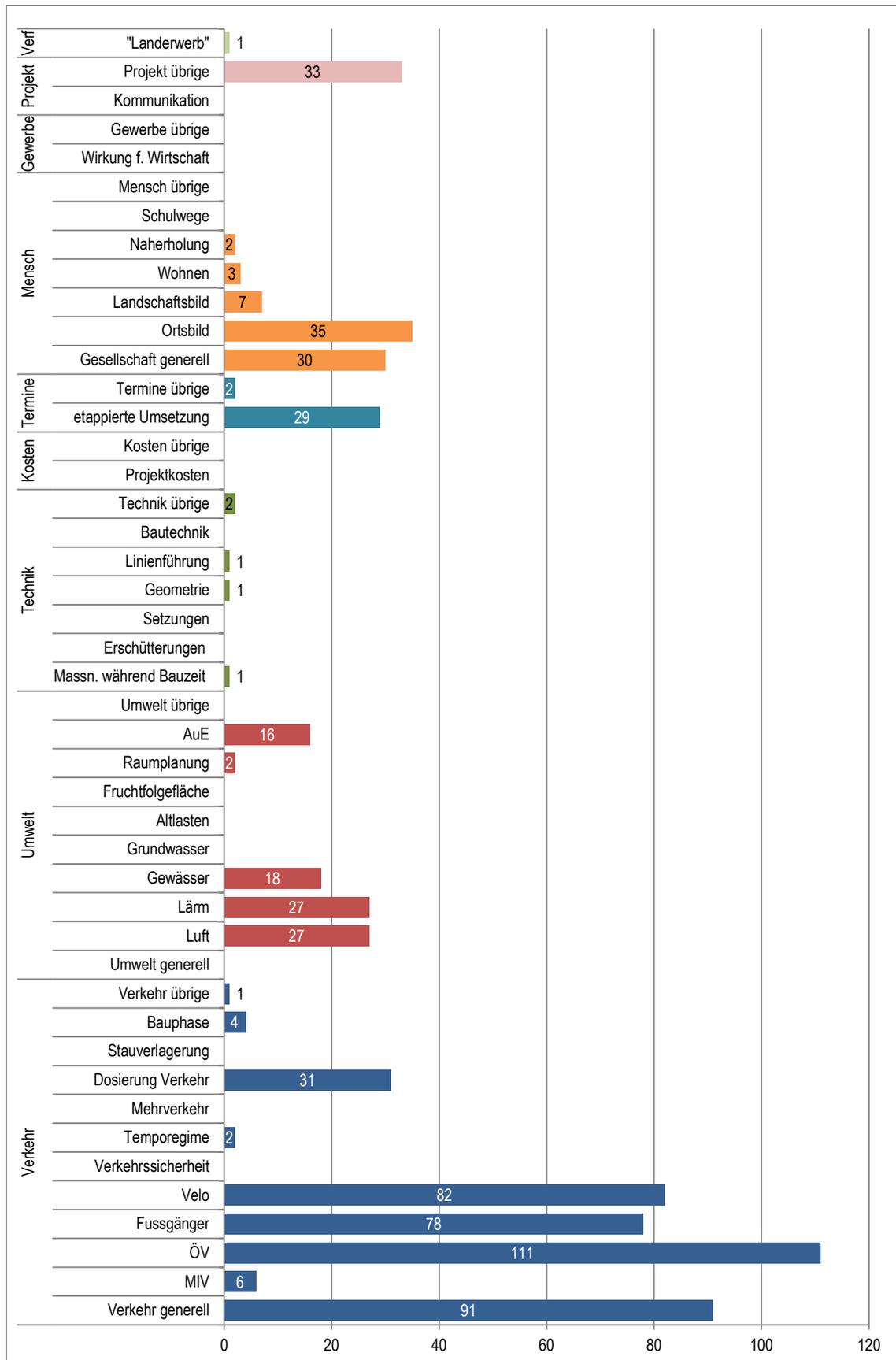
Massnahme M2 (Busspur m. Dosierung + ÖV Bevorzugung Schachen)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M2 erkennbar:



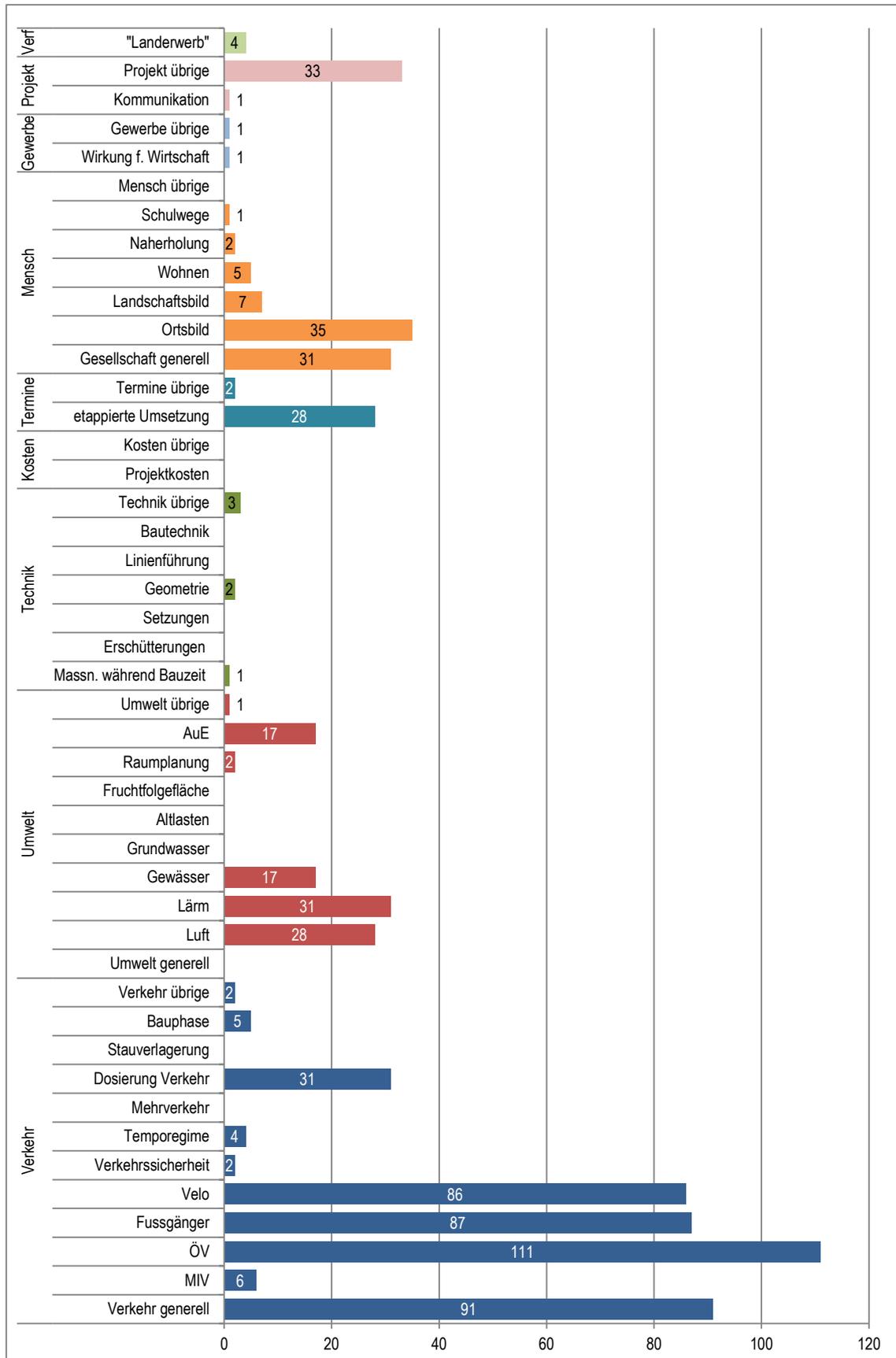
Massnahme M3A (UF Buchmatt)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M3A erkennbar:



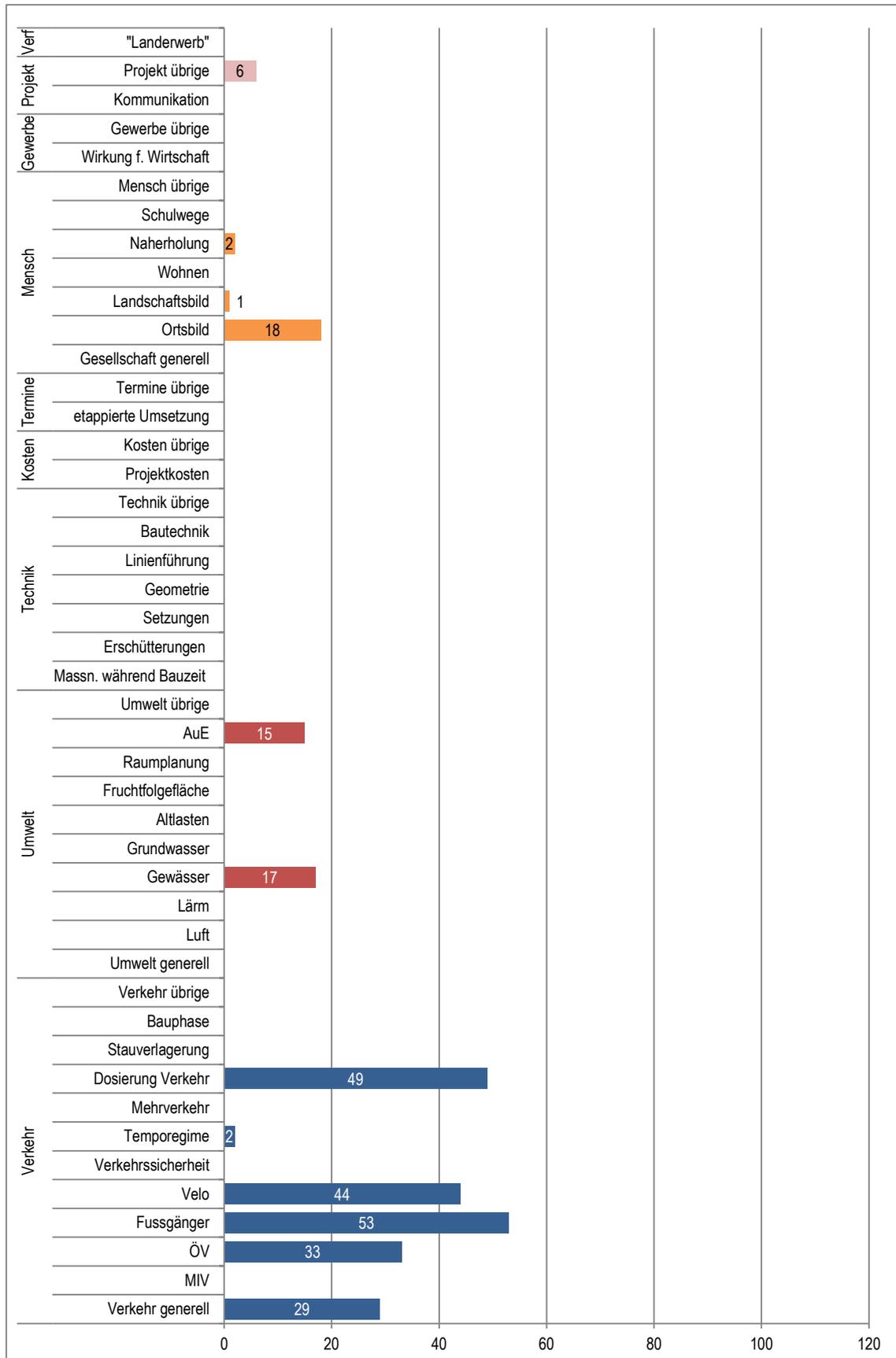
Massnahme M3B (UF Spital)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M3B erkennbar:



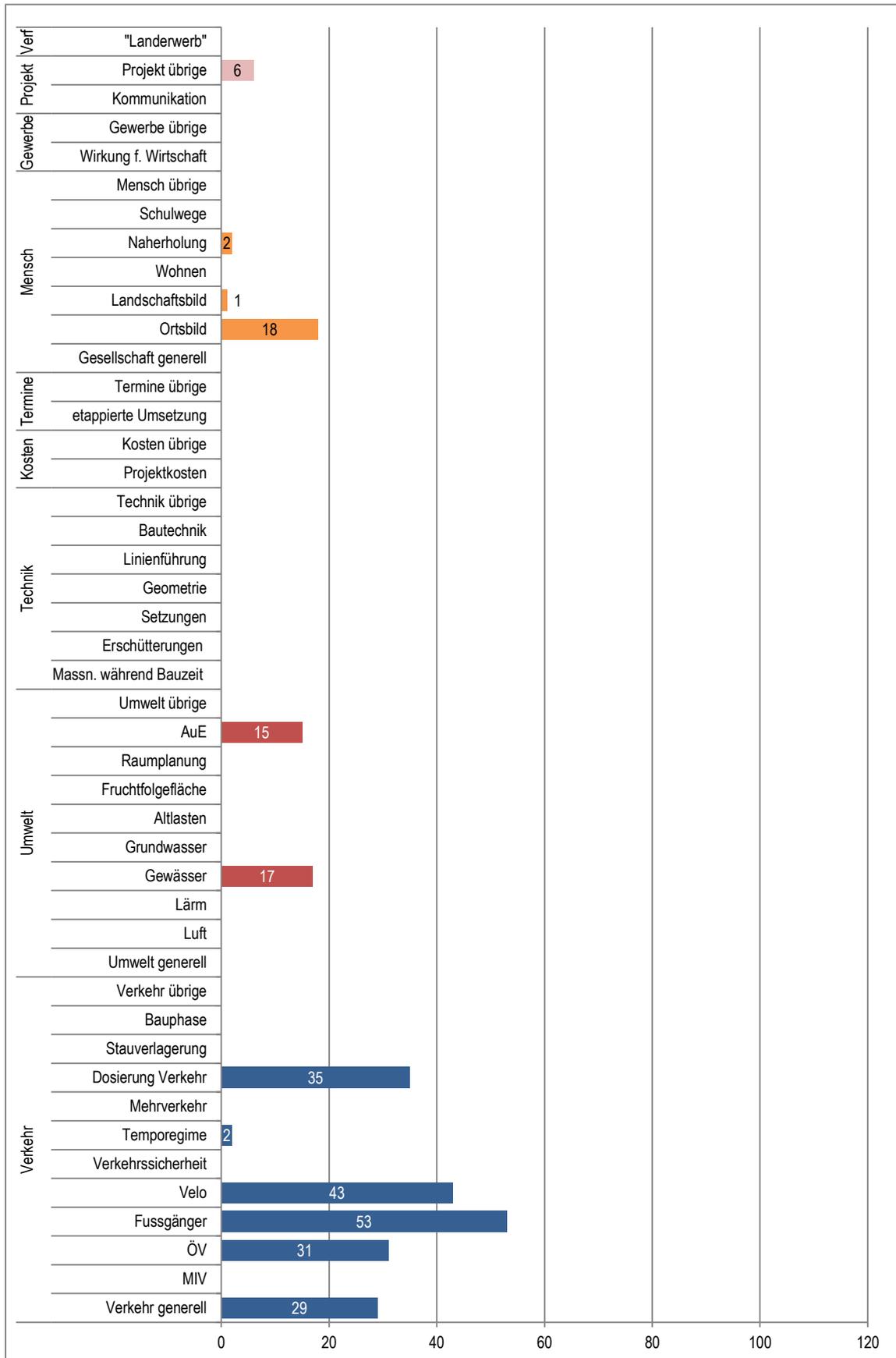
Massnahme M4 (Busspur Dosierung + ÖV Bevorzugung Kirchbergstr.)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M4 erkennbar:



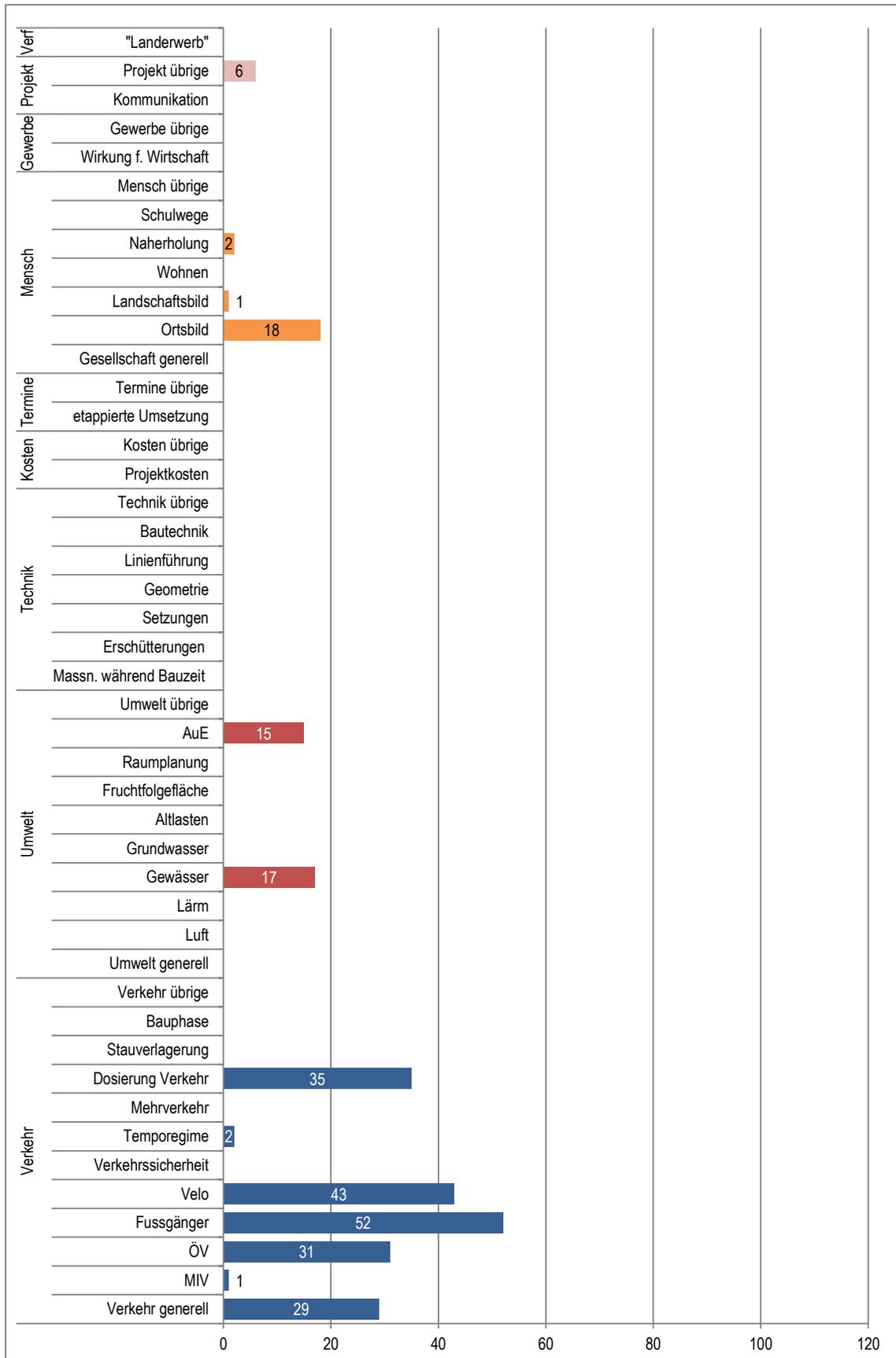
Massnahme M5 (ÖV Bevorzugung Tiergarten Kreisel)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M5 erkennbar:



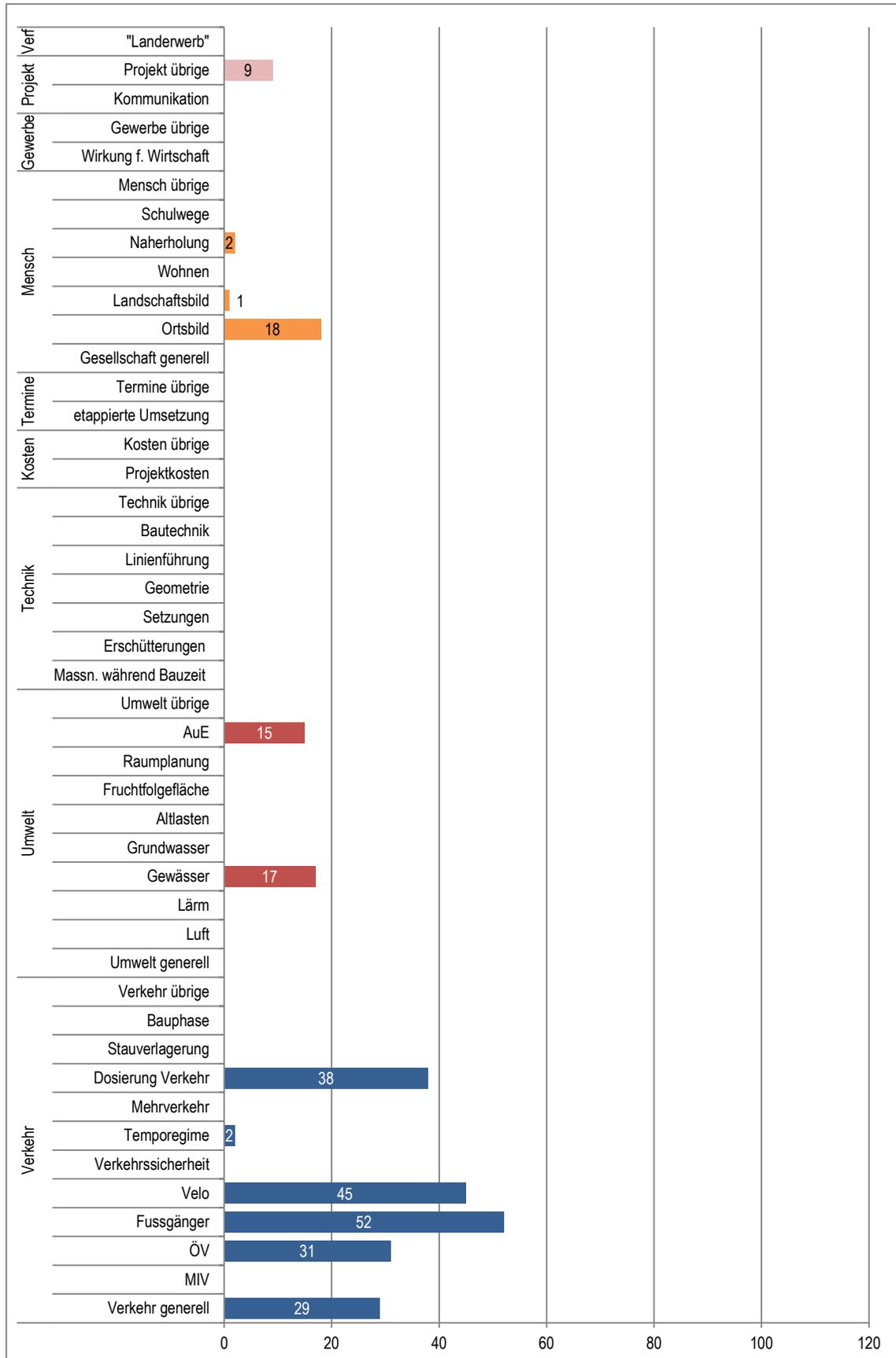
Massnahme M6 (ÖV Bevorzugung Rössli Kreuzung)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M6 erkennbar:



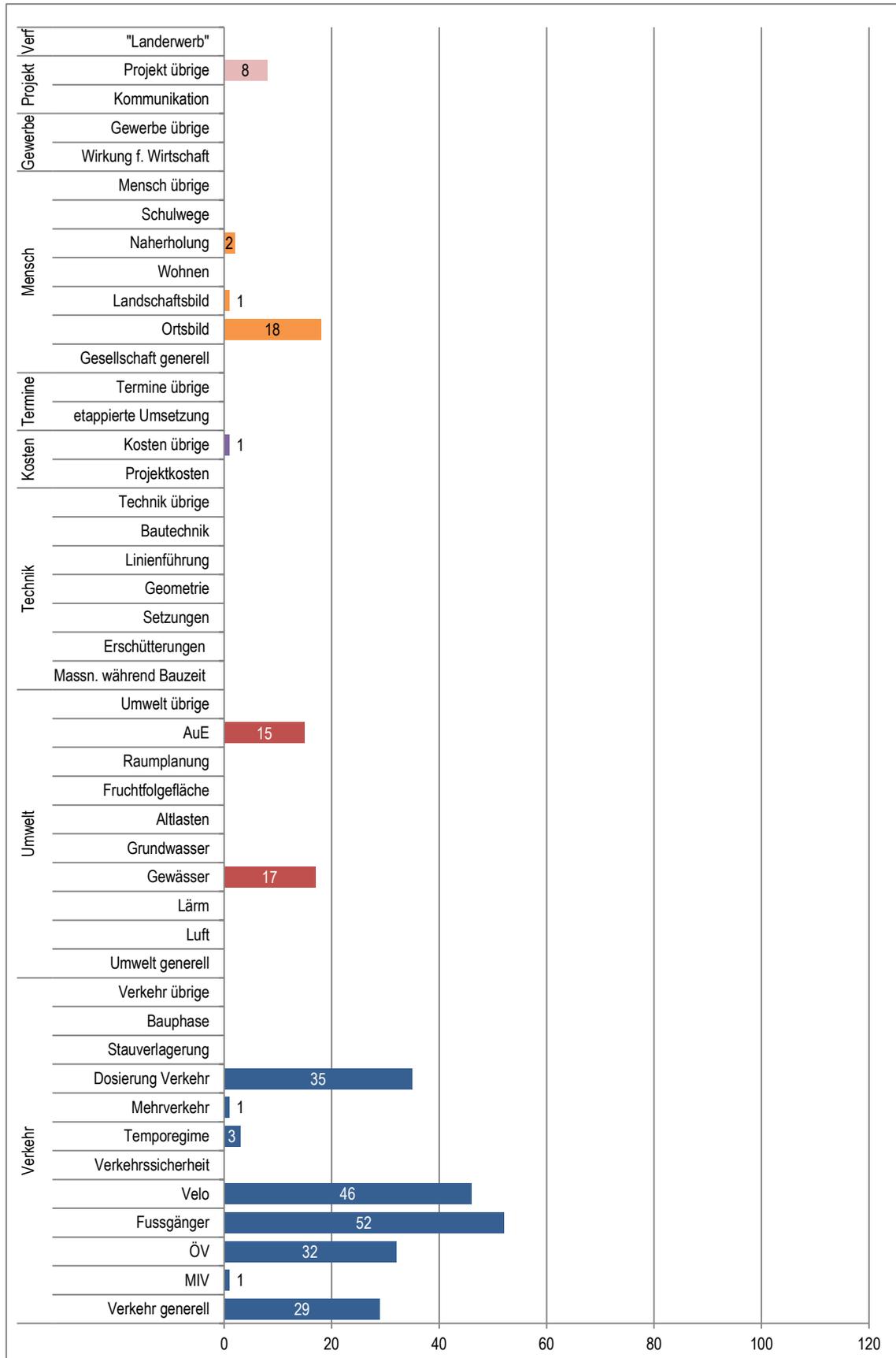
Massnahme M7 (Dosierung Einmündung Heimiswilstrasse)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M7 erkennbar:



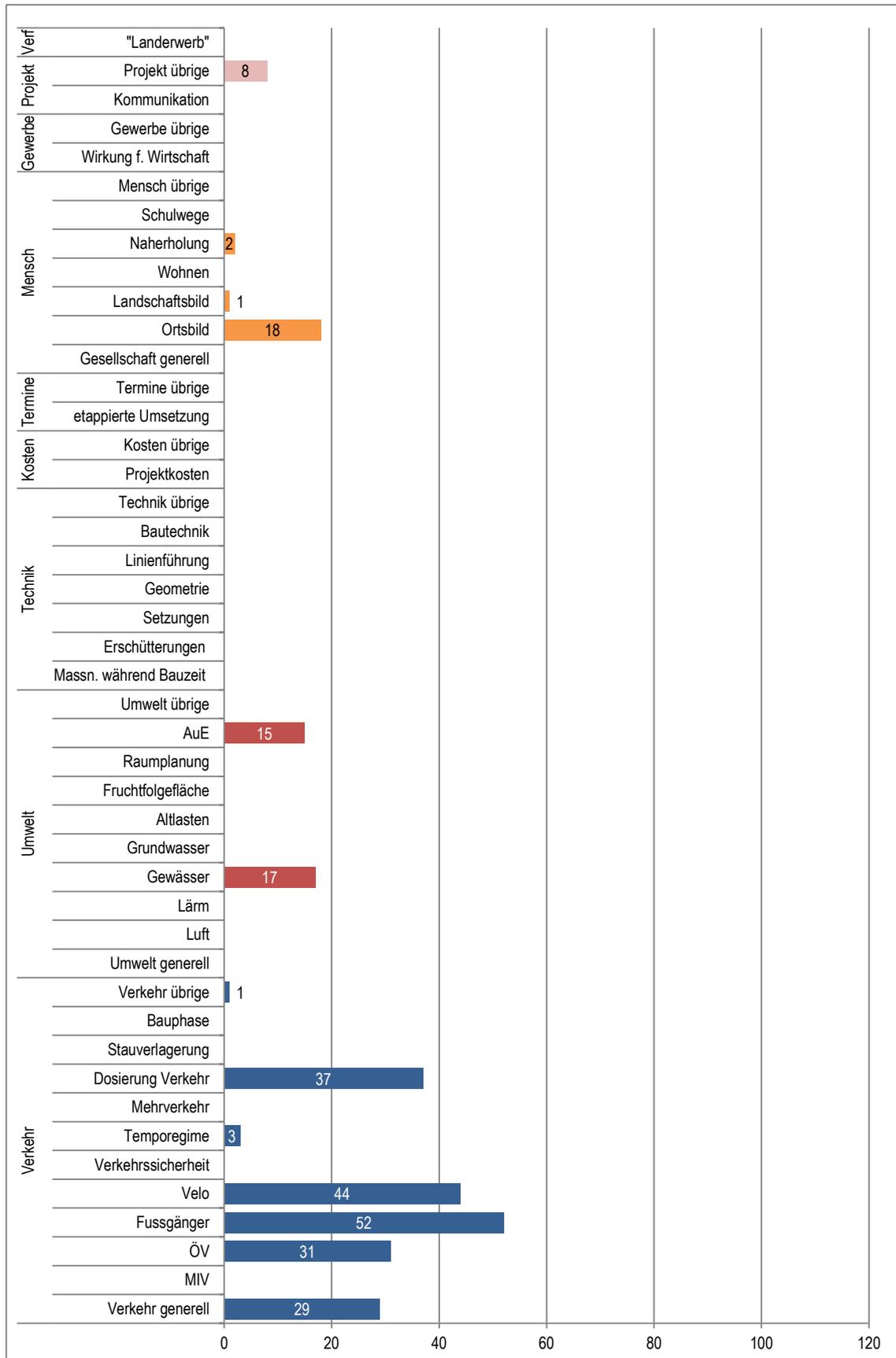
Massnahme M8 (Dosierung Bernstrasse)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M8 erkennbar:



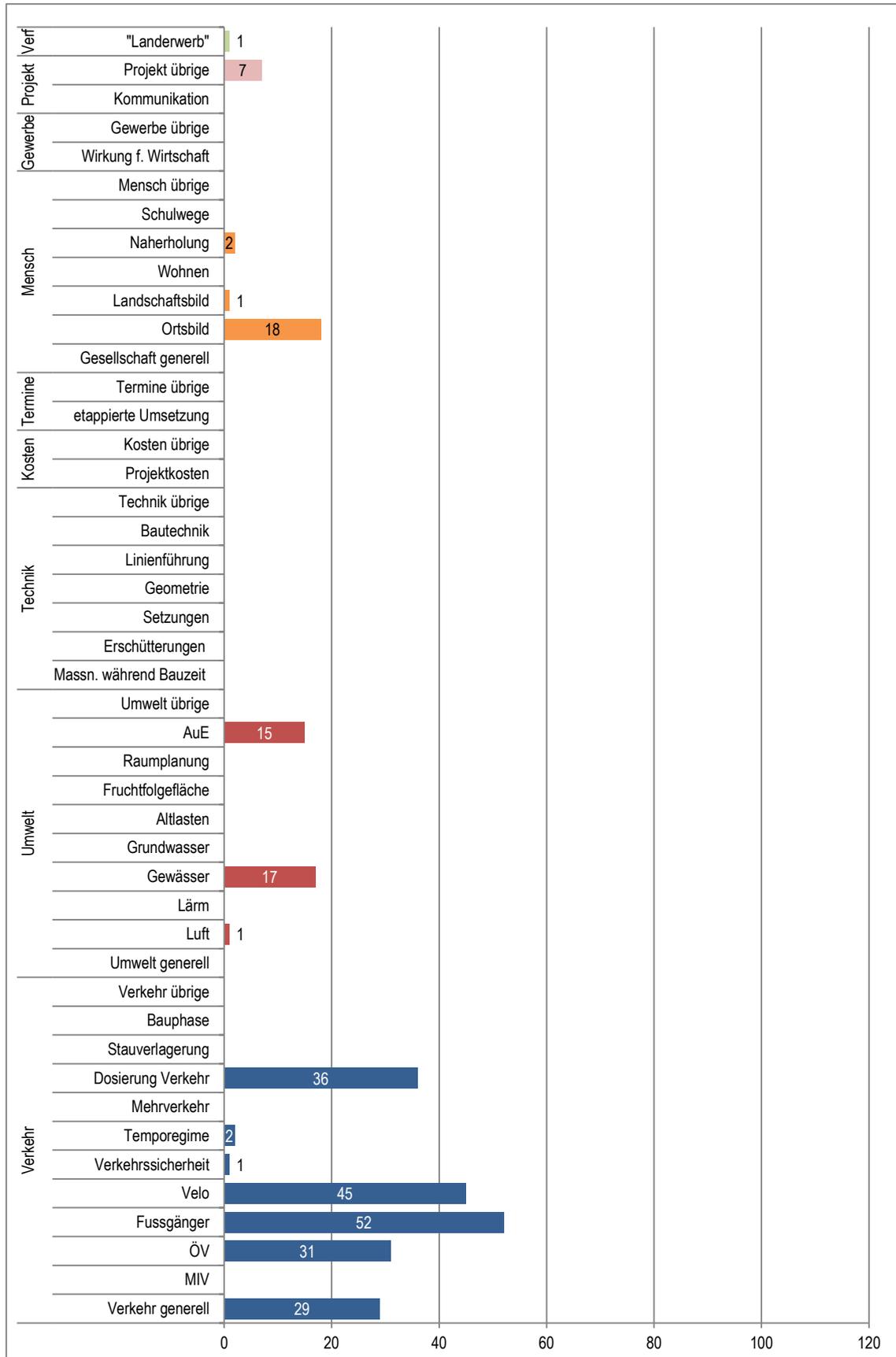
Massnahme M9 (Dosierung Lyssachstrasse)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M9 erkennbar:



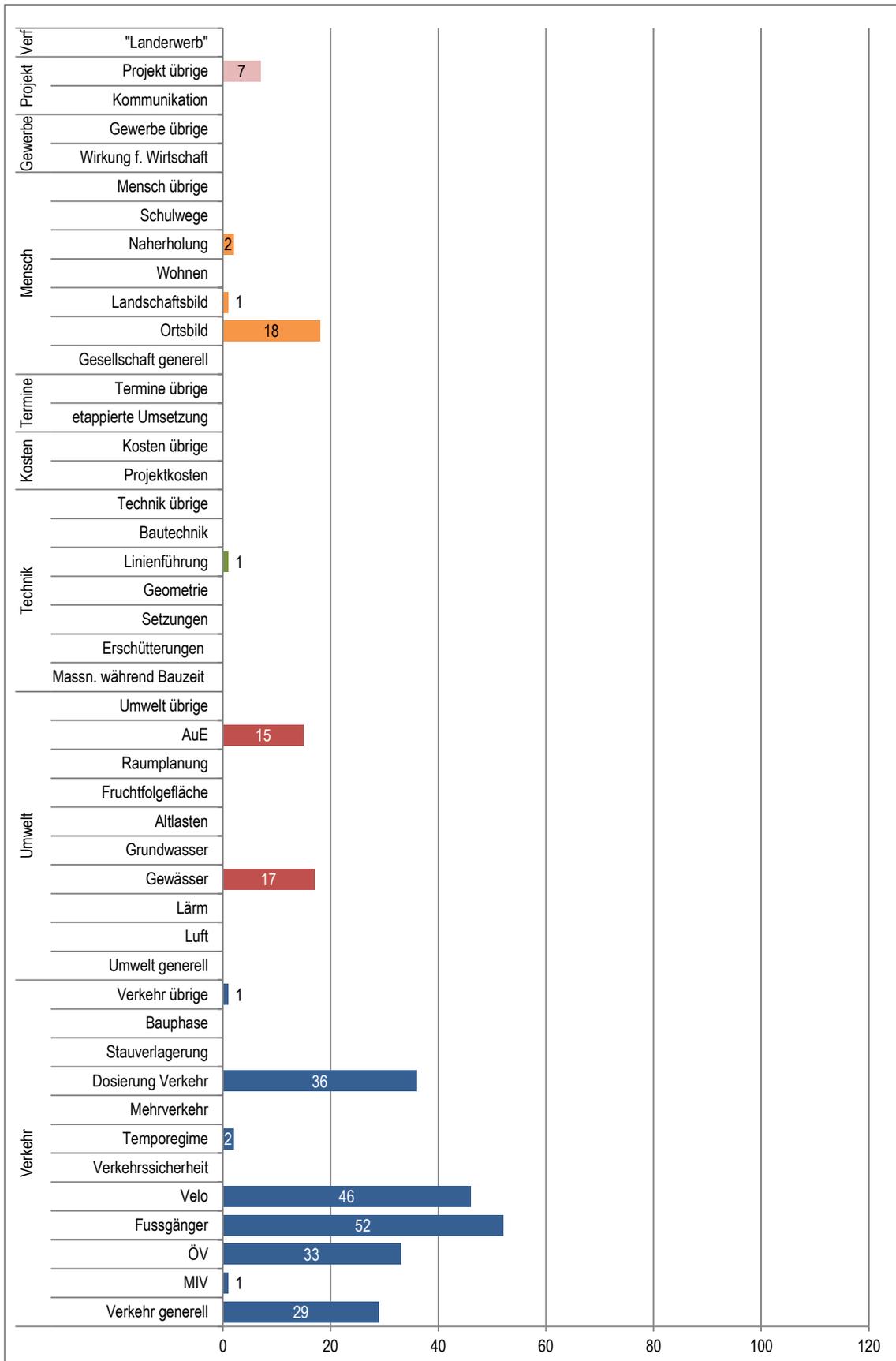
Massnahme M10 (Dosierung Wynigenstrasse)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M10 erkennbar:

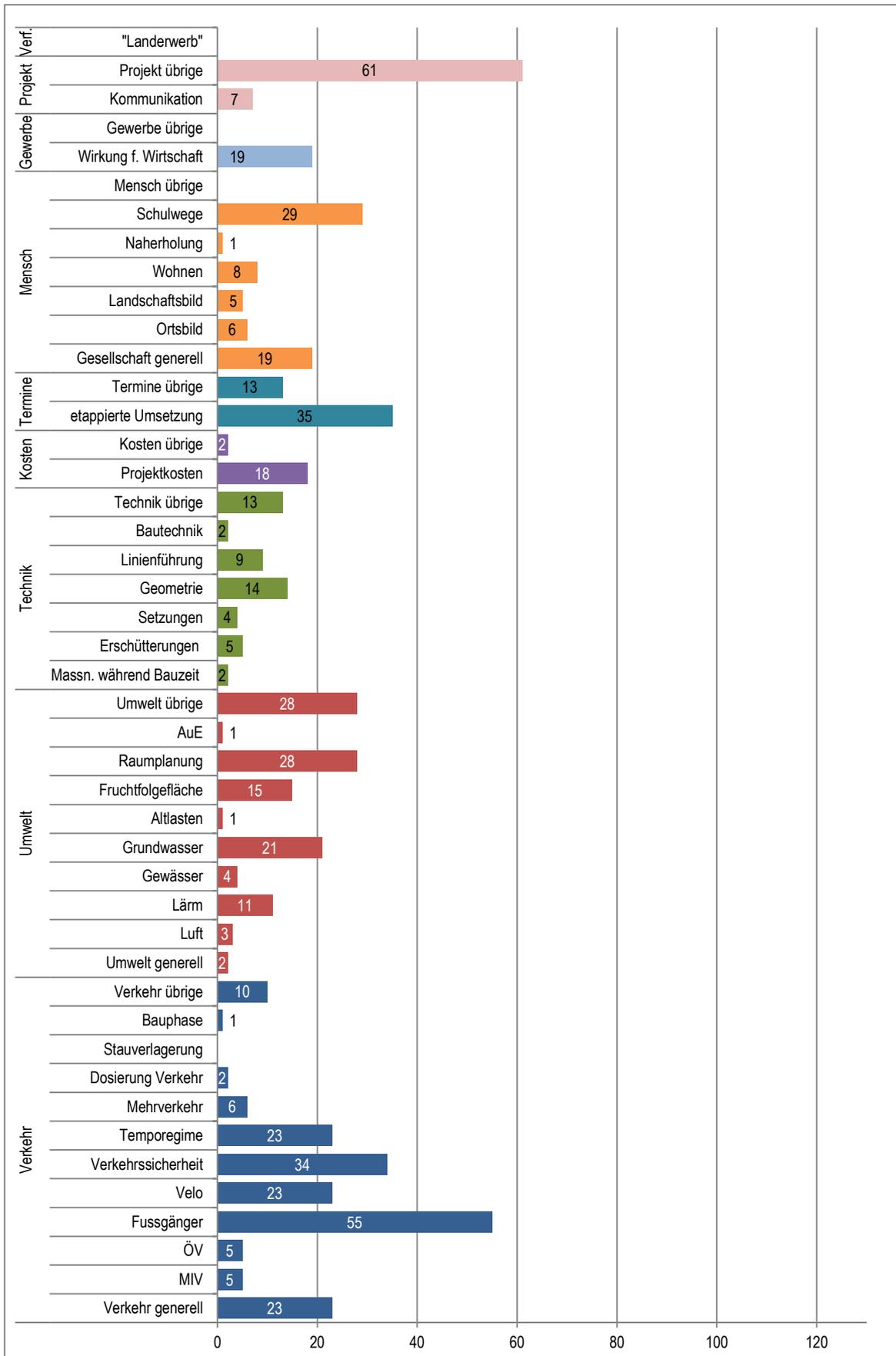


Massnahme M11 (Busspur m. Dosierung + ÖV Bevorzugung Oberburgstr.)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M11 erkennbar:

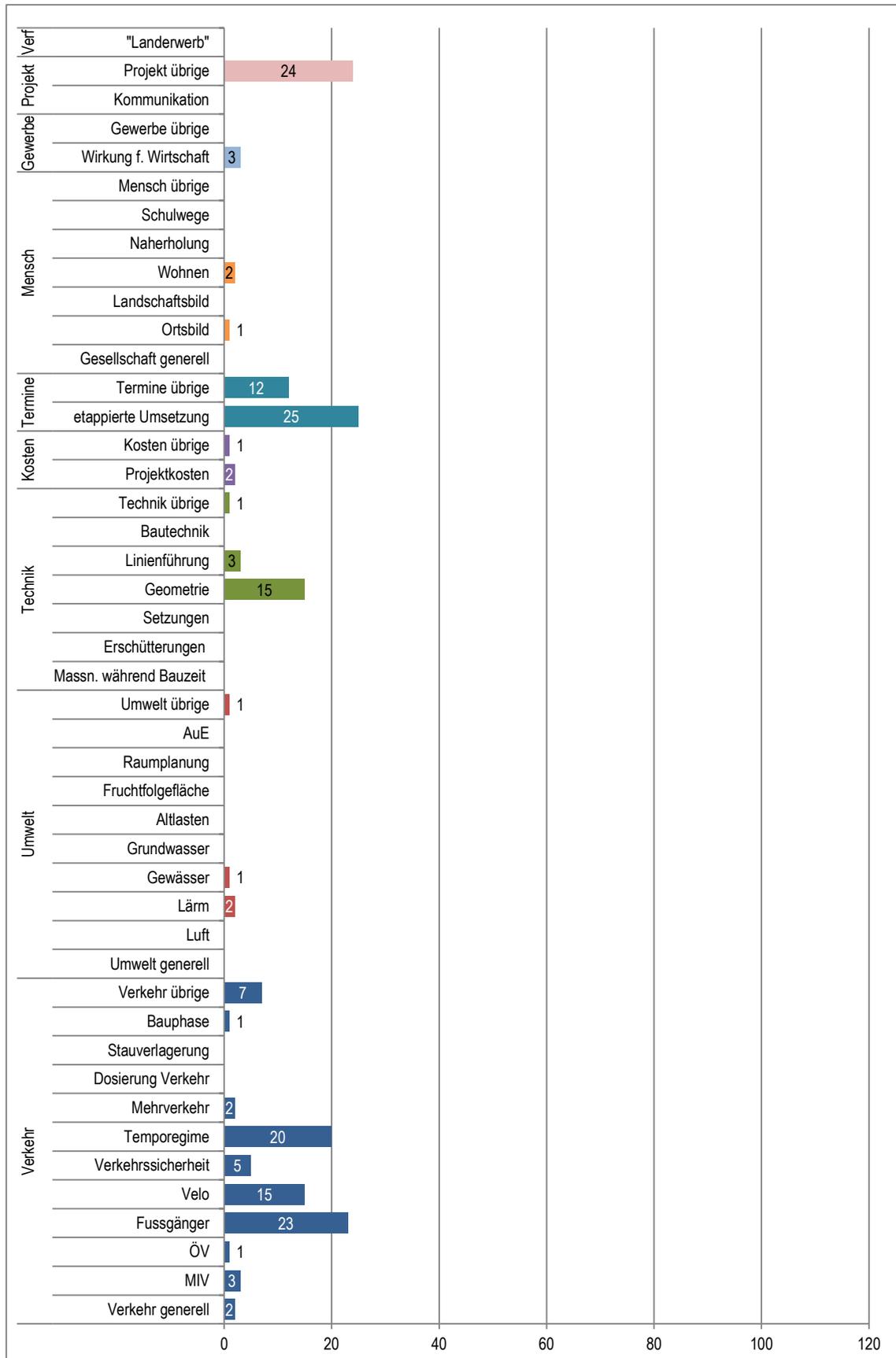


Abschnitt Oberburg



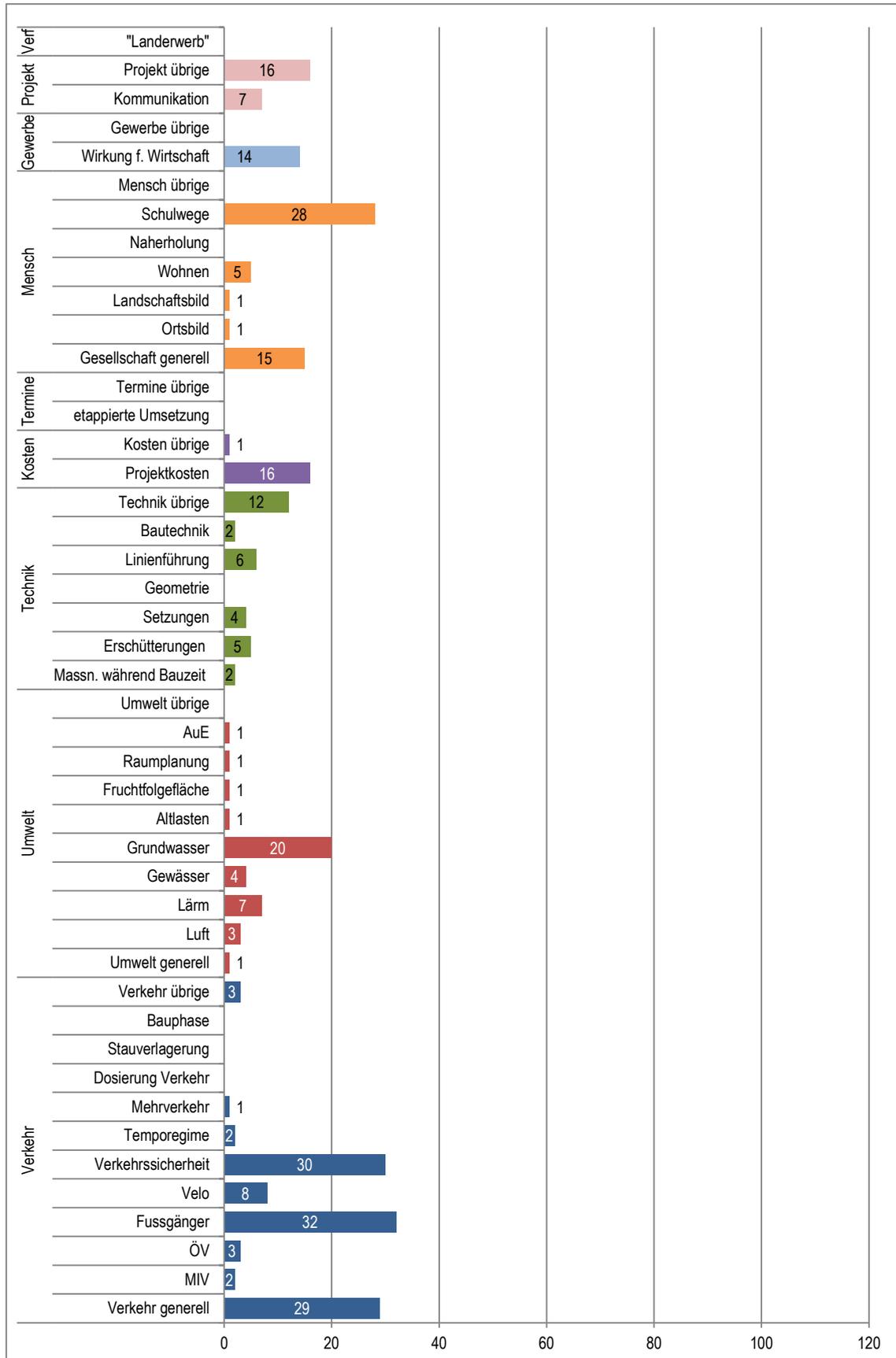
Massnahme M12 (Strassenumgestaltung Oberburg)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M12 erkennbar:

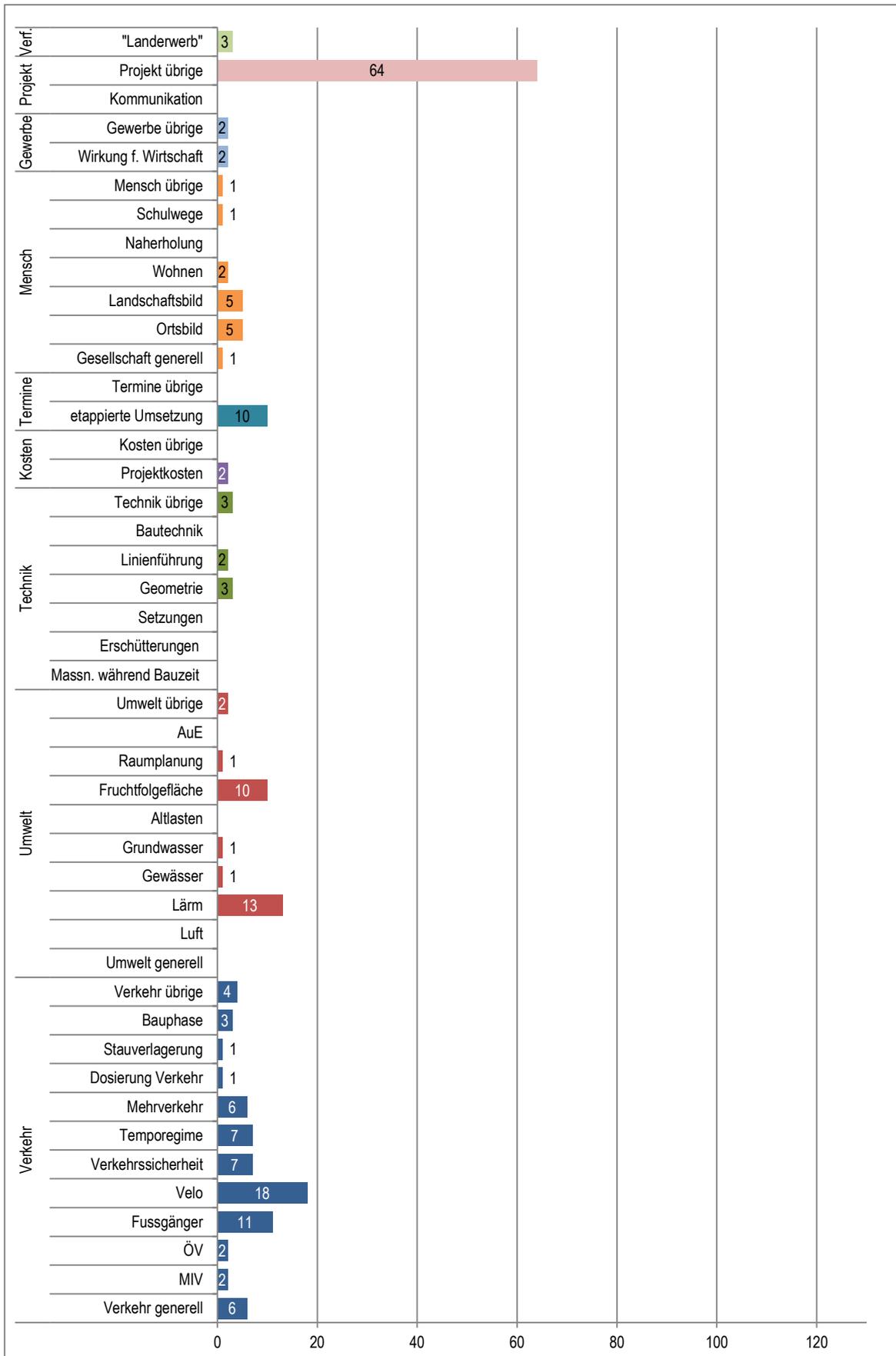


Massnahme M20 (Umfahrung Oberburg)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M20 erkennbar:

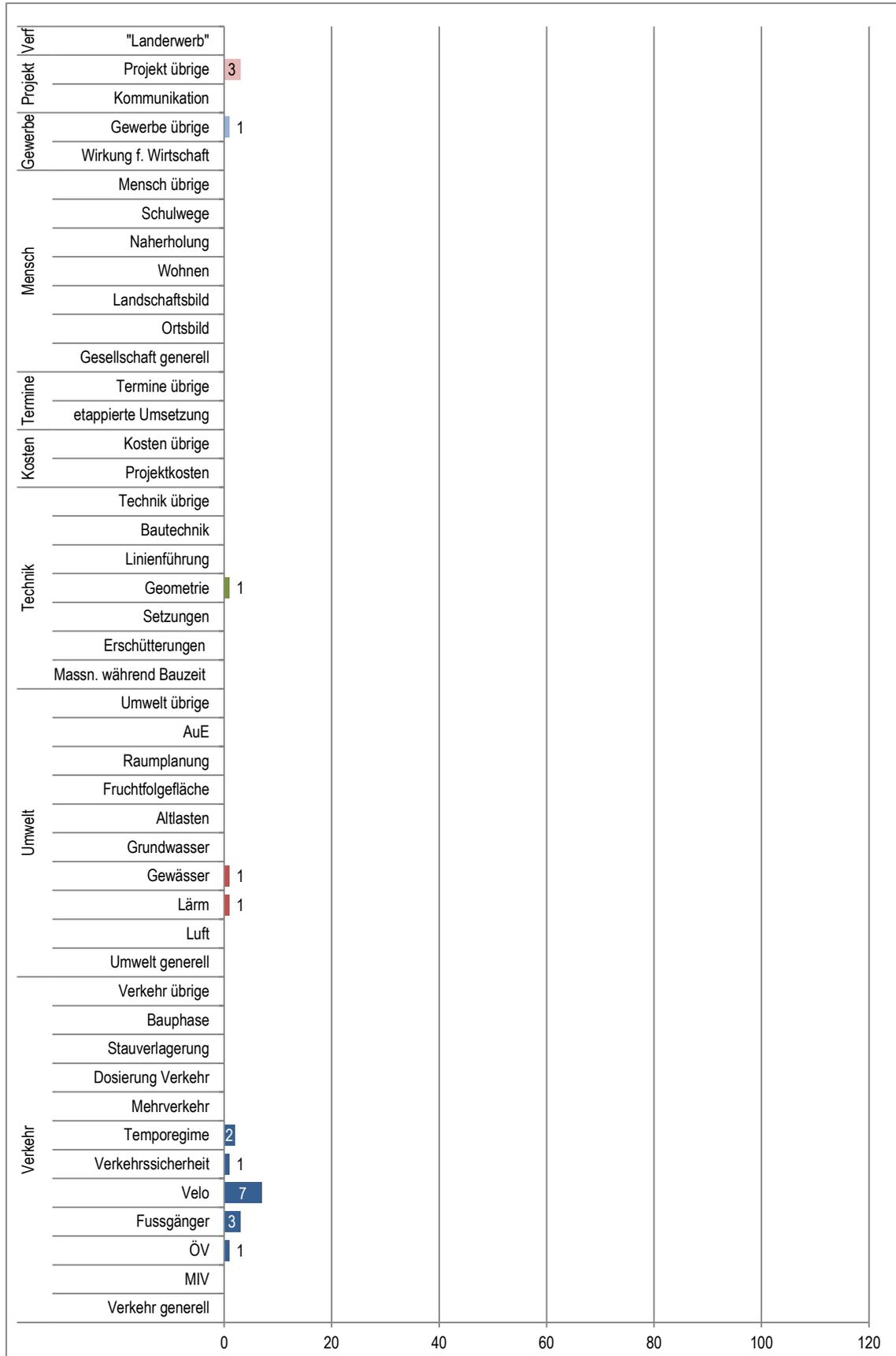


Abschnitt Hasle b.B.



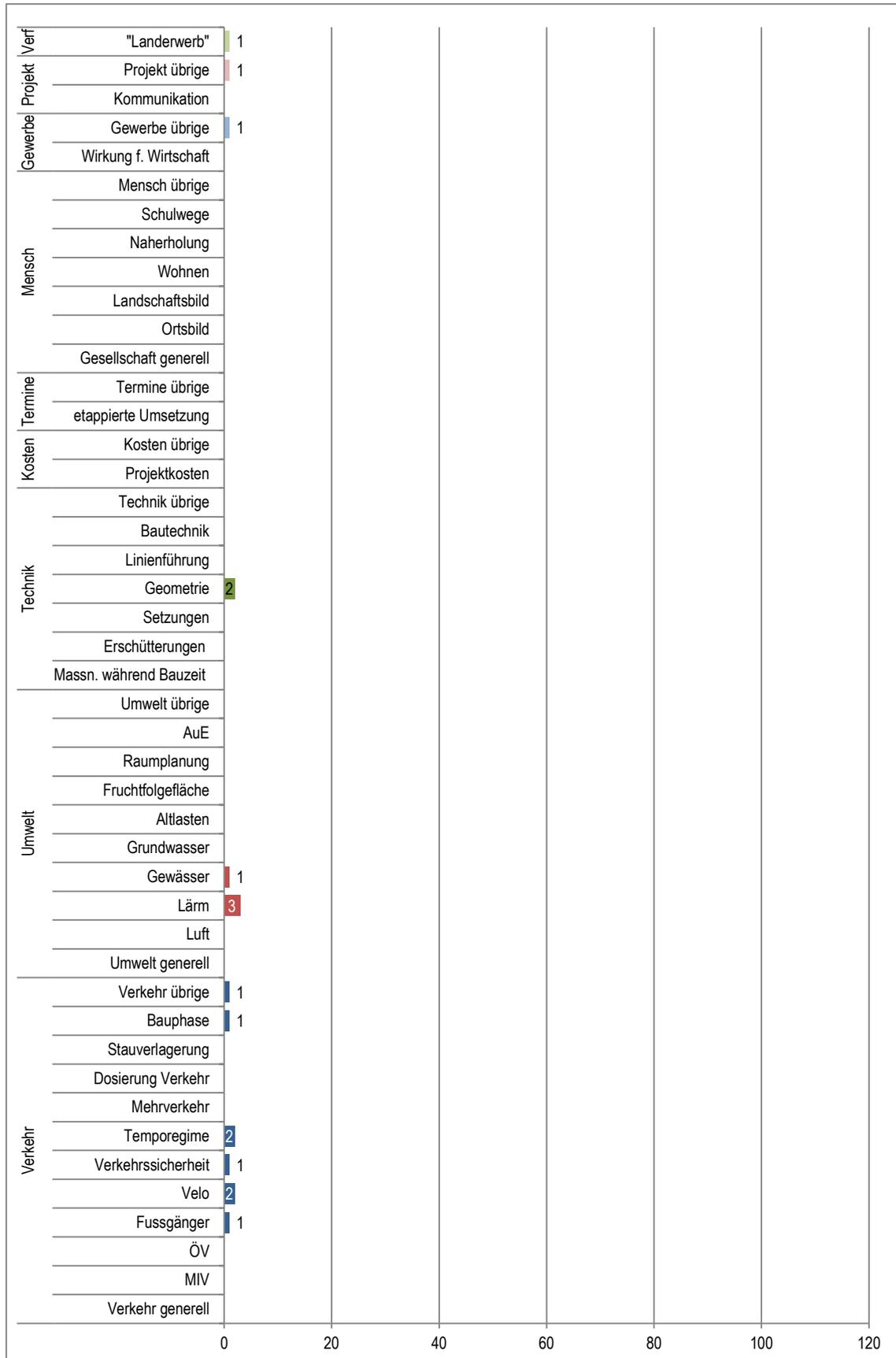
Massnahme M13A (Strassenumgestaltung Tschamerie)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M13A erkennbar:



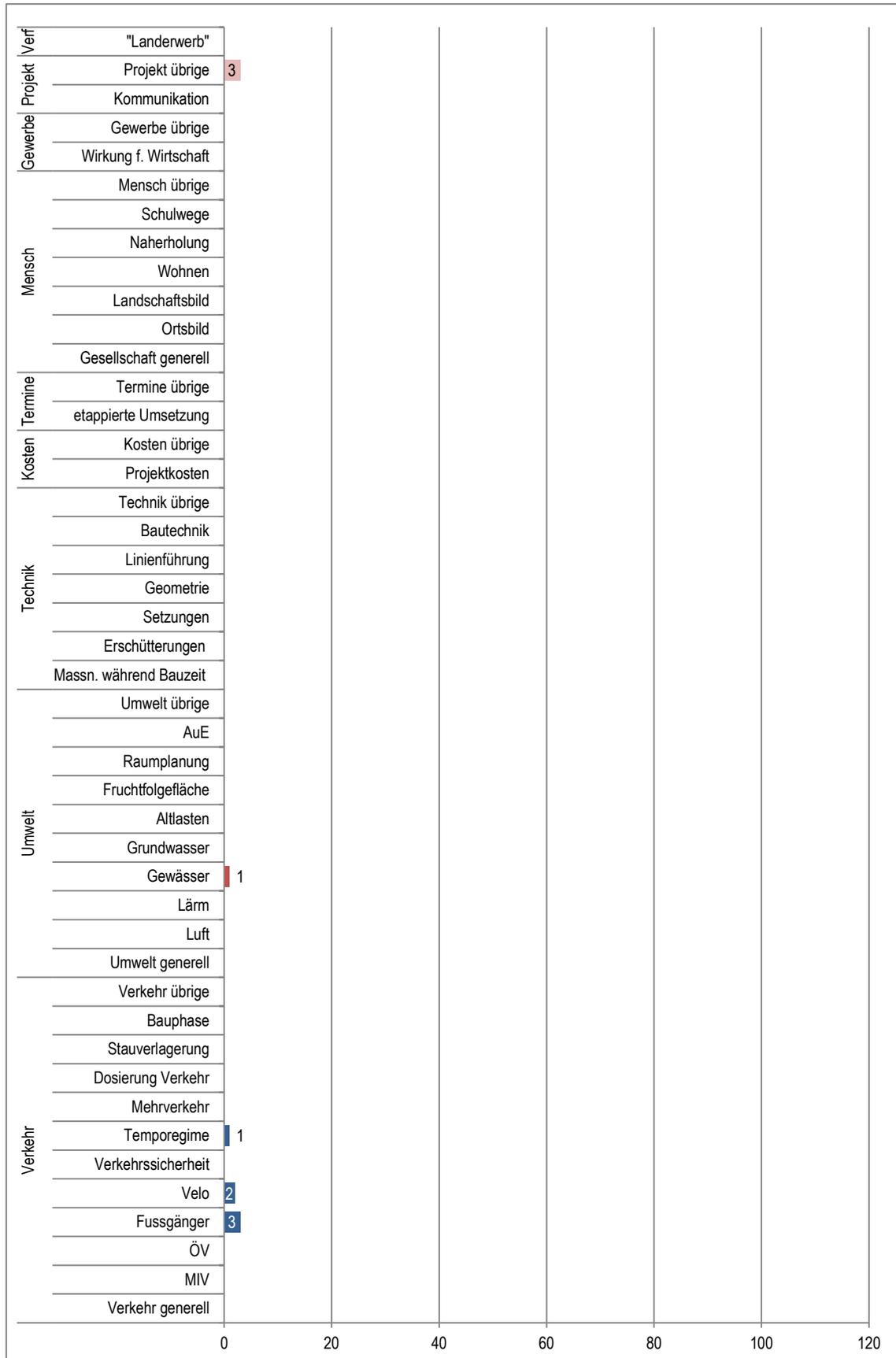
Massnahme M13B (Umbau Kreisverkehr Biembach mit ÖV-Bevorzugung)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M13B erkennbar:



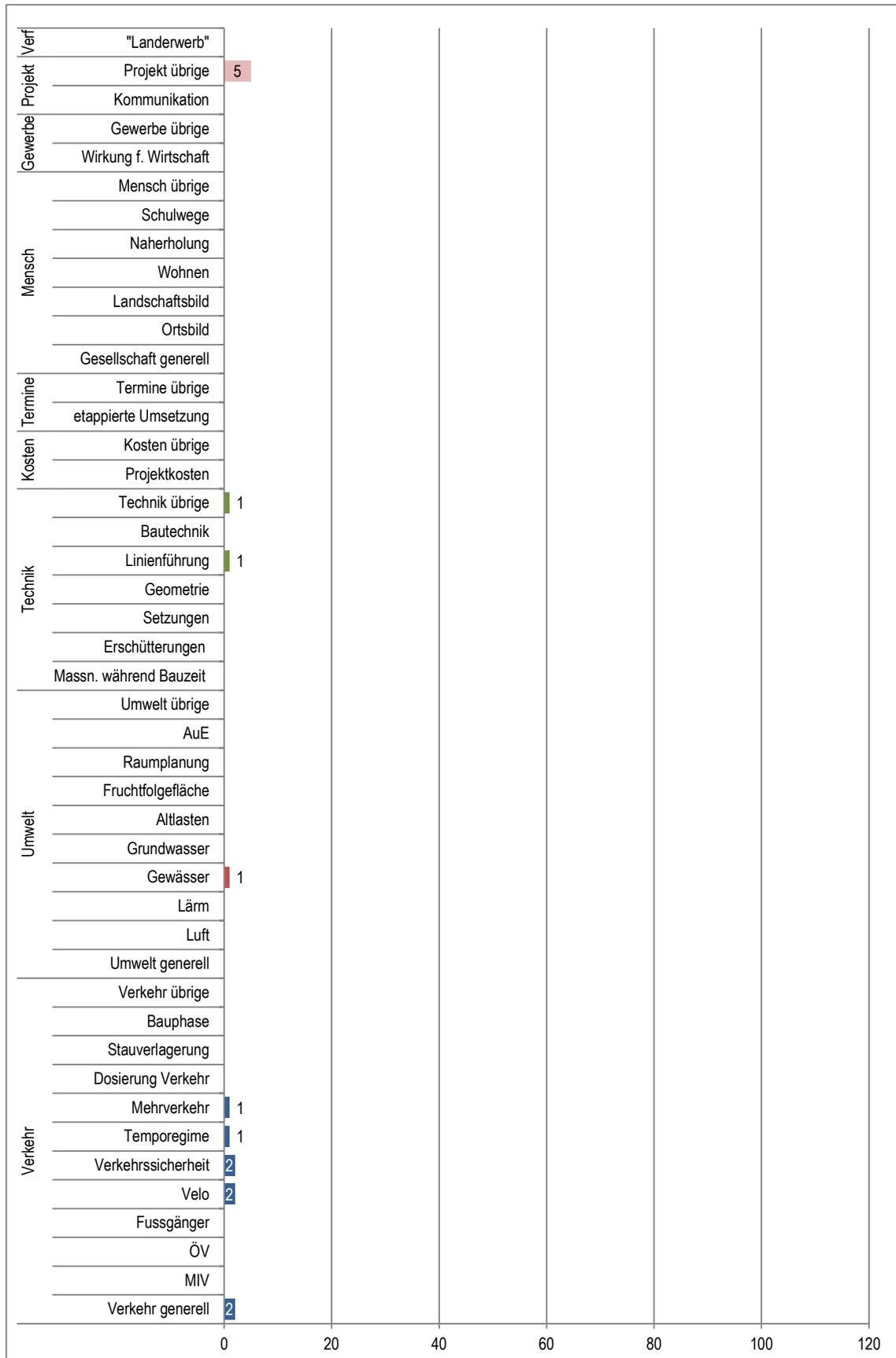
Massnahme M14 (Knoten Bahnhofplatz und Bahnhofsvorplatz)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M14 erkennbar:



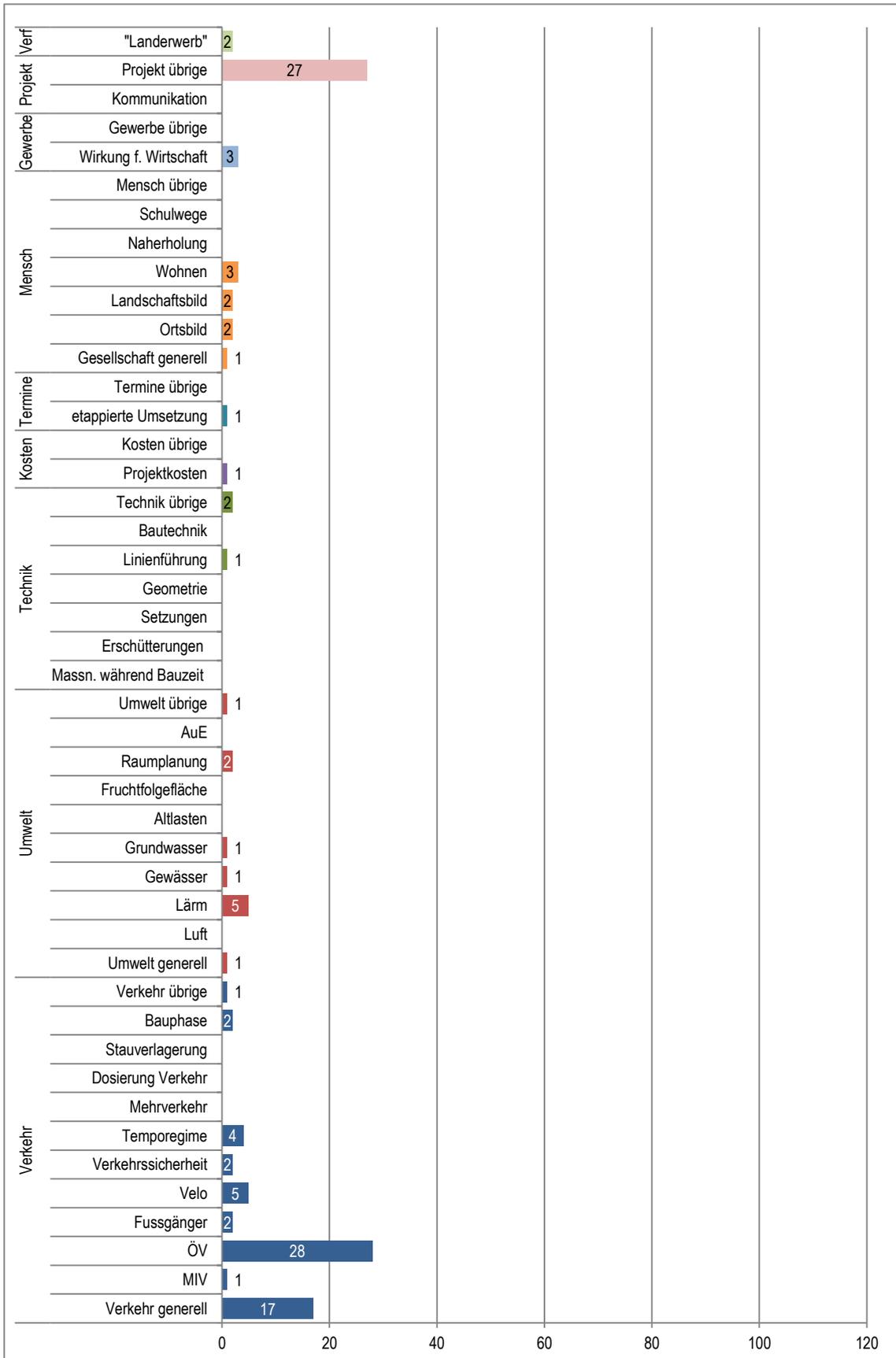
Massnahme M15 (Bahnübergang à Niveau für Langsamverkehr (für MIV gesperrt))

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M15 erkennbar:



Massnahme M21 (Umfahrung Hasle b.B.)

In nachfolgender Grafik ist die Fein-Zuordnung der Aussagen zu den Themen für die Massnahme M21 erkennbar



Anhang A6 – Sämtliche Anliegen

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft				Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	
Themenbereich Verkehr											
Thema: Verkehr generell											
1	Erklärung streckenbezogene Fahrleistungen im Jahr 2040	x				Im Bewertungsbericht, Kapitel Fahrleistungen ist ersichtlich, dass die Fahrleistung der PWs um fast 264'000 km abnimmt, die Fahrleistung des Liefer- und Lastverkehrs deutlich zunimmt und im Saldo eine Zunahme um die 70'000 km resultiert. Welches sind die Gründe?	x				Massgebend ist hier die Gesamtsumme der Fahrleistung für alle Fahrzeuge, d.h. im Saldo eine Zunahme um 70'000 km. Mit dem Projekt VS BOH verbessern sich insb. dank den beiden Umfahrungen die Reisezeiten auf der Kantonsstrasse zwischen Hasle und dem Autobahnanchluss Kirchberg. Dies führt dazu, dass heutiger grossräumiger Ausweichverkehr aufgrund der kürzeren Reisezeit wieder den längeren Wege über die schnellere Emmentalachse benutzt und somit insgesamt eine leicht höhere Fahrleistung entsteht. Die Unterschiede zwischen Personenwagen und Liefer-/Lastverkehr sind in erster Linie modell-technisch bedingt, d.h. auf den Berechnungsalgorithmus im Verkehrsmodell zurückzuführen (schrittweise Umlegung der einzelnen Verkehrsströme aufs Strassennetz), welches in erster Linie auf den Gesamtverkehr ausgerichtet ist. Der Fokus dieser Betrachtung ist somit auf die Gesamtsumme der Fahrleistung zu legen, welche in der vorliegenden Grössenordnung korrekt ist.
2	Erklärung Fahrzeitverkürzung	x				Im Bewertungsbericht, Kapitel Reisezeiten wird eine Reduktion in der Kategorie des Liefer- und Lastverkehrs ausgewiesen. Dies, obgleich die im Verkehrsbericht Tab.5 ausgewiesenen Fahrzeitverkürzungen in den Abendspitzenstunden nur zwischen Hasle und dem Ortseingang Burgdorf signifikant einschenken. Welches sind die Gründe?	x				Die Tabelle 5 im Verkehrsbericht behandelt die Abendspitzenstunde, während das Kapitel Reisezeiten im Bewertungsbericht den gesamten Tag betrachtet. In der Abendspitzenstunde fallen die Reisezeitgewinne aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insgesamt tiefer aus als über den gesamten Tag. Wichtig ist auch, dass sich der Liefer- und Lastverkehr gleichmässiger auf den ganzen Tag verteilen, während das PW-Aufkommen in der Morgen- und in der Abendspitze einen starken Peak aufweisen. In der Abendspitze ist die Fahrzeitverkürzung vor allem zwischen Hasle und dem Ortseingang Burgdorf, was hier die Umfahrungen eine klare Wirkung zeigen. Im Bewertungsbericht sind die Kapitel 'Fahrleistungen' und 'Reisezeiten' nicht direkt miteinander vergleichbar. Die Fahrleistungen steigen; wenn die Fahrleistungen aber auf den schnelleren und kilometermässig längeren Hauptachsen erfolgen, können die Reisezeiten trotzdem sinken.
		x				Die Tabellen mit den Abendspitzenstunden zeigen, dass sich die Reisezeiten nach der Realisierung des Projektes gegenüber dem Referenz-Zustand 2040 fast auf allen Streckenabschnitten nur minimal verbessern, in Burgdorf gar leicht verschlechtern werden. Die grösste Fahrzeitverkürzung entsteht zwischen Hasle und dem südlichen Ortseingang von Burgdorf.	x				
2	Reisezeitgewinne sind richtungsabhängig	x				Ist die Interpretation richtig, dass eine spürbare Fahrzeitverkürzung nur in eine Richtung, zwischen Biembach und Oberburg Nord, resp. Ortseingang Burgdorf erzielt wird?	x				Für die Reisezeitunterschiede wird das Projekt VS BOH mit dem Referenzzustand, d.h. dem Strassennetz ohne Projekt, aber mit dem für 2040 prognostizierten und gegenüber heute höheren Verkehrsaufkommen verglichen. Im Referenzzustand entsteht an der LSA Löwenkreuzung von Hasle her ein sehr langer Rückstau mit entsprechend hohem Reisezeitverlust. In der Gegenrichtung ist das viel weniger ausgeprägt. In der Abendspitze tritt der grösste Reisezeitgewinn an der Löwenkreuzung in Fahrtrichtung Burgdorf auf.
		x				Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Fahrzeiteinsparung praktisch nur in die eine Richtung zustande kommt. Positiv zu erwähnen ist, dass die Fahrplanstabilität des Busbetriebs mit dem Sanierungsprojekt (Abschnitt Burgdorf) verbessert und die Ausbaupkapazität der Bahn erhöht werden kann.	x				Mit dem Projekt VS BOH fährt der Grossteil des Verkehrs durch die neue Umfahrung Oberburg (Tunnel), die Reisezeitverluste an der Löwenkreuzung (sehr gross in Richtung Burgdorf, wesentlich weniger hoch in Richtung Hasle) entfallen. Aus Platzgründen für ausreichende Stauräume in Fahrtrichtung Burgdorf im Zusammenhang mit der Dosierung verflüssigt sich der Verkehr in diese Richtung stärker als in die Gegenrichtung. In Fahrtrichtung Hasle sind zwischen Autobahn und Zentrum Burgdorf mehrere Dosierstellen mit entsprechenden Stauräumen vorgesehen. Somit ändert sich die Reisezeit in diese Richtung nur geringfügig, während sie in Fahrtrichtung Burgdorf infolge Wegfall des viel grösseren Rückstaus an der Löwenkreuzung in Oberburg sowie den geringeren Dosierungsmöglichkeiten im Raum Oberburg - Burgdorf Süd spürbar kürzer wird.
2	MIV reduzieren, LV und ÖV stärken	x				Das gesamte Projekt geht von einer linearen Zunahme des Verkehrs aus und es ist nicht ersichtlich, welche Parameter dafür verwendet wurden. Ziel müsste sein, den motorisierten Individualverkehr von Privaten (Freizeit, Einkaufen) auf ein Minimum zu reduzieren und so, zumindest in Burgdorf, einen namhaften Beitrag zur Verminderung des Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen zu leisten. Mir fehlen solche Begleitmassnahmen von seitens des Kantons, nicht nur in Burgdorf sondern auch in Oberburg und Hasle. / Eine mögliche Massnahme zu der oben genannten Verminderung des MIP ist die geplante Berücksichtigung und Optimierung des Busverkehrs mit separaten Busspuren und -bevorzugung mit Ampeln. / Eine weitere solche Massnahme könnte die Verbesserung der Veloführung mit durchgehenden Velostreifen und durchgehend sinnvoller Führung auch bei den Kreiseln sein.	x				Die Verkehrsprognose mit einem leichten Verkehrswachstum basiert auf der Grundlagen des offiziellen kantonalen Gesamtverkehrsmodelles des Kantons Bern, welches 2018 aktualisiert wurde. Dieses berücksichtigt bestmöglich alle relevanten Gegebenheiten, die für eine Prognose erforderlich sind. Darin enthalten sind auch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen mit entsprechenden Zunahmen in der Region Burgdorf-Emmental. Mehr Bevölkerung und mehr Arbeitsplätze führen zu mehr Mobilität bzw. mehr Verkehr in der Region. Ziel des Projektes VS BOH ist es, einen Beitrag zu leisten, die Gesamtmobilität in der Region unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zu gewährleisten. Die im Projekt enthaltenen Verkehrsmanagement- und Buspriorisierungs-Massnahmen (inkl. Busspuren) steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und schaffen gute Voraussetzungen für eine Verlagerung sowie die deutliche Verbesserung der Veloinfrastruktur hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit.
		x				Zukünftige Verkehrslösungen sollten nicht mit einem einseitigen Blick auf die Optimierung des Verkehrs auf dem Strassennetz geplant werden. Wir fordern Massnahmen zur Verlagerung von MIV zu Veloverkehr, ÖV, und Fussverkehr. Ebenso bemängeln wir, dass eine vertiefte Netzanalyse zum Langsamverkehr fehlt. Es müssen insbesondere gezielte Massnahmen erarbeitet werden, die den regionalen Quell- und Zielverkehr vermindern. Nur ca. 3'700 Fahrten sind Transitfahrten durch die Region Burgdorf-Hasle. Die Partei erwartet, dass die Verkehrssituation nach der Umsetzung der Massnahmen in der Variante 0+ nicht nur aus Sicht des Individualverkehrs angeschaut wird. Auch die Bedürfnisse des Langsamverkehrs wie des öffentlichen Busverkehrs sind gebührend zu berücksichtigen. Beim Busverkehr ist die Taktung sowie die Bedienungszeiten wo nötig zu erhöhen bzw. zu verlängern.	x				Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet, das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle.
1	Verminderung Schleichverkehr		x			Wir gehen davon aus, dass die neue Verkehrslösung zu einer Verminderung des heutigen (problematischen) Schleichverkehrs durch unser Quartier (Zähringerstrasse), führen wird.	x				Das ist richtig, der Schleichverkehr, der heute vor allem wegen den Wartezeiten vor den geschlossenen Bahnschranken entsteht, wird zukünftig entfallen.
1	Fokus auf Velowege anstelle MIV				M20	Den Bau des Tunnels in Oberburg finde ich finanziell und aus Umweltgründen gewagt und überzissen. Einer nicht in erster Linie auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Lösung ohne Tunnelbau hätte ich den Vorzug gegeben. Ich würde es begrüssen, wenn die Reduktion des MIV mittels Erstellung von attraktiven Velowegen erleichtert würde.	x				Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Thema: Motorisierter Individualverkehr													
2	Mitbenutzen Ausfahrt			M20		Könnten die Lastwagen diese Ausfahrt mitbenutzen, würde der Umweg durchs Bahnhofquartier entfallen und die Löwenkreuzung würde zusätzlich entlastet.				x			Das Anliegen wird bilateral mit dem Eigentümer besprochen.
Thema: Öffentlicher Verkehr													
57	Frequenzsteigerung Bahn	x				Der Bus wird mit dem vorliegenden Projekt erfreulicher Weise verbessert; die schon heute sehr gut benutzte Bahn sollte ebenfalls weiter verbessert werden.	x						Die übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch die kantonalen Mobilitätsstrategien sind Gegenstand des kantonalen Richtplans, des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms (AP). Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie im Agglomerationsprogramm werden Massnahmen definiert, die zur Erreichung dieser Zielsetzungen dienen. Hier werden Massnahmen im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr, Langsamverkehr, kommierter Mobilität usw. festgelegt, die in ihrer Gesamtheit die kantonale Zielsetzung erreichen. Das Projekt VS BOH ist eine Massnahme aus einer Vielzahl von Massnahmen die benötigt werden um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Es leistet seinen Beitrag an diesen Zielen, wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Erhöhung der Fahrplanstabilität, kann diese verkehrspolitischen Ziele aber nicht alleine erreichen.
		x				Das Projekt enthält keine Angaben zur Zukunft der Bahn. Die Unterführungen ermöglichen künftige Fahrplanverdichtungen, die für die Förderung des öffentlichen Verkehrs in der Region von grösserer Bedeutung sind.	x						
		x				Eine Weiterentwicklung und Taktverdichtung der bestehenden S-Bahn, allenfalls im Sinne einer «Trambahn» mit zusätzlichen Haltestellen, kann künftig einen entscheidenden Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und den kombinierten Verkehr ermöglichen und damit zu einer entscheidenden Entlastung des Gesamtsystems beitragen.	x						
		x				Die Bahnunterführungen sollten auch den Bahnverbindungen Burgdorf-Langnau und Burgdorf-Konolfingen-Thun Schub verleihen. Die Förderung des Bahnverkehrs (u.a.mit Park-and-ride-Anlagen für Autos und Velos) ist insbesondere für die Verlagerung des täglichen Pendlerverkehrs wichtig. Dazu gehört auch die Prüfung zusätzlicher Haltestellen.	x						
		x				Chance nutzen für Frequenzsteigerung bei der Bahn, zusätzliche Park+Ride Anlagen im ganzen Emmental. Güter vermehrt auf die Schiene auch im Emmental.	x						
6	Bushaldebuchten an Stelle der Fahrbahnhaltestellen		x			Wenn in Burgdorf noch die Bus-Haltestellen (wo möglich) mit Buchten geregelt würden, wäre das noch einmal eine massive Verbesserung.	x					Wo es möglich und sinnvoll ist, sind im Projekt Busbuchten vorgesehen. Für die Prioisierung des öffentlichen Verkehrs (Linienbusse) ist die Anordnung von Fahrbahnhaltestellen hilfreich. Da die Autos hinter dem haltenden Bus warten, kann sich der Raum vor dem Bus entleeren und der Bus kann nach der Haltestelle unbehindert weiterfahren.	
						Wenn der Privatverkehr (in beiden Richtungen) nicht flüssig weitergeleitet werden kann, wird der ÖN/ auch durch diese immens aufwendige Bauerei nicht spürbar beschleunigt werden können. Eine Bushaltestelle neben der Strasse wäre auch hier das Einfachste, Billigste und Wirkungsvollste.		x					
						Wir möchten bitten, Busbuchten einzubauen und Fahrbahnhaltestellen aufzuheben. Dies insbesondere auf Grund von ökologischen Überlegungen. Es ist in unserer Zeit ökologisch nicht nachzuvollziehen, weshalb eine ganze Kolonne von Fahrzeugen auf Grund eines Bushaltes abbremsen soll und wieder anfahren muss und so unnötig Abgase produziert.		x					
				x		Sehr positiv sind die Massnahmen 4 und 11 (Busspuren). Für jene Teile, wo keine Busspur geplant ist, verlangt die Partei zumindest Haldebuchten, um den Busverkehr möglichst aus dem Individualverkehr "herauszunehmen".		x					
1	Separate Busspuren			M2, M11		Teilstücke zwischen Oberburg und neuer SBB Unterführung sowie zwischen Buchmatt und neuer Lyssach ist vom ÖV zu entflechten, mittels einer separaten unabhängigen ÖV Spur.				x		In diesen Bereichen werden wo möglich und sinnvoll eigenständige Busspuren erstellt.	
14	Verschiebung Bushaltestelle zu Industrie Schachenstrasse			M2		Die Position der neu entstehenden Bushaltestelle sollte mehr Richtung Burgdorf verlegt werden, auf die Parzelle Nr. 1023. Mit dieser Versetzung der Bushaltestelle würde auch für die Industrie an der Schachenstrasse ein Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährt und Mitarbeitende und Auszubildende könnten den Arbeitsweg neu auch mit dem öffentlichen Verkehr bestreiten.	x					Die Bushaltestelle ist nicht Bestandteil des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Halse.	
1	Busspur Schachen ist zu kurz			M2		Die separate Busspur ist zu kurz, um den nötigen Zeitvorsprung gegenüber dem Individualverkehr herauszuholen. Durch die separate Busspur wird unnötig bestes Landwirtschaftsland vergeudet. Seit Jahren möchte die Burgergemeinde die Parzelle XY Umzonen und im Baurecht abgeben, was nicht geht, weil es sich um einen Grünkorridor handelt. Durch die Verkehrssanierung entlang der Parzelle XY macht der Grünkorridor aber keinen Sinn mehr.	x					Die Busspur wird in Fahrtrichtung Burgdorf auf der Südseite angeordnet, besteht aus mehreren Teilabschnitten mit einer Gesamtlänge von 800m und ist somit ausreichend lang, so dass der Bus den zeitweise entstehenden Rücktau vor der Dosierstelle überholen kann. Die Parzelle XY ist ausschliesslich vom Verkehrssanierung Lyssachsachen betroffen und nicht vom Projekt VS BOH. Mit dem Ausbau der Strasse wird der Grünkorridor grundsätzlich nicht in Frage gestellt.	
1	Zusätzliche Ampel auf Steinhofstrasse für Prioisierung der Linie 462			M8		Wie funktionieren die Lichtsignale (ÖV Bevorzugung) an der Einmündung Bernstrasse - Steinhofstrasse. Fehlt nicht noch eine aus Richtung Kreisel National kommend.				x		Die bisherige Lösung deckt nur die Prioisierung der Linie 461 Burgdorf Bahnhof - Steinhof (Ringlinie, 15-Minuten-Takt). Für die Prioisierung der Linie 462 Richtung Burgdorf Bernstrasse (30-Minuten-Takt) ist eine zusätzliche Ampel auf der Steinhofstrasse aus Richtung National erforderlich. Diese wird ins Projekt aufgenommen.	
1	Busprioisierung beim Knoten Nord			M20		Für uns wäre es optimal, wenn die Velounterführung für unsere Busse fahrbar gemacht würde. Wegen des Grundwassers ist dies gemäss OIK IV jedoch nicht möglich. Wir bitten jedoch mindestens eine spätere Realisierung einer «Bus-Prioisierung» einzuplanen (Einbau von Leerrohren vorsehen). Dies falls es vermehrt zu Rückstaus kommen sollte.	x					Der Ausbau der Velounterführung im Bereich des Knoten Nord für den Bus wird als unverhältnismässig beurteilt (Einbau im Grundwasser, mit hohen Kosten und Risiken verbunden). Der Kreisel bietet genügend Kapazitätsreserve, Nachrüstung ist aber möglich: Rohranlagen (Leerrohre) für zukünftige Signageber (Busprioisierung) vor dem Knoten Nord sind bereits vorgesehen.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Buspriorisierung beim Knoten Süd			M20		Beim Kreisel Oberburg Süd sehen wir die grösste Gefahr von Rückstau, da hier der gesamte Verkehr von/nach Hasle zusammentrifft. Wir bitten deshalb die optionale Einplanung einer «Bus-Priorisierung» aufzunehmen. Wir gehen davon aus, dass es vor allem in den Hauptverkehrszeiten zu Verspätungen für den Busverkehr (Rückstau bzw. Einfahren in den Kreisel) kommen kann.	x						Die Leistungsfähigkeit des Kreisels Oberburg Süd ist ausreichend und weist auch in Spitzenzeiten noch Reserven aus. Der Bus kann also ohne grösseren Behinderungen durch den Kreisel fahren.
Thema: Langsamverkehr													
1	Zu starker Fokus auf Langsamverkehr	x				Die Lösung ist im Grundsatz gut. Jede Veränderung ist willkommen, solange danach eine spürbare Verbesserung in Sicht ist. Wenn ich bedenke, wie im ganzen Kanton, ja in der ganzen Schweiz die Ortsdurchfahrten gestaltet werden und die Ausserortsgebiete immer näher zusammenwachsen, verengt und verbarrikiert werden, zweifle ich stark daran, dass die neue Strasse eine Verbesserung bringen wird. Die Optik bei der Verkehrsplanung ist zu 80 Prozent auf den Velo und Fussverkehr ausgerichtet.	x					Das Projekt ist ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt, das keinen einzelnen Verkehrsträger bevorzugt, sondern ein Projekt, das die Probleme des öffentlichen und privaten Verkehrs und auch des Langsamverkehrs löst.	
2	LV-Verbindung Unterführung Buchmatt erfüllt Anforderungen nicht			M3A		<ul style="list-style-type: none"> Für die weggelassene Fussverkehrsverbindung auf der Nordseite fehlt der Netznachweis, dass tatsächlich keine Nachfrage vorhanden ist. Die Breite von 2.0m für den Fussverkehr in der Unterführung neben der baulich leicht abgesetzten Velospur ist zu geringe, insbesondere weil der Gehbereich über die gesamte Strecke entlang der Mauer der Unterführung verläuft („Umfeldzuschlag“ notwendig, gemäss SN 640 070 notwendig 0,20m) Die baulich zurückhaltende Abtrennung der Radfahrbahn vom Gehweg heisst nicht a priori höhere Sicherheit, diese Feststellung ist unkorrekt. Allenfalls ist Mischverkehr sicherer. Zumindest sind die Betriebsform und die Gesamtbreite nochmals zu überprüfen. Es ist nicht einsehbar, weshalb bei der Einmündung der Gewerberschliessung westlich der Unterführung der Gehweg nicht ebenso wie der Radweg über die Einmündung durchgezogen wird. 	x					Es wird auf eine bauliche Trennung des Rad-/Gehweges verzichtet. Die Breite von 4,20m ist normgerecht, da es sich um eine Unterführung neben einer Fahrbahn mit offener Ausföhrung (mit 2 kurzen Einschränkungen) handelt. Die Breite von 4.20m ist für erhöhte Anforderungen geeignet.	
2	LV Unterführung Buchmatt entspricht nicht der Norm			M3A		<p>M3a, Unterführung Buchmatt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Es gibt keinen Netznachweis für eine fehlende Nachfrage der Fussverkehrsverbindung zu geringe Breite Fussweg (2 m) (Fussverkehr zwischen Mauer und minderbreiter Velospur) es braucht Breitenzuschlag. Durchziehen Gehweg (wie Veloweg): Gehweg über die Einmündung westlich der Unterführung hinaus führen. Fehlende Velostreifen östlich des Kreisels Pulverweg/ Kirchbergstrasse. 	x					Der Fussweg entspricht der Norm. Eine Trottoirüberfahrt ist aufgrund der Sichtweiten in die Unterführung nicht möglich, die Alternative eines Fussgängerstreifen wird nicht verunmöglicht, aber ist nicht nötig aus Projektsicht. Analyse Fussverkehr: Vergleiche Anliegen "Handlungsbedarf für Fuss- und Veloverkehr spezifizieren".	
1	LV-Verbindung Unterführung Spital erfüllt Anforderungen nicht			M3B		<p>Hier fehlt eine fundierte Analyse der Wunschlinien und der Anforderungen des Fussverkehrs und eine auf dieser Grundlage ausgeführte gesamthafte Überarbeitung der Verbindungen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Beibehaltung des Niveau-Überganges für Fussverkehr ist nicht attraktiv und sehr gefährlich. Es ist mit sehr langen Wartezeiten zu rechnen, welche die Gefahr einer Umgehung provozieren. Alternativ verbleiben für verschiedene Beziehungen dann nur die sehr langen Umwege via Kreisel, obwohl Potential für direktere Bezüge bestehen würde. Anstelle des unattraktiven Niveau-Überganges ist die Unterführung zu optimieren. Die Breite von 3.0m für die gemeinsame Fläche von Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung ist zu gering. 	x					<p>Eine fundierte Netzanalyse und die Bewertung des Ist-Zustandes wurde in den übergeordneten kantonalen und regionalen Planungsinstrumente, insbesondere dem kantonalen Richtplan, dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK), dem Agglomerationsprogramm (AP) und dem Sachplan Veloverkehr Kanton Bern durchgeführt. Aufbauend auf diesen gesamtheitlichen Betrachtungen wurde im Rahmen des Vorprojektes VS BOH einem insgesamt ca. 11km umfassenden Strassennetz auf Projektebene detailliert betrachtet und eben diese Korridor-Betrachtung durchgeführt. Das Vorgehen entsprach dem Ablauf gemäss SN 640 210. In einem ersten Schritt erfolgte die Analyse des Istzustandes und die Ermittlung des Sanierungsbedarfes nach dem kantonalen vorgegebenen "Standard Kantonsstrassen". Ein wichtiges Thema und in der Analyse selbstverständlich enthalten waren auch die Aspekte des Fussverkehrs, d.h. insb. dessen Qualitäts- und Sicherheitsdefizite. Weiter gehörten dazu auch die Beurteilung der Verträglichkeit Siedlung und Verkehr, Beeinträchtigung im Wegnetz der Gemeinde sowie das Sicherheitsbedürfnis der Zufussgehenden. Aufbauend auf dieser Standardanalyse wurden für den ganzen Projektperimeter Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) erarbeitet. Das Projekt wurde dazu unterteilt in homogene Korridorabschnitte wie dies die SN 640 210 empfiehlt. Für zahlreiche Abschnitte wurden 2 BGK-Varianten ausgearbeitet. Ein wichtiger Aspekt für die unterschiedlichen Varianten waren die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs (Priorität für gute Querbarkeit des Strassenzuges für Fussverkehr oder Priorität zugunsten einer Veloinfrastruktur längs der Strasse). Analyse und BGK-Varianten wurden mit den direkt betroffenen Gemeinden diskutiert und bereinigt, deren Bedürfnisse und Anforderungen eingearbeitet. Auf der Basis einer homogenen Zusammensetzung der BGK-Bestvarianten der einzelnen Korridor-Abschnitte wurde das Vorprojekt und später das nun vorliegende Bauprojekt VS BOH erstellt.</p> <p>Eine Langsamverkehrsbrücke oder Unterführung wurde geprüft, ist aber an dieser Stelle aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.</p>	
2	LV Unterführung Spital entspricht nicht der Norm			M3B		<p>M3b, Unterführung Spital</p> <ul style="list-style-type: none"> fundierte Analyse Fussverkehrs fehlt. -> gesamthafte Überarbeitung der Verbindungen. Niveau-Überganges für Fussverkehr ist nicht attraktiv und sehr gefährlich. (Wartezeiten > Gefahr Umgehung). Alternativ nur lange Umwege via Kreisel. -> Optimierung der Unterführung. Der Fuss- und Veloweg in der Unterführung ist zu schmal. Es fehlen Velospuren südlich des Kreisels Amietstrasse aus Richtung Oberburg, und nördlich der Unterführung in beide Richtungen. 	x					<p>Der Niveau-Übergang ist nötig zur Anbindung des Schlossmattquartier. Eine Langsamverkehrsunterführung ist aber aufgrund Topografie nicht möglich. Die Breite von 3.00m ist in einer Unterführung entlang einer Fahrbahn in offener Ausführung normgerecht.</p> <p>Die Radstreifen nördlich Unterführung sind mit Mehrzweckstreifen abgedeckt, da die vielen Einmündungen keinen Radstreifen ermöglichen. Die südlichen Radstreifen werden im Projekt ergänzt.</p> <p>Analyse Fussverkehr: Vergleiche Anliegen "Handlungsbedarf für Fuss- und Veloverkehr spezifizieren".</p>	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
32	LV-Verbindung bei Unterführung Spital erweitern	M3B				Die nordseitige Brücke bei der Unterführung Spital ist eine sehr wichtige Quartierverbindung zwischen den Quartieren Schlossmatt/Ischlag und Lindefeld/Pleer. Über diese Verbindung verlaufen zahlreiche Arbeits-, Schul- und Freizeitwege. Die geplante Ausgestaltung als Rad- und Fussweg in Standardbreite, relativ schmalen Bahnübergang und gewundenem Verlauf kann den Anforderungen an diese stark befahrene Verbindung nicht genügen. Bahnübergang und Velo-/Fussgängerbrücke sind deutlich breiter auszuführen. Es ist zu prüfen, ob die Überdeckung der Hauptstrasse nördlich der Bahnlinie auf 50-70 m verbreitert werden kann, um dieser wichtigen Quartierverbindung gerecht zu werden.	x						Eine Verlängerung der Unterführung Spital wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft und schliesslich verworfen. Gegen eine Verlängerung der Unterführung sprechen die hohen Kosten gegenüber des geringen und sehr lokalen Nutzens. Die Rad- und Fusswege sind normgerecht geplant und entsprechen der vorgesehenen Nutzung.
		M3B				Bahnübergang und Velobrücke sind zu kurvenreich. Diese wichtige Verbindung von zahlreichen Schulen und Freizeistätten ist deutlich breiter auszugestalten, hier sollte die Strassenüberdeckung ähnlich wie in Schönbühl verlängert werden, damit die beiden Quartiere, die bereits durch die Bahnlinie massiv zerschnitten werden, wieder eine deutlich besser Verknüpfung erfahren.	x						
		M3B				Grundsätzlich sind wir immer noch der Meinung, dass mit einer Verlängerung der Unterführung beim Spital, wie von uns schon früher vorgeschlagen, ein wesentlicher städtebaulicher Gewinn für die Stadt Burgdorf resultieren würde. Mit dem Zusammenschluss der Quartiere Hofguet/Lindenfeld und Schlossmatt würde so eine in grossen Teilen verkehrsberuhigte Wohnlage mit einer wesentlichen Steigerung der Wohnqualität gegenüber der heutigen Situation entstehen.	x						
		M3B				Die Chance, mit einer verlängerten, überdeckten Bahnunterführung im Bereich Schlossmatt/Lindenfeld städtebauliche Verbesserungen zu erzielen, wird leider nicht wahrgenommen.	x						
		M3B				Die Beibehaltung des Niveau-Überganges für Fussverkehr ist nicht attraktiv und sehr gefährlich. Es ist mit sehr langen Wartezeiten zu rechnen, welche die Gefahr einer Umgehung provozieren. Anstelle des unattraktiven Niveau-Überganges ist die Unterführung zu optimieren. • Die Breite von 3.0m für die gemeinsame Fläche von Fuss- und Veloverkehr in der Unterführung ist zu gering.	x						
16	Option spätere Erstellung LV-Brücke auf Südseite UF Spital	M3B				Die Brücken für den Langsamverkehr sind bei beiden Unterführungen wichtig; beim Spital sollte zumindest zu einem späteren Zeitpunkt auch südseitig eine Fuss- und Radwegbrücke realisierbar sein.	x					Die heutigen Abbiegebeziehungen sind deutlich schlechter als die Projektlösung; hier bringt VS BOH eine deutliche Verbesserung für den Langsamverkehr. Um die wichtige Verbindung zwischen dem Quartier und dem Radweg zu gewährleisten ist eine eigenständige Langsamverkehrsbrücke vorgesehen. Der späterer Bau einer zusätzlichen, zur bereits geplanten LV-Brücken im Bereich der Unterführung Spital, aber auch im Bereich der Unterführung Buchmatt, ist möglich. Es wurde geprüft, ob bei den Fussgängerinseln im Bereich des Kreisels Velofurt(en) sinnvoll und möglich sind. Nach Prüfung durch den Projektverfasser wird die Situation für Velofurt(en) als zu gefährlich eingestuft.	
		M3B				Ein zentraler Punkt bei der Verkehrssanierung ist die Sicherheit der Fahrradfahrer. Der geplante Weg für Fahrradfahrer, die von Oberburg her zum Spital oder weiter in Richtung Steinhof unterwegs sind, kreuzt den stark frequentierten Kreisverkehr. Der geplante Kreisel stellt ein erhebliches Risiko für Fahrradfahrer dar. Für die Sicherheit der Fahrradfahrer bitten wir, die Möglichkeit einer Fuss- und Fahrradbrücke entlang der Eisenbahn zu prüfen. Die am 22. Mai 2019 publizierte Studie der bfu weist ebenfalls darauf hin, dass bei jedem dritten Verkehrsunfall in einem Kreisel ein Fahrradfahrer involviert ist. Unser Ziel ist es, dass möglichst viele Mitarbeitende aus den umliegenden Gemeinden mit dem Fahrrad sicher zur Arbeit kommen.	x						
		M3B				Die Unterführung beim Spital trennt die Quartiere. Für die Quartierbewohner ist es wichtig dass sie als Fussgänger, Velofahrer, Schulkinder wie auch als Personen mit eingeschränkter Mobilität gut zum Spital, Bus, Schulanlagen und Radwegnetz gelangen können.	x						
1	Velo-/Fussweg bei Unterführungen trennen und verbreitern	M3A M3B				Streifen für Fussgänger / Velos zu schmal (bei Unterführung) Keine saubere Trennung Fussgänger / Velos. Unfälle sind programmiert!	x					Die Trennung der Fussgänger und der Radfahrer ist genügend und erfüllt die Anforderungen nach Norm. Der Rad-Gehwegbereich soll flexibel nutzbar bleiben und nicht durch zusätzliche Elemente eingeschränkt werden. Zusätzliche Trennelemente bewirken das Gegenteil, da sie die Sicht verschlechtern und den nutzbaren Raum einschränken. Die Breite von 4.20m ist normgerecht, da es sich um eine Unterführung neben einer Fahrbahn mit offener Ausführung (mit 2 kurzen Einschränkungen) handelt. Die Breite von 4.20m ist für erhöhte Anforderungen geeignet.	
1	Veloführung Kreisel UF Spital	M3B				Um den Radweg via Spitalweg nach Burgdorf zu nutzen, muss der Kreisverkehr bis zur dritten Ausfahrt durchquert werden. 90% der Fahrzeuge werden den Kreisverkehr jedoch bereits bei der zweiten Ausfahrt verlassen. Somit kreuzen sich an dieser Stelle die Fahrrad- und Autofahrer. Laut Studie bfu ist bei jedem dritten Unfall in einem Kreisverkehr ein Fahrradfahrer involviert und meistens sogar noch unschuldig, da er vom Autofahrer übersehen wird. Lösungsvorschlag: Den Radweg bereits bei der zweiten Ausfahrt aus dem Kreisverkehr nehmen und dafür eine Fuss- und Radwegbrücke entlang der Eisenbahnlinie erstellen. So können die Fahrradfahrer die stark befahrene Strasse gefahrlos auf die Seite vom Spitalweg queren.	x					Es wurde geprüft, ob bei den Fussgängerinseln im Bereich des Kreisels Velofurt(en) sinnvoll und möglich sind. Nach Prüfung durch den Projektverfasser wird die Situation für Velofurt(en) als zu gefährlich eingestuft. Die heutigen Abbiegebeziehungen sind deutlich schlechter als die Projektlösung; hier bringt VS BOH eine deutliche Verbesserung für den Langsamverkehr. Eine spätere Fuss- und Radwegbrücke wird nicht verunmöglicht.	
1	Anschluss Fuss- und Radweg beim Spital	M3B				Dem Anschluss des Fuss- und Radweges beim Spital, im Bereich der Parkhauszufahrt Spital, muss besondere Beachtung geschenkt werden. Es handelt sich hier um eine hoch frequentierte Verbindung zwischen Burgdorf und Oberburg (z.B. Arbeitswege).				x		Der Anschluss der neuen Langsamverkehrsbrückenübergang wird durch das Projekt sichergestellt und wird optimiert.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft		
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w			
25	Querungsmöglichkeiten für Velos und zu Fuss Gehende		x			Wichtige Querungen für den Langsamverkehr müssen im Detail analysiert und verbessert werden (insbesondere Kirchbergstrasse — Tiergartenkreisel - Dammstrasse; Emmentalstrasse — Rüttschelengasse - Schmiedenrain; Bereich beim Spital).	x							
			x			Zwischen Tiergartenkreisel und Bahnhof-Unterführung sind die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr unbedingt zu verbessern (S-N-Verbindung Richtung Gyrischachen und Eymatt).	x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen.	
			x			„Q“- Stellen (Strassenquerung): Meines Erachtens gibt es folgende weitere Defizite: <ul style="list-style-type: none"> • Einfahrt in die Hauptachse beim Kornhaus (von Poliregasse her) • Sägegasse, beim Pestalozzischulhaus • Heimswilstrasse, beim Feuerwehrmagazin • Oberburgstrasse, bei der Einmündung Elfenweg / Thunstrasse / Hofgutweg • Bernstrasse, bei der Einmündung Friedhofweg / Seitenast Brauiweg 	x						Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise sind die angesprochene Querungen Bestandteil der Projekte VS Kirchbergstrasse - Bahnhof bzw. Verkehrsanierung Schloss - Spital, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation umgesetzt werden.	
			x			An mehreren Orten in Burgdorf queren wichtige Langsamverkehrsachsen die Hauptstrasse. Zudem verlaufen wichtige Verbindungen von Bahnhof, Unterstadt und Oberstadt über die Hauptachse in die Aussenquartiere. Es genügt nicht, diese Verbindungen bloss für den Fussgängerverkehr auszugestalten. An den wichtigen Querungsorten ist auch der Veloverkehr einzuplanen und z.B. mit Velofurten sicher über die Hauptstrasse zu führen.	x							
			M4			Es fällt die geschützte Querungsstelle für Velofahrende weg. Es ist mit nicht ersichtlich, wie Velofahrende geschützt über die Kirchbergstrasse von der Ilcoweg zur Zeughausstrasse gelangen sollen. Zu beachten: Schulkinder unterwegs zu Schule und Tagi Neumatt. Eine gleichwertige geschützte Querungsmöglichkeit für Velofahrende soll erstellt werden.		x						Die Lichtsignalanlage für die Querenden Fussgängerinnen und Velo Fahrenden bleibt analog der heutigen Anlage bestehen. Die Anordnung der Querungshilfe wird lediglich auf die andere (westliche) Seite des Knotens verschoben.
			M4			Beim Ilcoweg braucht es vom Tiergarten einen Fussgängerstreifen um danach die Kirchbergstrasse überqueren zu können. Vom Tiergarten zu Kindergarten und Schulhaus ist ein Schulweg. Allenfalls könnte auch eine Unterführung unter der Kirchbergstrasse eine sinnvolle und sichere Lösung darstellen.		x						
			M8			Der Velostreifen in Richtung stadteinwärts sollte nicht unvermittelt aufhören. Bei der Querung des Velowegrings über die Bernstrasse (Kreuzung Mälchplatzweg-Bernstrasse-Friedhof) sollte auf der Bernstrasse Tempo 30 signalisiert werden und die Querung für Velofahrende sollte deutlicher hervorgehoben werden.		x						
			x			Die Verkehrsberechnungen zeigen eine Zunahme des Verkehrs auf der Hauptachse in Burgdorf gegenüber heute. Den Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr kommt eine noch grössere Bedeutung zu. Im Vorprojekt wurden für die Variante Null+ bauliche Verbesserungen für den Langsamverkehr in Aussicht gestellt. Abgesehen von der neuen Verbindung zwischen Schlossmatt und Lindenfeld, infolge der Unterführung Spital, sind im Bauprojekt keine Velo- und Fussgängerquerungen oder Beseitigungen von Netzlücken ersichtlich. Insbesondere der Anschluss der Quartiere an das Bahnhofquartier weist Defizite auf. In der Weiterbearbeitung sollten, zusammen mit der Stadt Burgdorf, die fehlenden Querungsmöglichkeiten baulich berücksichtigt werden. Denkbar wären u.E. auch Ampeln mit Velobevorzugung, wie sie auf der Steinhofstrasse seit Jahren erfolgreich eingesetzt wird. Die Querschnitte der neuen Radwegabschnitte im Bereich der Unterführungen sollten, im Hinblick auf eine kontinuierliche Zunahme des Veloverkehrs in Burgdorf, nochmals überprüft und ggf. vergrössert werden. Zudem wirkt die Linienführung der Velobrücke der Unterführung Spital mit ihren abrupten Richtungswechseln sehr schematisch und nicht als zeitgemässe Veloverbindung.		x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Für den angesprochenen Bereich liegen Bereits Planungen vor, die zu gegebener Zeit, unabhängig vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt werden. Im Bereich des Mälchplatzwegs ist die Bernstrasse eine Gemeindestrasse. Allfällige Massnahmen liegen hier in der Kompetenz der Stadt. Die Anmerkung hierzu wird an die Stadt weitergeleitet.
			M9			Bei der neue Querungsinsel auf der Lyssachstrasse zwischen den Haus-Nr. 15 und 4a ist die Übersichtlichkeit nicht optimal. Auch wenn kein Fussgängerstreifen markiert werden soll, soll der Warteraum aus der Strasse übersichtlich sein. Stadteinwärts hört der Radstreifen unnötigerweise früh auf. Zu Gunsten eines besseren Schutz von Velofahrenden soll mehr Land von der Parzelle 1523 genommen werden und der Radstreifen bis näher am Knoten Meieriedstrasse gezogen werden.		x						Die Übersichtlichkeit bei der Fussgänger-Querungshilfe ist gegeben. Die Strasse wird so angepasst, dass die Sichtweiten auf den Warteraum des Übergangs bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h eingehalten sind. Sobald der Platz für die Anordnung eines Radstreifens nach Norm nicht mehr vorhanden ist, endet der Radstreifen. Nordseitig wird die Strasse durch die Bahn (SBB) beschränkt, südseitig durch den Betrieb auf der Parzelle Nr. 1523.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Querung Kreisels Oberburg Süd für zu Fuss Gehende und Velos			M20		Wahrscheinlich endet das von Hasle b.B herkommende rechte Trottoir kurz vor dem Kreisel. Es kann doch nicht sein, dass insbesondere Schulkinder und ältere Leute inkl. Velofahrer nach einem so teuren Umfahrungsprojekt die viel befahrene Emmentalstrasse weiterhin überqueren müssen. Eine vernünftige Lösung bringt einzig eine Unterführung unter dem Kreisel durch. Falls keine Unterführung erstellt werden kann, muss den Fussgänger zumindest beim Fussgängerstreifen eine manuell bedienbare Lichtsignalampel zur Verfügung stehen.					x		Der von Hasle kommende rechte Gehweg endet auf Höhe der Liegenschaft Emmentalstrasse 121. Zur sicheren Querung der Fahrbahn wird ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel angeordnet. Die Situation wird im Rahmen der Überarbeitung in der nächste Projektphase noch optimiert. Für die Erstellung einer Unterführung des Kreisverkehrs steht ohne einschneidende Eingriffe in die bestehende Siedlungsstruktur kein Platz zur Verfügung.
15	Querung Velos beim Knoten Süd			M20		Schlecht gelöst ist die Verkehrsführung für den von Süden kommenden Veloverkehr im Bereich des Kreisels Oberburg Süd (zweimalige Querung der Hauptstrasse). Eine Lösung ähnlich dem Kreisel Oberburg Nord wäre begrüssenswert.						x	Zur sicheren Querung der Fahrbahn wird ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel angeordnet. Die Situation wird in der nächste Projektphase noch optimiert. Es werden zusätzlichen Massnahmen getroffen, damit die Velofahrer in diesem Bereich mit mehr Sicherheit queren können. Für die Erstellung einer Unterführung des Kreisverkehrs steht ohne einschneidende Eingriffe in die bestehende Siedlungsstruktur kein Platz zur Verfügung.
				M20		Die Verkehrssicherheit für die Velofahrer ab Ausgang Kreisel Süd an die Anbindung an den neuen Veloweg sollte überprüft werden. Die Velofahrer, welche aus Oberburg in Richtung Hasle fahren und links auf den Veloweg abbiegen wollen, müssen nach dem Kreisel auf die vielbefahrene Strasse einbiegen und dann links abbiegen. Das sehen wir nicht als ideale Lösung. Das selbe Problem sehen wir für Velofahrer, die von Richtung Tschamerie und neuem Veloweg in Richtung Oberburg unterwegs sind.					x		
				M20	M13 A	im Bereich des Kreisels Süd / Tschamerie muss ein Anschluss an den neu vorgesehenen Fuss- und Veloweg bei der "Mühle" so realisiert werden, dass ein Queren der Fahrbahn der Hauptstrasse nicht notwendig ist. Ein solches Queren stört einerseits den Verkehrsfluss, ist andererseits auch eine unnötige Gefahrenquelle. Dieser neu vorgesehene Fuss- und Veloweg wird für grosse Teile von Oberburg eine attraktive Verbindung zum Naherholungsgebiet "Emme"	x						
4	Lücke Radweg und Defizit Fussgänger Oberburg - Hasle				x	Zwischen Oberburg und Hasle bleibt eine Lücke im Radweg westlich der Hauptstrasse. 300m fehlen, um eine durchgehende Verbindung zwischen den Dörfern zu realisieren. Von der Phytomed bis Ziegelgut ist für Velos und Fussgänger weiterhin kein Durchkommen ohne die überlastete Emmentalstrasse zu überqueren.	x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. So wird für eine durchgängige Radverbindung zwischen Oberburg und Hasle derzeit unabhängig vom Projekt VS BOH das Projekt Ragweg Oberburg - Hasle vorangetrieben. Für die Radfahrenden bietet der projektierte Mehrzweckstreifen im Bereich Tschamerie eine zusätzliche Hilfe zum Abbiegen und Queren der Emmentalstrasse.
					x	Der neue Radweg entlang der Emme, welcher vorgängig realisiert wird, verbessert die Situation für die Radfahrer. Für Anwohner von Oberburg braucht es zusätzlich eine Verbesserung auf der Emmentalstrasse und eine durchgehende Langsamverkehrsverbindung nach Hasle westlich der Emmentalstrasse. / Radfahrer und Fussgänger teilen sich oberhalb des Kreisels Süd das schmale Trottoir. Als Schulweg ist diese Situation sehr gefährlich. / Trotz den riesigen Investitionen bleibt zwischen Oberburg und Hasle eine Lücke im Radweg. 300m fehlen, um eine durchgehende Verbindung zwischen den Dörfern zu realisieren. Von der Phytomed zum Ziegelgut ist für Velos und Fussgänger weiterhin kein Durchkommen ohne die überlastete Emmentalstrasse zu überqueren. Ein Stück Radstreifen endet auf halber Strecke. Diese Netzlücken sollte angesichts der steigenden Verkehrszahlen dringend geschlossen werden. /Die neue Bushaltestelle mit der Mittelinsel in der Tschamerie verbessert die Situation damit Fussgänger die Strasse überqueren können.	x						
2	Anliegen Pro Velo Emmental für Oberburg - Hasle				x	<ul style="list-style-type: none"> • Der neue Radweg entlang der Bahn von Oberburg nach Hasle verbessert die Situation für die Radfahrer von Burgdorf nach Hasle. • Für Einwohner von Oberburg braucht es zusätzlich eine Verbesserung auf der Emmentalstrasse und eine durchgehende Langsamverkehrsverbindung nach Hasle westlich der Emmentalstrasse. • Radfahrer und Fussgänger teilen sich oberhalb des Kreisels Süd in Oberburg das schmale Trottoir. Als Schulweg ist diese Situation gefährlich. • Von der Phytomed zum Ziegelgut ist für Velos und Fussgänger kein Durchkommen möglich ohne die Emmentalstrasse zu überqueren. Nur 300m fehlen um eine durchgehende Radverbindung zwischen Oberburg und Hasle zu realisieren. Diese Netzlücken sollte angesichts der steigenden Verkehrszahlen dringend geschlossen werden. Der Radstreifen endet Emmental aufwärts mitten auf der Strecke. • Die neue Bushaltestelle mit der Mittelinsel in der Tschamerie verbessert die Situation damit Fussgänger die Strasse überqueren können. Wie überholen Radfahrer den wartenden Bus? • Sichere und einfache Querung für Radfahrer bei der Einfahrt vom Flurweg / Ausfahrt Steffen bei der Phytomed in die Kantonsstrasse Richtung Oberburg ermöglichen. 	x					Kreisell Süd: Zur sicheren Querung der Fahrbahn wird ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel angeordnet. Die Situation wird in der nächste Projektphase noch optimiert. Es werden zusätzlichen Massnahmen getroffen, damit die Velofahrer in diesem Bereich mit mehr Sicherheit queren können. Für die Erstellung einer Unterführung des Kreisverkehrs steht ohne einschneidende Eingriffe in die bestehende Siedlungsstruktur kein Platz zur Verfügung. Tschamerie: Die Radfahrenden können auf der Normalspur (Fahrbahn im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr) den Bus überholen. Die Bushaltestelle ist als Busbucht projektiert. Für die Radfahrenden bietet der projektierte Mehrzweckstreifen im Bereich Tschamerie eine zusätzliche Hilfe zum Abbiegen und Queren der Emmentalstrasse. Die restlichen Anliegen befinden sich nicht im Projektperimeter und wird zu gegebener Zeit durch den Strassenbetreiber in Drittprojekten behoben.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
6	Bedürfnisse Langsamverkehr im Bereich Bahnhof Hasle				M14	Die Querungsbedürfnisse der Kalchofenstrasse im Bereich des Bahnhofes müssten detailliert festgestellt werden und anstelle der gebündelten Querung mit Vortritt als Fussgängerstreifen sollten dort flächige Varianten geprüft werden. Entlang der Kalchofenstrasse und im Bereich des Abzweigers vor der Bahnunterführung sind die Verkehrsflächen für den Fuss- und Veloverkehr zu erweitern.	x						Im Bereich des Bahnhofes ist allein auf Grund der Reduktion der Verkehrszahlen (2040: ca. 18'000 auf ca. 9'000, Werktagsverkehr) eine massive Verbesserung für den Langsamverkehr zu erwarten. Eine flächige Querung der Hauptachse ist auf Grund der fehlenden Sichtweiten (enge Kurve, Liegenschaften, Parkplätze) nicht sinnvoll. Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Für den hier angesprochenen Perimeter auf der Kalchofenstrasse liegt ein Vorprojekt vor. Die Weiterbearbeitung dieses vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle unabhängigen Projekt wird mit dem vorliegenden Projekt zeitlich koordiniert.
					M14	Die Strassenquerung muss für den ganzen Langsamverkehr vom und zum Bahnhof gut und sicher gestaltet werden. Insbesondere auch, da die Fussgängerunterführung vom Rüegsauschachen zum Bahnhof aufgehoben wird. Täglich wird diese Unterführung von sehr vielen Eisenbahnpendlern, Schulkinder und Kunden der Bäckerei Meier benützt. Ohne diese sichere Verbindung müssten all diese Personen die weiterhin sehr stark befahrene Hauptstrasse überqueren.	x						Die bestehende Personenunterführung unter der Hauptstrasse ist nicht behindertengerecht ausgebaut. Weiter werden Unterführungen vor allem nachts aus Gründen der Sicherheit gemieden.
					M14	Die Aufhebung der Unterführung zwischen Bahnhof und Bäckerei (Richtung Norden) finden wir sehr schlecht. Die Unterführung ist der sicherste Weg und wird viel genutzt. Wenn alle Fussgänger stattdessen einen Zebrastreifen verwenden müssen, wird dies auch den örtlichen Verkehr stark behindern. / Zwischen Bahnhof und Papeterie/Post sollte weiterhin ein Zebrastreifen bestehen. Auch bei einer Sackgasse gibt es weiterhin Verkehr (Parkplätze, E-Bikes).	x						Durch den Umbau des Knotens ist es möglich, dem Langsamverkehr eine sichere, behindertengerechte, oberirdische Querungsstelle anzubieten.
					M14	Beim Bahnhofplatz Hasle-Rüegsau direkte sichere und rasche Strassenüberquerungen (z. B. ab Bahnhof Hasle in Richtung Oberburg) wenn möglich für Radfahrer befahrbar machen (Velofurt neben dem Fussgängerstreifen mit Mittelstreifen oder -insel).	x						Ist bereits berücksichtigt.
3	Fussgängerstreifen bei der Tschamerie				M13 A	Im Bereich der Bushaltestelle sind zwei Verkehrsinseln geplant, jedoch kein Fussgängerstreifen. Diese Strassenquerung wird rege von Fussgängern wie auch von Velofahrern genutzt. Am Morgen wie auch am Abend ist eine Überquerung in diesem Bereich sehr gefährlich und teilweise fast nicht möglich. Auch für die Benutzer des Buses die an dieser Haltestelle aus- oder einsteigen ist die Strassenüberquerung trotz der geplanten Verkehrsinsel immer noch gefährlich. Mit einem Fussgängerstreifen wäre die Strassenüberquerung als sicherer einzustufen.	x						Durch die geplante Querungshilfe wird das Überqueren der Strasse deutlich sicherer und einfacher. Aufgrund der zu geringen Fussgängerfrequenzen ist die Anordnung eines Fussgängerstreifens nicht sinnvoll. Tempo 60 ist bereits im Projekt vorgesehen.
					M13 A	Die neue Bushaltestelle mit der Mittelinsel in der Tschamerie verbessert die Situation sehr. Leider besteht in diesem Gebiet zwischen dem Ziegelgut und der Phytomed westlich der Emmentalstrasse keine Verbindung für Fussgänger und Velofahrer!	x						
					M13 A	Wir fordern deshalb die Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern durch die Anbringung eines Fussgängerstreifens in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle sowie die Verlängerung/Verschiebung des 60 km/h Tempolimits in Richtung Hasle bei Burgdorf.	x						
2	Querung Kreisel Biembach und Kalchofen bei hohem Verkehrsaufkommen				x	Die Doppelkreisel erachte ich für den Fahrradbenutzer als ungenügend markiert und somit als gefährlich. Biembach: Als Fahrradfahrer von der Biembachstrasse herkommend um auf den Pfarrhausweg (Richtung Emme) oder die Emmentalstrasse in Richtung Burgdorf zu gelangen muss die Fahrbahn zweimal überquert werden. Bei grossem Verkehrsaufkommen erachte ich dies ohne Zusatzmassnahmen als sehr gefährlich und daher als unzumutbar. Wie bei dem zu erwarteten grossen Verkehrsaufkommen auch die Autofahrer von der Biembachstrasse in Richtung Burgdorf diesen Doppelkreisel queren sollen ist fraglich. Kreisel Kalchofen: Für den Fahrradfahrer von Richtung Burgdorf nach Hasle b.B. Bahnhof ist das vorgängige Abbiegen sehr gefährlich. In diesem Bereich wäre eine zusätzliche 'Strukturmarkierung Fahrrad - rot' erstrebenswert.	x					Für die Velo Fahrenden stehen alternative Querungsmöglichkeiten mit 2m breiten Mittelinseln und alternative Radwegrouten zur Verfügung. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Biembach ist nachgewiesen und ist auch für den Anschluss Biembachstrasse genügend.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
7	Langsamverkehrsdefizit Kalchofenstrasse Hasle beheben				x	Die Kalchofenstrasse ist für die Bahnhopendler, Schüler und Hausfrauen aus dem Dorfbereich und Hasle Nord zum Bahnhof und in den Rüegsauschachen sehr wichtig. Velostreifen sind aus mehreren Gründen spätestens ab Kreisel Kalchofen (noch besser schon ab Kreisel Biembach) bis Bahnhof beidseits unbedingt nötig. Unseres Erachtens haben diese bei entsprechenden Massnahmen Platz. 1) Die kantonalen Radwege Hasle-Goldbach und Hasle-Oberburg werden sicher verbunden. 2) Velopendler erhalten eine taugliche Zufahrt zum Bahnhof. 3) Schüler können die Kantonsstrasse sicherer benutzen, ebenfalls Personen aus Hasle, die ihre Einkäufe im Migros Hasle oder COOP Rüegsauschachen per Velo erledigen. 4) Weiter sollte ein Rechtsabbiegen (bei ROT, ohne Vortritt) für Velos bei der Ampel unter der Brücke möglich sein. 5) Zur Verbreiterung der Strasse könnte das ohnehin zu schmale und selten begangene Trottoir zwischen der Ampel und dem Bahnhof (Westseite der Kantonsstrasse) aufgehoben werden. 6) Der (Schwer)verkehr auf diesem Strassenstück wird gegenüber heute abnehmen. Die Geschwindigkeit sollte auf max. 50 km/h beschränken. Mit einem Überholverbot würde die Sicherheit erhöht, insbesondere für Velofahrer auf einem Radstreifen; die Fahrspuren könnten dadurch gegenüber heute schmaler sein. 7) Mit Querungshilfen für Radfahrer bei der nördlichen und bei der südlichen Auffahrt (Kalchofenkreisel und Bahnhofknoten) auf die Kantonsstrasse würde die Sicherheit wesentlich verbessert.	x						Die im Projekterimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projekterimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Für den hier angesprochenen Perimeter auf der Kalchofenstrasse liegt ein Vorprojekt vor. Die Weiterbearbeitung dieses vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle unabhängigen Projekts wird mit dem vorliegenden Projekt zeitlich koordiniert. Im Bereich des Bahnhofs ist allein auf Grund der Halbierung der Verkehrszahlen eine massive Verbesserung für den Langsamverkehr zu erwarten.
					x	Der Dorfteil in Richtung Hasle bleibt weiterhin dem Verkehr ausgesetzt. Für Velos und Fussgänger ist die Situation unbefriedigend. Sie teilen sich das schmale Trottoir.	x						
					x	Wir schlagen die Weiterführung des Radweges nach der Unterführung vom Pflanzweg über die (gemeindeeigene) Kalchofenstrasse (Parzelle 1579) vor und von dieser auf die Kantonsstrasse bis zum Bahnhof.	x						
					x	Bahnhof Hasle-Kalchofenstrasse-Oberburg: Hier fehlen Velospuren (ab Bahnhof Richtung Burgdorf in beide Richtungen).	x						
				x	Die Kalchofenstrasse ab Kalchofenkreisel bis Bahnhof Hasle sowie auch der Zubringer Dorfstrasse Hasle werden durch Langsamverkehr intensiv genutzt (Bahnhopendler, Schüler des Oberstufenzentrums Rüegsauschachen, Hausfrauen für die Einkäufe in COOP Rüegsauschachen und Migros Hasle, Pendler über die Radwege). Für den Langsamverkehr besteht mit der vorgesehenen Planung (noch) ein Sicherheitsdefizit. • Kalchofen: Sichere und rasche Strassenquerung für Velopendler, die vom Radweg Oberburg-Hasle her kommend Richtung Bahnhof weiterfahren wollen (Velofurt mit Mittelstreifen oder -insel). • Durchgezogene Radstreifen wenn möglich beidseitig, zwingend aber mindestens bergwärts. Wenn nötig auch zu Lasten der Spurbreiten für den Motorfahrzeugverkehr und des schmalen Trottoirs Ampel-Bahnhof Westseite (evtl. aufheben). • Mittelstreifen bei der Ampel für Linksabbieger vom Bahnhof her (mindestens wie heute vorhanden, besser noch etwas grösser). • Rechtsabbiegen bei der Ampel für Velofahrer vom Dorf her sollte ohne Wartezeiten möglich sein: kein Vortritt, aber mit Veloampel permanent grün (oder rasch geschaltet).	x							
Thema: Langsamverkehr (Zu Fuss Gehende)													
4	Grundlagen der Massnahmen für Fussverkehr unvollständig	x				Wir fordern eine fundierte Analyse der Wunschlinien und der Anforderungen des Fussverkehrs und eine auf dieser Grundlage aufbauende gesamthafte Überarbeitung der Verbindungen.	x					Eine fundierte Netzanalyse und die Bewertung des Ist-Zustandes wurde in den übergeordneten kantonalen und regionalen Planungsinstrumente, insbesondere dem kantonalen Richtplan, dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK), dem Agglomerationsprogramm (AP) und dem Sachplan Veloverkehr Kanton Bern durchgeführt. Aufbauend auf diesen gesamtheitlichen Betrachtungen wurde im Rahmen des Vorprojektes VS BOH einem insgesamt ca. 11km umfassenden Strassennetz auf Projektebene detailliert betrachtet und eben diese Korridor-Betrachtung durchgeführt. Das Vorgehen entspricht dem Ablauf gemäss SN 640 210. In einem ersten Schritt erfolgte die Analyse des Istzustandes und die Ermittlung des Sanierungsbedarfes nach dem kantonalen vorgegebenen "Standard Kantonsstrassen". Ein wichtiges Thema und in der Analyse selbstverständlich enthalten waren auch die Aspekte des Fussverkehrs, d.h. insb. dessen Qualitäts- und Sicherheitsdefizite. Weiter gehörten dazu auch die Beurteilung der Verträglichkeit Siedlung und Verkehr, Beeinträchtigung im Wegnetz der Gemeinde sowie das Sicherheitsbedürfnis der Fussgehenden. Aufbauend auf dieser Standardanalyse wurden für den ganzen Projekterimeter Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) erarbeitet. Das Projekt wurde dazu unterteilt in homogene Korridorabschnitte wie dies die SN 640 210 empfiehlt. Für zahlreiche Abschnitte wurden 2 BGK-Varianten ausgearbeitet. Ein wichtiger Aspekt für die unterschiedlichen Varianten waren die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs (Priorität für gute Querbarkeit des Strassenzuges für Fussverkehr oder Priorität zugunsten einer Veloinfrastruktur längs der Strasse). Analyse und BGK-Varianten wurden mit den direkt betroffenen Gemeinden diskutiert und bereinigt, deren Bedürfnisse und Anforderungen eingearbeitet. Auf der Basis einer homogenen Zusammensetzung der BGK-Bestvarianten der einzelnen Korridor-Abschnitte wurde das Vorprojekt und später das nun vorliegende Bauprojekt VS BOH erstellt.	
		x				Der Nachweis der Abschnittbildung und der entsprechenden Vorgaben für Betrieb und Gestaltung ist nicht vorhanden, statt dessen überwiegen die bau- und verkehrstechnischen Vorgaben und Grundlagen. Wir fordern hier die Erstellung einer Korridor-Betrachtung nach SN 640 210 mit den entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Dazu gehören auch eine Netzanalyse und Bewertung des Ist-Zustandes für den Fussverkehr.	x						
		x				Die Partei fordert eine Netzanalyse und eine Bewertung des Ist-Zustandes für den Fussverkehr.	x						
		x				Für den Fussverkehr fehlen eine korrekte Netzanalyse und eine Bewertung des Ist-Zustandes in allen Ortsteilen völlig. Das macht alle Aussagen in den Unterlagen zu allfälligen «Verbesserungen» oder zu Massnahmen für den Fussverkehr allgemein unbrauchbar. Die öfters vorkommende Aussage, es sei nur „wenig Fussverkehr“ vorhanden, ist mangels Grundlagen nicht belegt und daher unzulässig. Zudem hat Qualität für Fussverkehr viel mit einem flächigen Netz zu tun und sehr wenig mit der Menge der Zufussgehenden. Bei Fussverkehr gibt es im Gegensatz zum MIV praktisch keine Grenze der Leistungsfähigkeit von Anlagen, hingegen kommt es sehr schnell zu Qualitätseinbussen, z.B. wenn es nicht möglich ist, das eigene Geh-Tempo zu wählen.	x						
2	Anschluss Quartierwege Pleenweg		M3B			Die Quartierwege, die aus dem Quartier „Pleenweg 1 bis 11“ auf den östlich des Quartiers gelegenen Parkplatz münden, dürfen nicht unvermittelt aufhören und müssen an das Wegnetz angeschlossen werden.		x				Die Ausbildung des Parkplatzes und die Fussgängeranbindung des Quartiers werden in Abstimmung mit der Stadt und dem Regionalspital optimiert.	
			M3B			Die Fussgängeranbindung an das bestehende Pleenquartier sollte ausgebaut werden resp. der Anschluss am besten Quartierstrassen sicherstellen, vor allem über die Spaltzufahrt und über den grossen Parkplatz. Beim Parkplatz sind Bäume vorzusehen.			x				

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Fussgängerquerungen beim Spitalzufahrtsweg		M3B			Es braucht Fussgängerquerungen über den Spitalzufahrtsweg, insb. für Fussgänger, die vom Pleerweg her kommend auf das östliche Trottoir der Spitalzufahrt gelangen wollen (analog heute bestehendem Fussgängerstreifen).						x	Die Anordnung eines Fussgängerstreifens auf der Spitalzufahrt ist nicht Sache des Kantons und erscheint aus planerischer Sicht auch nicht als sinnvoll. Das Anliegen wird an das Spital weitergeleitet.
Thema: Langsamverkehr (Velo)													
2	Querung Velowegring Heimiswilstrasse verbessern		x			Die Querung des Velowegrings über die Heimiswilstrasse (Kreuzung Burgfeldstrasse-Heimiswilstrasse- Schwellihüttweg) wird rege genutzt und muss für den Veloverkehr dringender einfacher und sicherer gestaltet werden. Ein allfälliger Rückstau auf der Kantonsstrasse infolge der LSA bei M7 darf die Querung nicht negativ beeinträchtigen (kein Stau im Bereich der Querung).	x						Der Knoten Heimiswilstrasse/Burgfeldstrasse/Schwellihüttweg liegt ausserhalb des Projektperimeters VS BOH, d.h. mit dem Projekt gibt es keine Veränderungen an diesem Knoten. Der Stau bei der neuen LSA Heimiswilstrasse wird sich in der Regel nicht bis zu diesem Knoten ausdehnen. Ziel der LSA, welche nur bei Bedarf in der Spitzenzeit betrieben wird, ist vorallem die Regelung bzw. Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf der Achse Emmentalstrasse-Sägegasse inkl. ÖV Priorisierung und weniger die Dosierung des Verkehrs auf der Heimiswilstrasse. Während der Inbetriebnahme der Anlage wird die Situation über das ganze Projekt abgestimmt.
			x			Die Radwegkreuzung bei der Heimiswilstrasse (beim Feuerwehrmagazin) sollte verbessert werden.	x						
1	Veloführung Bushaltestelle Spital		M3B			Bei der Haltestelle Spital (Fahrrichtung Oberburg) sehen wir ein gewisses Gefahrenpotential mit der Führung des Veloweges und der Lage der Bushaltestelle. Die Velos werden auf einem höheren Niveau geführt als der normale Verkehr und münden unmittelbar vor unserer Haltestelle in die Strasse ein. Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen notwendig (z.B. kein Vortritt für Radfahrer).					x		Die Führung der Radfahrenden wird so optimiert, dass die Buschauffere die Radfahrenden besser erkennen.
1	Veloführung Burgergasse in UF Knoten Nord		M11	M20		Die Burgergasse mündet zwischen Velounterführung und Bushaltestelle in der Fahrbahn. Es soll ermöglicht werden, dass Velofahrende von der Burgergasse in der Velounterführung fahren können.	x						Das Anliegen wurde geprüft. Dabei wurde festgestellt, dass für die Führung des Veloverkehrs im Gegenverkehr aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist.
1	Veloflächen im Projekt ungenügend		x			Es ist aus meiner Sicht ein gravierender Mangel des Projekts, dass es die Bedingungen für den Veloverkehr nicht systematisch verbessert. Dort, wo Massnahmen vorgesehen sind, wurde zwar auch eine Verbesserung der Veloführung bedacht. Der grösste Teil des kantonalen Strassenetzes innerhalb der Stadt verbleibt aber ohne Flächen für den Veloverkehr, obwohl diese gemäss kantonalen Strassenstandards vonnöten sind und die Strassen gemäss Sachplan Veloverkehr als Velohauptverbindungen klassifiziert sind. Der Kanton sollte in Zusammenarbeit mit der Stadt dafür sorgen, dass die Benutzung des städtischen Velonetzes begünstigt wird. - Die Netzlücken des städtischen Velonetzes sollen geschlossen werden. - Die trennende Wirkung der Kantonsstrasse durch geeignete Querungshilfen soll vermindert werden.	x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrsplanung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt.
1	Bessere Beschilderung, damit Velos Trottoir nutzen		x			Die heutige erlaubte Nutzung des "Trottoirs" bergauf ist für manchen Radfahrer nicht klar genug beschildert und wird deshalb auch nicht von allen benutzt. Massnahme: klarere Beschilderung und deutlichere Beschriftung am Boden.	x						
3	Dosierung soll für Velos nicht gelten		x			Für Velofahrende in Richtung Burgdorf sollen die LSA-Dosierungen nicht gelten bzw. Velos sollen Dauergrün haben. Velos sollen vor dem Kreislauf auf sicherer Art wieder auf der Fahrbahn geführt werden.	x						Die Velos Richtung Burgdorf werden auf der Busspur geführt. Die LSA Regelung der Busse und der Velo Fahrenden funktioniert jedoch unabhängig voneinander. Für die Velo Fahrenden ist dort wo möglich eine LSA Regelung mit "Dauergrün" vorgesehen. Die Rückführung der Velo auf die MIV Spur muss sicher erfolgen. Die Markierung wird dementsprechend angepasst.
			x			Velofahrende in Richtung Burgdorf unterstehen der gleichen LSA-Dosierung wie der MIV. Die LSA soll nicht für Velos gelten bzw. Velos sollen Dauergrün haben.	x						
			x			Es ist mir nicht ersichtlich, wieso auch Velos an der LSA stadteinwärts halten sollen. Dosierungstechnisch ist das nicht nötig. Für die Priorisierung des ÖV (bei Bus-Wegfahrt aus der Endhaltestelle Bernstrasse) ist die Haltelinie zu weit entfernt. Die LSA soll nicht für Velos gelten bzw. Velos sollen Dauergrün haben.	x						Die Velofahrenden werden nicht dosiert und können an den für den MIV auf rot geschalteten Ampel vorbeifahren. Die Signalisation erfolgt gemäss Strassenverkehrsrecht.
1	Fokus auf Velo-Pendler, mit Einbezug E-Velos		x			Der Langsamverkehr innerhalb der Verkehrssanierung soll stark auf die Pendler ausgerichtet sein. Besonders viele Pendler hat es zu und ab den Bahnhöfen Burgdorf und Hasle. Alle neuen Radwege und Radspuren sollen möglichst von E-Velos-45 befahren werden dürfen, d.h. es ist eine genügende Breite vorzusehen, insbesondere natürlich bei gemischtem Verkehr mit Fussgängern. Die Radwege sollen nur durch minimale, abgeschrägte Randsteine von Fahrbahnen und Fusswegen abgetrennt werden, damit sie im Notfall sturzfrei überfahren werden könnten. Bei allen wichtigen Querungen der Hauptachse sind konsequent kombinierte Fuss-Neloquerungen zu realisieren die für Velos befahrbar sind (Velo-Furt neben den Fussgängerstreifen), ideal mit Warteraum in der Mitte.	x					Diesen Forderungen wird wo möglich, sinnvoll und zulässig im vorliegenden Projekt bereits Rechnung getragen.	
1	Separate Velowege anstelle der kombinierten Bus-/Velo-Spur		x			Im Projekt ist geplant, dass der Veloverkehr auf die Busspur ausweichen darf. Demgegenüber steht die Aussage, dass mit der Planung von Busspuren der öffentliche Verkehr flüssiger laufen soll. Dies ist ein vollständiger "Widerspruch". Aus verschiedenen internationalen Grossstädten weiss man, dass ÖV- und Veloverkehr zwingend getrennt werden müssen. -> weniger Unfälle, flüssigen Verkehr. Antrag: Auf Velospuren verzichten, dafür sep. Velowege in der Region. Ausbauen inkl. Zugängerstrassen (Velo) zu den Industriequartieren.	x						Im Projekt VS BOH ist die kombinierte Bus- und Velospur zweckmässig, separate zusätzliche Velostreifen würden den Verkehrsraum unnötig vergrössern. Ausserhalb der Spitzenzeit bzw. wenn kein Stau vor den Dosierstellen entsteht, kann der Bus das Velo gefahrlos überholen. Bei Stau ist es zumutbar, dass der Bus ein kurzes Stück hinter dem Velo nachfährt oder das Velo kurz ausweicht bzw. zur Seite steht um den Bus überholen zu lassen. Die Busse zirkulieren im 15- oder 30-Minuten Takt, Begegnungsfälle sind deshalb nicht so häufig wie in Grossstädten, in welche die Busse sich innert weniger Minuten folgen. Ein Verbot auf der Busspur würden die Velofahrer missachten, sie würden sicher nicht im Stau anstehen.
1	Verlängerung Radstreifen (ausserhalb Perimeter)					Trotz vorhandenen Platzes sind Radstreifen nur im Bereich des Meienmooswegs vorgesehen. Es soll überprüft werden, ob einen Radstreifen bergwärts schon früher anfangen kann.	x						Der angesprochene Bereich befindet sich ausserhalb des Projektperimeters. Zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen sind jedoch im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen umgesetzt.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
21	Durchgehende Radstreifen im gesamten Perimeter	x				Beidseitige Velospuren für den Alltagsverkehr sollten überall dort eingerichtet werden, wo nicht auf einen pendlertauglichen Radweg ausgewichen werden kann. Auch wenn die Fahrspur verengt wird, sollten diese durchgehend verlaufen, damit wird die Verengung für Autos auch besser sichtbar. Überall dort, wo Velopendler nicht auf passende Radwege ausweichen können und wo Netzlücken zwischen Velowegen bestehen sind Radstreifen angebracht.	x						Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielfhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise sind die angesprochene Querungen Bestandteil der Projekte VS Kirchbergstrasse - Bahnhof bzw. Verkehrsanierung Schloss - Spital, die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation umgesetzt werden.
		x				Die Massnahmen zur Sicherung des Veloverkehrs sind nicht überall konsequent genug geplant. Velospuren dürfen nicht einfach aufhören, wenn es eng wird. Besonders dort wo es eng wird helfen diese, den Motorfahrzeugen aufzuzeigen, dass auf den Radverkehr geachtet werden muss.	x						
		x				Die momentane, gefährliche Situation mit den Velostreifen (Burgdorf — Oberburg, sowie Burgdorf — Lyssach) ist unbefriedigend und soll zwingend verbessert werden (durchgehende Velostreifen, wo keine getrennten Radwege möglich sind).	x						
		x				Unbefriedigend ist, dass an verschiedenen Stellen die markierten Velostreifen unvermittelt abbrechen und nicht konsequent sofort nach den Kreiseln und bis zu wichtigen Abzweigungen durchgezogen sind. Grundsätzlich sollte die gesamte Ortsdurchfahrt entweder beidseitige Velostreifen oder einen Mittelstreifen für abbiegenden Verkehr aufweisen, damit sich Velofahrende genügend sicher fühlen.	x						
14	Durchgehende Radstreifen Bereich Heimiswilstrasse		M7			Realisierung des durchgehenden Radwegrings mit sicheren Querungen der Hauptachse und der Heimiswilstrasse. Unterbrücke im Radwegring wie durch die Vortrittsregelung beim Hallenbadparkplatz sollten aufgehoben werden. Attraktive Anschlüsse des Radwegnetzes zu den umliegenden Gemeinden sind für das regionale Radnetz wichtig.	x						
13	Durchgehende Radstreifen in Burgdorf	x				Die beidseitigen Velostreifen sind sehr wichtig. Diese dürfen aber nicht unterbrochen werden, Engstellen sind anzupassen, damit die Veloverbindungen auch für weniger Routinierte - insbesondere für Kinder - eine vertretbare Sicherheit bieten. Querungen mit Mittelinseln einrichten.	x						
		x				Velospuren sollten wo immer möglich durchgängig geplant werden.	x						
		x				Aufgrund der Verkehrsmenge von über 20'000 Fahrzeugen pro Tag bei einem Tempolimit von 50 km/h herrscht ein hohes Sicherheitsbedürfnis. Somit sind entlang der Durchfahrt Burgdorf durchgehend Velostreifen zu erstellen.	x						
		x				Velo- und Mittelstreifen sollen möglichst überall durchgängig sein (das ist z.B. beim Spital nicht der Fall).	x						
	x				Unbefriedigend ist auch, dass die markierten Velostreifen an verschiedenen Stellen unvermittelt abbrechen. Grundsätzlich sollte die gesamte Ortsdurchfahrt immer entweder beidseitige Velostreifen oder einen Mittelstreifen für abbiegenden Verkehr aufweisen.	x							
2	Durchgehende Radstreifen auf Oberburgstrasse		M3A M3B			Bei der Spitalunterführung ist die Berücksichtigung des Veloverkehrs ungenügend, da auf der Oberburgstrasse die Velostreifen nicht durchgehend sind und zum Teil unvermittelt aufhören.	x						
1	Durchgehende Radstreifen Löwenkreisel bis Kreisel Nord			M12		Für Velofahrer bleibt die Strecke trotz der Entlastung durch den Tunnel herausfordernd. Der Radstreifen sollte möglichst durchgehend weitergeführt werden. Als Alternativroute ist nur die Verbindung via Krieggasse Stalderwägli zur Schwandgasse möglich. Steigungen, schlechter Belag und mangelnde Beleuchtung erschweren diese Route. Deshalb bleiben Radfahrer auf diesem Abschnitt auf der Emmentalstrasse.	x					Um im genannten Strassenabschnitt eine maximale Verkehrsbelastung zu erzielen und möglichst den ganzen Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu verlagern, ist eine tiefe Geschwindigkeit anzustreben, deshalb Tempo 30 inkl. Rechtsvortritt. Das Temporegime 30 bedingt eine dazu passende Strassenraumgestaltung, so kann insbesondere die seitlichen Flächen (Vorzonon zu den angrenzenden Gebäuden) besser genutzt bzw. den Fussgängern zur Verfügung stehen. Die im Projekt enthaltenen Verengungen sind so dimensioniert, dass sie auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gut befahrbar sind. Mit Tempo 30 zirkulieren alle Fahrzeuge wie Auto, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Velo/E-Bikes mit vergleichbarer Geschwindigkeit, so dass bei der tiefen Verkehrsbelastung - ca. 4-mal weniger als heute - Mischverkehr zweckmässig ist. Velostreifen würden den Verkehrsraum wiederum verbreitern, was zu schnellerem Fahren verleitet.	
1	Behinderung Veloverkehr durch Bushaltestelle			M11		Die Breite der Bus- und Velospur in Richtung Burgdorf beträgt 3.5. Das führt dazu, dass der Veloverkehr unnötigenweise behindert wird, wenn ein Bus an der Haltestelle steht. Es soll eine angemessene Breite angestrebt werden, damit Velos an Bussen vorbeifahren können.	x					Im Projekt VS BOH ist die kombinierte Bus- und Velospur zweckmässig, separate zusätzliche Velostreifen würden den Verkehrsraum unnötig vergrössern. Die Busse zirkulieren im 15- oder 30-Minuten Takt, Begegnungsfälle sind deshalb nicht so häufig, anders als in Grossstädten, in welche die Busse sich innert weniger Minuten folgen.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
2	Anliegen Pro Velo Emmental für Burgdorf		x			<ul style="list-style-type: none"> • Kirchbergstrasse westlich der Abzweigung Zeughausstrasse: Velostreifen durchgehend signalisieren/zeichnen. • Kirchbergstrasse zwischen Tiergarten und Bahnunterführung: Aufgrund mehrerer kritischer Einmündungen müssten auf dem ganzen Abschnitt beidseitige Radstreifen und Strassenquerungen mit Mittelstreifen eingerichtet werden. • Gotthelfstrasse (Einmündung Gysnauweg bis Rösslikreisel): Dieser Abschnitt ist bereits heute recht gut gelöst. Da viele Burgdorfer die zwei Kreisel kurz hintereinander meiden, ist (durch die Stadt) eine parallel verlaufende Alternative (Coop Sägegasse-Piazzetta-Kornhaus-Pestalozzipark-Farbweg) auszuarbeiten. • Sägegasse: Bereits umgestaltet und recht gut gelöst. Stadteinwärts stockt der Autoverkehr durch Abzweiger zu Landi und Coop oft und blockiert die rechts fahrenden Velofahrenden. Ein Velostreifen oder Velofahren auf dem wenig genutzten Trottoir würde die Situation verbessern. Durch Schulhäuser und Sportanlagen, Einkaufszentrum, Hallen- und Freibad, Markt-halle und Kulturhalle gibt es hier sehr viele Strassenquerungen durch LV. Gute und übersichtliche Querungshilfen (Fussgänger- / Mittelstreifen / Velofurten) an den richtigen Stellen sind hier besonders wichtig. 	x					Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise sind die angesprochene Querungen und Readstreifen Bestandteil der Projekte VS Kirchbergstrasse - Bahnhof bzw. der Verkehrssanierung Schloss - Spital und des Projekts Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation umgesetzt werden. Andere Massnahmen, wie die Velostreifen westlich der Zeughausstrasse, Querung der Emmentalstrasse (Rütschelengasse) wurden im Zuge der Sanierung der ortsdurchfahrt Burgdorf bereits realisiert. Die Velostreifen südlich des Kreisels Spital werden ergänzt.
				x			<ul style="list-style-type: none"> • Emmentalstrasse: Abzweigung Heimswilstrasse/Querung Burgergasse-Rütschelengasse: Wichtige LV-Verbindung vom Schlossmattquartier in die Oberstadt. Vorschlag: auf dem Trottoir den Veloverkehr erlauben und beim Fussgängerübergang zur Rütschelengasse zusätzlich eine Velofurt einrichten. • Emmentalstrasse: Abzweigung Schmiedenrain: Zweite wichtige LV-Verbindung der Schlossmatt zur Oberstadt (Stadtbibliothek, Musikschule, Gymer). Auf dem zurückversetzten Trottoir das Velofahren zulassen und beim Fussgängerübergang zusätzlich eine Velofurt realisieren. • Lyssachstrasse: Auf dieser für den Veloverkehr gefährlichen, aber intensiv genutzten Verbindungs-strasse nach Lyssach sind beidseitig durchgehende Velostreifen unbedingt erforderlich. • Oberburgstrasse: Velostreifen mindestens zwischen den Abzweigungen Elfenweg/Thunstrasse und Hofgutweg (Teil des Radringweges). Bei beiden Fussgängerübergängen zusätzlich Velofurten einrichten. • Unterführung Spital: Grundsätzlich positiv. Sowohl die Langsamverkehrsbrücke als auch der Bahnübergang müssen deutlich verbreitert werden, da sehr viel begangen/befahren. Eine Verlängerung der Überdeckung wäre zur Verbindung der Quartiere sehr wünschenswert. • Oberburgstrasse südlich des Kreisels Spital: Sehr wichtige Fortsetzung des Radringweges vom Steinhof her. Der Velostreifen muss hier unbedingt beidseitig von Kreisel zu Kreisel geführt werden. 	x				<p>Eine Verlängerung der Unterführung Spital wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft und schliesslich verworfen. Gegen eine Verlängerung der Unterführung sprechen die hohen Kosten gegenüber des geringen und sehr lokalen Nutzens.</p>
2	Anliegen Pro Velo Emmental für Oberburg			x		<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckend Tempo 30 erhöht die Lebensqualität massiv. Die Temporeduktion sollte möglichst rasch - schon vor dem Umbau - umgesetzt werden. Die Umgestaltung der Emmentalstrasse mit der Bepflanzung wertet den Strassenraum auf. Die neuen Parkplätze sind sinnvoll. • Die Veloführungen bei den Kreiseln Nord und Süd (Unterführung und Bypass) ist sicher und sehr attraktiv für die Velofahrer - super! • Radfahrer werden nach der Verkehrssanierung vermutlich vermehrt wieder die Emmentalstrasse als Verkehrs- und Durchgangsweg benutzen. Für sie kann es mit den Verengungen und Slalomfahrten mühsam und gefährlich werden, besonders im Winter. Es muss unbedingt darauf geachtet werden, dass durch Poller, Verengungen und Bäume auf der Emmentalstrasse das Gefahrenpotenzial für Velofahrer nicht vergrössert wird und auch die Schneerräumung problemlos möglich ist. • Radfahrer sollen auch in den Verengungen problemlos ein Motorfahrzeug kreuzen können. • Auf der ganzen Länge sollten Radstreifen eingerichtet werden; das Trottoir müsste ausschliesslich dem Fussverkehr zur Verfügung stehen. • Um zu erreichen, dass der Verkehr von und nach Krauchthal den Weg durch den Tunnel benutzt und nicht «Schleichwege» durch Oberburg sucht, müssten weitere a Strassen (z. B. die Schwandgasse als Schulweg) Tempo 30 erhalten und durch entsprechende Signalisationen (z. B. «Zubringer») für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. • Die Emmentalstrasse wird vermutlich trotz Umfahrungstunnel immer noch stark befahren sein. Deshalb sollten für die Schüler einige wichtige Fussgängerstreifen trotz Tempo-30-Regime beibehalten werden. 	x				<p>Die Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Oberburg (Emmentalstrasse) ist erst nach der Inbetriebnahme der Umfahrung Oberburg, d.h. nach der Umlegung des Durchgangsverkehrs in den neuen Tunnel realisierbar. Die Integration der Emmentastrasse in eine Tempo 30-Zone bedingt die gleichzeitige Umgestaltung es Strassenraumes sowie die Einführung von Tempo 30 im angrenzenden untergeordneten Gemeindestrassennetz. Die Umgestaltung wird auf die durch die Umfahrung stark reduzierte Verkehrsmenge ausgerichtet. Die Tempo 30 Zone mit Rechtsvorrith inkl. der Strassenneugestaltung mit reduzierter Fahrbahnbreite kann bei der heutigen Verkehrsmengen von gegen 20'000 Fahrzeugen pro Tag nicht funktionieren.</p> <p>Mit der Umfahrung und der Umgestaltung der Emmentalstrasse inkl. Tempo 30 wird die Ortsdurchfahrt sehr stark entlastet, die heutigen Verkehrsüberlastungen und Staus im Ortszentrum Oberburg entfallen, Schleichverkehr durch die untergeordneten Quartierstrassen ist kaum mehr zu erwarten. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollte sich wieder Erwarten der Verkehrsdruck aufs Quartierstrassennetz erhöhen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr eingeführt werden.</p> <p>Die im Projekt enthaltenen Verengungen sind so dimensioniert, dass sie auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gut befahrbar sind. Velostreifen würden den Verkehrsraum wiederum verbreitern, was zu schnellerem Fahren verleitet. Mit Tempo 30 zirkulieren alle Fahrzeuge wie Auto, landwirtschaftliche Fahrzeuge und Velo/E-Bikes mit vergleichbarer Geschwindigkeit, so dass bei der tiefen Verkehrsbelastung - ca. 4mal weniger als heut - Mischverkehr zweckmässig ist. Die Trottoirs werden ausschliesslich den Fussgängern vorbehalten sein. Die Anordnung</p>	
1	Anschluss des Radweges Oberburg-Hasle in Hasle				x	<p>Die Fortsetzung des Radweges nach dem Tunnel Pfarrhausweg ist nur über die Kalchofenstrasse (Parzelle 1579) machbar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Die Emmenstrasse ist wesentlich stärker befahren und viel unübersichtlicher und länger als die Kalchofenstrasse. 2) Der obere Teil der Emmenstrasse im Bereich der Parzelle 1746 ist als Quartier-Fussweg angelegt, schmal, unübersichtlich und durch 2 Poller gesichert; als Veloweg ohne umfangreiche bauliche Massnahmen absolut untauglich. 3) Der Zusammenschluss der beiden Velowege "Lützelflüh" und "Oberburg" kann sinnvoll nur über die Kalchofenstrasse und durch die Kantonsstrasse (Parzelle 1745) erfolgen. Dadurch sind vom Kalchofenkreisel bis zum Bahnhofknoten beidseitige Radstreifen zwingend. 	x				<p>Die im Projektperimeter liegenden Langsamverkehrsverbindungen werden verbessert bzw. neu geschaffen. Beispielhaft sind hier eigene Langsamverkehrsbrücken im Bereich der neuen Bahnunterführungen, zahlreich Velospuren und Verbesserungen bei den im Projektperimeter liegenden Querungen zu nennen. Zahlreiche weitere Langsamverkehrsmassnahmen sind im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental sowie im Agglomerationsprogramm Burgdorf definiert und werden in diesem Rahmen, also ausserhalb des Projektes Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, umgesetzt. Beispielsweise wird, unabhängig vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle, aktuell ein Bauprojekt für eine eigenständige Langsamverkehrsverbindung zwischen Oberburg und Hasle erarbeitet. Für den hier angesprochenen Perimeter auf der Kalchofenstrasse liegt ein Vorprojekt vor. Die Weiterbearbeitung dieses vom Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle unabhängigen Projekt wird mit dem vorliegenden Projekt zeitlich koordiniert.</p>	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Thema: Verkehrssicherheit													
1	Schulweg über Spital-Areal sicherer gestalten		M3B			Der Schulweg von der Überbauung Pleerweg zum Schulhaus Steinhof führt über und entlang vom Areal der Spitals. Bis 2015 schützte ein Geländer das Trottoir gegen die Fahrbahn. Seit das Geländer fehlt, sind regelmässig gefährliche Situationen entstanden. Autofahrer wenden oder parkieren auf dem Trottoir und die Schulkinder weichen anschliessend auf die Fahrbahn aus. Der Bereich ist wieder durch ein Geländer oder einen Grünstreifen (wie zB. im Bereich vom Spitalweg) zu schützen (rote Linie). Der Übergang der Fahrbahn ist vor dem Schutzgeländer mit einem Fussgängerstreifen zu signalisieren.						x	Hier handelt es sich um eine bestehende Situation auf dem Gelände des Spitals, die nicht durch das Projekt verursacht wird. Das Geländer wird seitens Eigentümer vor der Umsetzung der VS BOH wieder montiert. Die VS BOH wird das Geländer entsprechend als Bestand berücksichtigen und wiederherstellen.
Thema: Temporegime													
26	Temporeduktionen abschnittsweise	x				Für mehr Sicherheit und weniger Lärm müssen abschnittsweise Temporeduktionen eingeführt werden.	x						Das Temporegime im Projekt entspricht den heutigen Anforderungen und Normierungen.
2	Durchgehend Tempo 50 von Burgdorf bis Hasle	x				Von Hasle bis Lyssach durchgehend innerorts einführen. Das Ziel muss sein: Entlastung der Anwohner, flüssiger Verkehr, aber keine Anreize für schnelles Fahren.	x						Zwischen Hasle und Lyssach ändert der Charakter der Kantonsstrasse mehrfach, Kernbereich, Innerortsstrecken und Ausserortsstrecken wechseln sich ab. Das wechselnde Geschwindigkeitsregime ist darauf abgestimmt.
		x				Geschwindigkeitsbeschränkung max. 50 km/h auf der ganzen Strecke, mindestens aber auf den Abschnitten mit Langsamverkehr, zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verstetigung des Verkehrsflusses, sowie zur Lärmreduktion: <ul style="list-style-type: none"> • häufige Geschwindigkeitswechsel und damit auch ein «Schilderwald» vermeiden. • Eines der tauglichsten, einfachsten und kostengünstigsten Mittel zur Lärmreduktion 	x						
2	Tempo 30 auf Dorfstrasse in Lyssach	x				Die angedachte Zone 30 auf der Dorfstrasse im Bereich des Schulhauses in Richtung Dorfausgang muss zur Verbesserung der Schulwegsicherheit unbedingt umgesetzt werden.		x					Im Zusammenhang mit den durch die Gemeinde angestrebte Einführung von Tempo 30-Zonen auf den Gemeindestrassen wird auch auf einen Abschnitt der Dorfstrasse T30 eingeführt.
		x				Auf der Dorfstrasse soll die Geschwindigkeit auf 30km/h beschränkt werden.		x					
25	Tempo 30 im Zentrum von Burgdorf	x				Im dichtesten und engsten Abschnitt - von der Einmündung Scheunenstrasse bis Neumatt, mit den vielen Abzweigungen und Querungen wird die Verkehrssicherheit nur mit einer Temporeduktion auf 30 km/h zu erreichen sein. Diese Massnahme hilft zusätzlich bei der Verstetigung des Verkehrs und minimiert die Gefahren und Belastungen, die mit dem MIV einhergehen, am wirkungsvollsten. Eine höhere Geschwindigkeit ist bei den meisten Fahrten gar nicht zu realisieren.	x						Die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten, u.a. im genannten Perimeter, wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft, während der Erarbeitung des Bauprojekts nochmals überprüft und schliesslich verworfen. Gegen Tempo 30 spricht in erster Linie die dadurch entstehende Verkehrsdruck aufs untergeordnete kommunale Strassennetz und die angrenzenden Quartiere, insbesondere ausserhalb der Spitzenzeiten, wenn auf den Tempo 30 Abschnitten auch effektiv grössere Reisezeitverluste eintreten. Weiter sprechen der zu geringe flächig querende Fussverkehr dagegen.
		x				Für mehr Sicherheit und weniger Lärm sind auch auf der Kantonsstrasse durch Burgdorf abschnittsweise Temporeduktionen auf der Hauptachse einzuführen (nach dem Modell Köniz), insbesondere auf der Gotthelfstrasse, der Sägegasse und der Emmentalstrasse bis zum Schmiedenrain. Täglich queren in diesem Streckenabschnitt hunderte von Schulkindern und Jugendlichen die Hauptstrasse oder bewegen sich entlang der Hauptstrasse.	x						
		x				In Burgdorf ist im Abschnitt zwischen dem Kreisell südlich der Bahn-Hauptunterführung (Migros Do-it) und Abzweigung Schmiedenrain mit Tempo 30 zu signalisieren. In diesem Abschnitt gibt es mehrere Schulhäuser und zahlreiche Querungen von Velos und Fussgängern (Modell Köniz).	x						
		x				Kirchbergstr. Burgdorf: Tempo 30 Ilcoweg bis Dammstrasse.	x						
		x				Die Kirchbergstrasse ist insbesondere zwischen Ilcoweg / Verwaltungszentrum Neumatt und Dammstrasse / Fa. Egger ein grosses Wohnquartier. Die Belastung von Lärm und Abgasen ist schon jetzt zu gross. Wir möchten hiermit in diesem Gebiet eine Tempo 30 Zone fordern.	x						
		x				Zu prüfen ist eine Tempolimitierung auf 30 km/h/Tempo-30 Zone zwischen dem Landhaus und der Unterführung beim Postkreisel.	x						
		x				In Burgdorf müssen längere Abschnitte mit Temporeduktionen (Tempo 30) geprüft werden, insbesondere in den Bereichen mit Schulhäusern und Velo- sowie Fussgängerquerungen.	x						
			M3B				Da es sich in diesem Abschnitt um ein gerades Strassenstück durch dichtes Wohngebiet handelt, ist hier eine Temporeduktion auf 30 km/h angezeigt. Insbesondere um unnütze Beschleunigungen nach dem Spitalkreisel in Richtung Zentrum zu unterbinden.	x					
	x				Auch wenn meine Liegenschaft nicht direkt an der Strasse liegt, ist die Lärmbelastung zu den Hauptverkehrszeiten hoch. Zudem ist die Einmündung von der Obstgartenstrasse her aus der Perspektive Sicherheit problematisch. Eine generelle Reduktion auf Tempo 30 im dichtbesiedelten Raum würde hier eine einfache Abhilfe ermöglichen.	x						Die mit dem Projekt VS BOH verbundenen gesetzlichen Vorgaben zur Einhaltung der Lärmimmissionsgrenzwerte werden eingehalten. Die Einmündung Obstgartenstrasse genügt den Sicherheitsanforderungen (ausreichende Sichtweite bei Tempo 50). Die Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten Kantonsstrassenabschnitten, u.a. im genannten Perimeter, wurde bei der vorgängigen Bearbeitung des Vorprojektes sorgfältig geprüft und schliesslich verworfen. Hauptargument gegen Tempo 30 an dieser Stelle ist in erster Linie die damit verbundene Verkehrsverlagerung aufs untergeordnete kommunale Strassennetz. Dies trifft insb. auf die Zeiten ausserhalb der Spitzenstunden zu, wenn bei bei Tempo 30 auf der Hauptachse, spürbare Zeitverlusten entstehen. Im Weiteren sprechen auch der zu geringe flächig querende Fussverkehr dagegen.	
1	Tempo 60 auf Ausserortsteil Burgdorfstrasse		M9			Auf dem Ausserortsteil der Burgdorfstrasse sollte die Geschwindigkeit, analog der Schachenstrasse, auf 60km/h beschränkt werden.	x						Bei der Burgdorfstrasse handelt es sich, im Gegensatz zur Schachenstrasse, um einen unbebauten Strassenabschnitt mit Ausserortscharakter, womit hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h nicht angebracht ist.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Tempo 30 in Oberburg auf gesamter Ortsdurchfahrt			M12		Soll die Lebensqualität in Oberburg durch das Gesamtprojekt merklich gesteigert werden, muss die "alte" Durchgangsstrasse massiv beruhigt werden. Es wäre schlicht nicht vertretbar mehrere hundert Millionen Franken in den Bau des Tunnels zu stecken, ohne dann den Verkehr im Strassendorf massiv reduzieren zu können. Die Benutzung des Tunnels muss für Lastwagen ohnehin obligatorisch sein. Für die gesamte "alte" Strecke durchs Siedlungsgebiet muss Tempo 30 gelten. Es müssen zahlreiche Übergänge für den Langsamverkehr geschaffen werden.	x					Eine Reduktion der Geschwindigkeit ist vorgesehen. Mit der reduzierten Verkehrsmenge und den tiefen Geschwindigkeiten (Tempo 30) ist ein sicheres Queren der Emmentalstrasse gewährleistet, zudem kann die Strasse an jeder x-beiliebigen Stelle überquert werden. Die Sperrung der Ortsdurchfahrt für den LKW-Verkehr ist derzeit nicht vorgesehen. Kann aber bei Bedarf geprüft und evtl. umgesetzt werden.	
32	Tempo 30 in Oberburg auf Quartiere ausweiten				x	Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und müsste möglichst gross sein, um die Wohnqualität grossräumig zu verbessern. Der Transitverkehr auf den Nebenstrassen muss unterbunden werden.	x					Mit der Umfahrung und der Umgestaltung der Emmentalstrasse inkl. Tempo 30 wird die Ortsdurchfahrt sehr stark entlastet, die heutigen Verkehrsüberlastungen und Staus im Ortszentrum Oberburg entfallen, Schleichverkehr durch die untergeordneten Quartierstrassen ist kaum mehr zu erwarten. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten der Verkehrsdruck aufs Quartierstrassennetz erhöhen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr eingeführt werden.	
						Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und sollte auch die angrenzenden Quartiere umfassen. Damit kann die Wohnqualität verbessert und Schleichverkehr verhindert werden.	x						
					x	Die Tempo-30-Zone in Oberburg ist für das lärmgeplagte Strassendorf sehr wichtig und müsste möglichst weiträumig gefasst werden (inkl. angrenzende Quartiere), um die Wohnqualität grossräumig zu verbessern.					x		
					x	Die Strassenumgestaltung Oberburg (Massnahme 12) ist mit grosser Konsequenz und auch in den angrenzenden Quartierstrassen umzusetzen und müsste über den Löwen-Kreisel hinaus bis zum Tunnelende fortgesetzt werden. Dort könnte sich eine Aufwertung einstellen.					x		
1	Temporeduktion Emmentalstrasse Nord und durch Tunnel				x	Die Verkehrsberuhigung muss gut (grossflächig) und länger (bis vor den Kreisel Nord) geplant werden. Die Zufahrtsstrecken zu Tunnel sollen redimensioniert werden. Im Tunnel ebenfalls Temporeduktion. Ziel muss sein: Entlastung der Anwohner, flüssiger Verkehr, aber keine Anreize für schnelles Fahren.	x					Tempo 30 auf der Emmentalstrasse ist auf den Abschnitt Löwenkreuzung-Kreisel Süd begrenzt, da zukünftig der Charakter und die Funktion des Abschnittes Löwenkreuzung-Kreisel Nord wechselt: Dieser Abschnitt bleibt Kantonstrasse und stellt die Verbindung ins Krauchtal sicher. Die Reisegeschwindigkeit durch den Tunnel muss deutlich höher sein als über den leicht kürzeren Weg über die Emmentalstrasse durch Oberburg hindurch, damit der Durchgangsverkehr diesen auch wirklich nutzt. Bei tiefer Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Tunnel und Ortsdurchfahrt besteht das Risiko, dass die angestrebte Verkehrsbelastung und Verkehrsmmissionen in Oberburg zuweinig eintritt. Die Dimensionierung der Zufahrtsramen und des Tunnels selbst entspricht den gängigen Normwerten, ein reduziertes Mass würde die Verkehrssicherheit gefährden und wäre demzufolge nicht bewilligungsfähig.	
5	Tempo 40 (statt 30) auf Emmentalstrasse			M12		Bite lassen Sie das Teilstück so wie es ist! Das Tempo nicht auf weniger als 40 km/h reduzieren	x					Um eine möglichst hohe Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrt Oberburg (Emmentalstrasse) bzw. möglichst viel Verkehr auf die Umfahrung Oberburg zu verlagern, muss die Fahrt durch den neuen Tunnel deutlich attraktiver sein, als die Fahrt durchs Ortszentrum. Die reine Distanz auf der Emmentalstrasse durchs Dorf ist kürzer als diejenige durch den Tunnel. Deshalb ist es wichtig, dass die Fahrt durch den Tunnel deutlich schneller ist als durch den Ort. Dies wird einerseits mit der Umgestaltung der Emmentalstrasse inkl. Tempo 30 und auf der anderen Seite mit einer möglichst hohen Geschwindigkeit auf der Umfahrung erreicht werden.	
1	Tempo belassen, Verzicht auf Umgestaltung Emmentalstrasse					Die Neugestaltung der Durchfahrt könnte als Optimierung auch weggelassen werden. Die Entlastung durch den Tunnel ergibt meiner Meinung nach genügend neue Attraktivität.	x					Tempo auf Oberburgstrasse: Um eine maximale Verkehrsbelastung zu erzielen und möglichst allen Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu verlagern, ist eine tiefe Geschwindigkeit angezeigt, deshalb Tempo 30 inkl. Rechtsvortritt. Mit der reduzierten Verkehrsmenge und den tiefen Geschwindigkeiten mit Tempo 30 ist ein sicheres Queren der Emmentalstrasse gewährleistet, zudem kann die Strasse an jeder x-beiliebigen Stelle überquert werden.	
1	Tempo 50 (statt 30) auf Emmentalstrasse			M12		Wir verlangen an Stelle von Tempo 30, Tempo 50: Da in einer 30er Zone grundsätzlich keine Fussgängerstreifen erlaubt sind, erachten wir Tempo 50 mit Fussgängerstreifen als die sichere und bessere Lösung. Zudem ist die Emmentalstrasse in diesem Bereich gerade und übersichtlich für alle Verkehrsteilnehmenden.	x					Tempo auf Umfahrung: Deshalb ist es auch wichtig, auf der Umfahrung Tempo 60 zu ermöglichen. Von einer Dimensionierung der Umfahrung (Tunneleinfahrtsstrecken und Tunnel) auf eine Geschwindigkeit unter 60km/h, d.h. mit reduzierten Sichtweiten ist aus Sicherheitsgründen abzusehen. Bleibt auf der Emmentalstrasse Tempo 50 wird ein beträchtlicher Teil des Durchgangsverkehr anstelle des Tunnels weiterhin die Ortsdurchfahrt benutzen.	
17	Tempo 50 auf Umfahrung Oberburg			M20		Die Geschwindigkeit bei den Tunneleinfahrtsstrecken und Kreisel Nord und Süd sowie im Tunnel ist auf 50 zu begrenzen. Eine gleichbleibende Geschwindigkeit sorgt für einen ruhigen und gleichmässigen Verkehrsfluss. Damit können auch die Tunneleinfahrtsstrecken schlanker dimensioniert werden.	x					Für das ganze Projekt wurde eine Mikro-Simulation bezüglich der zukünftigen Verkehrsbelastungen durchgeführt, mit der der Entlastungseffekt der Umfahrung Oberburg verifiziert werden konnte.	
1	Tempo 80 auf Umfahrung Oberburg			M20		Wenn im Umfahungstunnel nicht 80 km/h gefahren werden darf, wird die Durchschnittsgeschwindigkeit bestenfalls nur unwesentlich zu dessen Attraktivität beitragen und auch Anwohner des mittleren bis südlichen Teil Oberburgs nicht auf die Umfahrung locken.	x						
1	Tempo 50 zwischen Oberburg Süd und Hasle				x	x	Tempobeschränkung dem Abschnitt Umfahrung Hasle bis Oberburg Tunnel auf 50 km/h.	x				Die Kantonstrasse wird an den Siedlungsrand verlegt. Durchgehend Tempo 50 zwischen Riefershäusern bis Oberburg Süd ist insbesondere auf den dazwischen liegenden Ausserortsstrecken nicht zweckmässig, kaum begründbar und nicht bewilligungsfähig. Mit der Kantonstrasse ist die übergeordnete Erschliessung und die Erreichbarkeit des Emmentals sicherzustellen. Damit verbunden ist eine angemessene Reisezeit. Diese kann gewährleistet werden, wenn auf Ausserortsstrecken bis Tempo 80 gefahren werden kann. Ausserorts führt Tempo 80 nicht zu einschneidenden Auswirkungen für Mensch und Umwelt.	
10	Tempo 50 von Oberburg bis Hasle				x	x	Die Umfahrung Hasle hat innerorts Charakter. Eine Tempolimite von 50 km/h reduziert die Lärmbelastung (entsprechend Arbeitshilfe Standards Kantonstrassen). Eine generelle Tempolimite Oberburg-Hasle verstetigt den Verkehrsfluss.	x				Die Umfahrung Hasle kann Ausserortsstrecke eingestuft werden (kein Langsamverkehr, keine Einmündungen). Es ist korrekt, dass mit einer Temporeduktion die Lärmmissionen reduziert werden könnten. Da es sich um eine Neuanlage handelt und der Strasseneigentümer verpflichtet ist, dass mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen die massgebenden Belastungsgrenzwerte eingehalten werden, bedeutet dies, dass bei einer tieferen Geschwindigkeit auch die Lärmschutzwand weniger hoch ausgeführt werden müsste. Fazit: Die Lärmbelastung würde in etwa gleich hoch bleiben.	
					x	x	Die vorgesehene Umfahrungstrasse beeinträchtigt das direkt angrenzende Siedlungsgebiet massiv. Die Hochstrasse wird weit herum gehört, trotz Lärmschutzwand. 80 Stundenkilometer sind daher nicht angemessen. Tempo 50 - die normale Innerortsgeschwindigkeit - muss auf der ganzen Strecke vom Tunnel Oberburg bis in den Tunnel Bahnunterführung Hasle beibehalten werden!	x					

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
2	Tempo 50 bei der Tschamerie				M13 A	Die Anordnung einer Busbucht an dieser Stelle ist unbefriedigend, hier soll eine Reduktion der Geschwindigkeiten angestrebt werden. Es soll für den kleinen bebauten Bereich mit einigen seitlichen Einflüssen, Parkierungszu- und wegfahren etc. eine Reduktion der Geschwindigkeit auf das Innerortstempo 50 geprüft werden, ein Fussgängerstreifen ist hier sinnvoll und notwendig. Ein Übergang mit Mittelinsel ohne optische Massnahme wie jetzt vorgesehen unter Beibehaltung der Ausserortsgeschwindigkeit von 80 km/h erachten wir als äusserst gefährlich. Generell müsste die Geschwindigkeit bis Riefershäusern sowohl auf der bestehenden Kantonsstrasse wie auch auf der Umfahrung auf 50 kmh reduziert werden, da die ganze Stecke im besiedelten Bereich liegt und damit auch eine weitere Verstetigung des Verkehrs und eine Reduktion von Staus erreicht werden könnte.			x			Eine Temporeduktion auf 60 km/h ist im Bereich der Massnahme M13 im Projekt bereits vorgesehen. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf "generell 50 km/h" in Bereichen mit seitlicher Bebauung (Ortseingang Oberburg bis und mit Massnahme 13A) wird geprüft. Durchgehend Tempo 50 zwischen Riefershäusern bis Oberburg Süd ist insb. auf den dazwischenliegenden Ausserortsstrecken nicht zweckmässig, kaum begründbar und nicht bewilligungsfähig. Mit der Kantonsstrasse ist die übergeordnete Erschliessung und die Erreichbarkeit des Emmentals sicherzustellen. Damit verbunden ist eine angemessene Reisezeit. Diese kann gewährleistet werden, wenn auf Ausserortsstrecken bis Tempo 80 gefahren werden kann. Ausserorts führt Tempo 80 nicht zu einschneidenden Auswirkungen für Mensch und Umwelt. Ein markierter Fussgängerstreifen ist auf Grund der viel zu tiefen Fussgängerfrequenzen nicht normkonform. Sollte sich diese Situation ändern, kann die Querungshilfe ohne bauliche Anpassungen um einen Fussgängerstreifen ergänzt werden.
2	Tempo 50 in Hasle				M13 B, M21	Die Geschwindigkeit müsste ab Kreisel Biembach bis Riefershäusern einheitlich auf 50 km/h beschränkt werden, und zwar sowohl auf der Dorfdurchfahrt wie auf der Umfahrung. Es ist dies der beste Lärmschutz (wenig Brems- und Beschleunigungsvorgänge), verstetigt den Verkehrsfluss und reduziert Staus, die ganze Strecke liegt "innerorts" von Siedlungsgebiet.	x					Damit der Verkehr die neue Umfahrung Hasle auch nutzt, ist es wichtig, dass diese im Vergleich zu den Alternativrouten durchs Siedlungsgebiet von Halse attraktiv bleibt bzw. die Wege insgesamt schneller zurückgelegt werden können. Um dies zu ermöglichen und Hasle maximal vom durchfahrenden Verkehr zu entlasten ist eine möglichst hohe Geschwindigkeitsdifferenz auf der Umfahrung und dem untergeordneten Strassennetz im Siedlungsgebiet wichtig. Tempo 80/60 auf den Ausserortsstrecken der Umfahrung ist deshalb angebracht. Die gesetzlichen Lärmschutzvorgaben sind in jedem Fall eingehalten.
3	Tempo 60 auf Umfahrung Hasle				M21	Im Strassenabschnitt der Umfahrung, Kreisel bis Bahnunterführung Eichholz ist eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h vorgesehen. Aus den Dokumenten geht nicht hervor, welche Geschwindigkeits-Beschränkung im Betrieb vorgesehen ist. Eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h anstelle 80 km/h könnte die Lärmemissionen zusätzlich reduzieren. Gegen eine generelle Geschwindigkeit von 80 km/h werden wir deshalb "Einspruch" erheben.	x					Es ist korrekt, dass mit einer Temporeduktion die Lärmemissionen reduziert werden könnten. Da es sich um eine Neuanlage handelt und der Strasseneigentümer verpflichtet ist, dass mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen die massgebenden Belastungsgrenzwerte eingehalten werden, bedeutet dies, dass bei einer tieferen Geschwindigkeit auch die Lärmschutzwand weniger hoch ausgeführt werden müssten. Fazit: Die Lärmbelastung würde bei Tempo 60 in etwa gleich hoch bleiben.
					M21	Direkt neben der Hochstrasse ist ein Wohnquartier. Trotz Lärmschutzmassnahmen wird die Strasse die Lebensqualität mindern. Eine Reduktion auf Tempo 60 würde den Lärm reduzieren und den Verkehr gleichmässiger fliessen lassen.	x					
Thema: Mehrverkehr												
1	Umweg Schwerverkehr verhindern	x				Schon heute fährt viel Schwerverkehr zwischen den Autobahnanschlüssen Kiesen, Kirchberg und Sursee via Emmental, um die LSVA-Abgänge tief zu halten. Dieser unerwünschte Verkehr wird mit einem Strassenausbau zunehmen. Es sind Massnahmen zu treffen, um den Unnwegverkehr, insbesondere beim Schwerverkehr, zu verhindern.	x					Das Projekt VS BOH ist abgestimmt mit den übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch mit der kantonalen Mobilitätsstrategie und ist Gegenstand bzw. Massnahme im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und dem Agglomerationsprogramm und weiteren Richtplänen. Auf die Gesamtstrecke Sursee - Bern via Emmental ist der Zeitgewinn durch das Projekt VS BOH nur marginal, der Weg über die Autobahnen A2 und A6/A1 immer noch deutliche schneller, zumal ja auf verschiedenen heute leistungskritischen Abschnitten Ausbauprojekte in Planung sind.
2	Höhere Belastung für Burgdorf befürchtet		x			Hasle und Oberburg erhalten eine Umfahrung und Burgdorf zwei Bahnunterführungen.....das wird die Belastung in Burgdorf nur noch erhöhen.	x					Der grösste Teil auf der Emmentalachse in Burgdorf ist Ziel- und Querverkehr, also Verkehr der in Burgdorf beginnt oder endet. Deshalb würde ein Umfahrung von Burgdorf bei weitem nicht die gleiche Entlastung erzielen wie in Hasle und Oberburg. Die beiden Unterführungen in Burgdorf tragen dazu bei, dass sich mit zunehmenden Schliesszeiten der Barrieren insb. ausserhalb der Spitzenzeiten für den MIV die Reisezeiten und der Verkehrsfluss verbessern. Mit der Aufhebung der bestehenden Niveauübergänge durch Unterführungen erhöht sich die Leistungsfähigkeit auf der Emmentalachse durch Burgdorf nicht, kritischer Punkt bleibt die Rösslikreuzung. Die vorgesehenen Verkehrsdosierungen am Siedlungsrand sorgen dafür, dass der Verkehr im Siedlungsgebiet im Fluss bleibt und der öffentliche Verkehr (Linienbusse) gemäss Fahrplan fahren kann und nicht mehr im Stau steckenbleibt. Damit das funktioniert, muss der Verkehr so dosiert werden, dass der Verkehr in Burgdorf in Spitzenzeiten nach der Inbetriebnahme nicht mehr weiter anwachsen kann. Dank dieser Begrenzung können auch die neuen Umfahrungen in Hasle und Oberburg nicht zu wesentlichem Mehrverkehr führen. Für die Verkehrsentwicklung in Burgdorf ist insb. die Zufahrt ab der Autobahn entscheidend. Hier befinden sich demzufolge auch die wichtigsten Verkehrsdosierungen mit entsprechend grossen Stauräume, um den "überschüssigen" Verkehr aufzuhalten und die Verkehrsmenge in Innern von Burgdorf zu plafonieren. In den Spitzenzeiten morgens verlagern sich die Reisezeitverluste an den Siedlungsrand, sind insgesamt maximal so hoch wie heute.
			x			Wenn Sie den Verkehr in Richtung Burgdorf bereits am Eingang von Burgdorf wieder Dosieren müssen erscheint die Durchfahrt durch Burgdorf nicht wirklich gut gelöst. Es sollte doch eine Verbesserung für den Autoverkehr erreicht werden, es bringt ja nichts wenn man einfach rund um Burgdorf den Verkehr 2-3 mal stoppt. Wenn in Burgdorf eine Verbesserung für den Autoverkehr erreicht würde, bräuchte es keine Bevorzugung vom ÖV (siehe Oberburg oder Hasle b.B)! Burgdorf hat es mal wieder geschafft die Autofahrer weiter abzustrafen. Burgdorf sollten sich mal eine Scheibe von Hasle b.B oder Oberburg abschneiden die zeigen Mut und erreichen so wenigstens eine anständige Verbesserung für alle Beteiligten!	x					

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
2	Verkehrszunahme Lyssach	x				Die Bevölkerung von Lyssach ist bei diesem Projekt die grosse Verliererin. Wir werden mehr Pendlerverkehr und rücksichtslose Autofahrer ertragen müssen. Ich erwarte wenigstens, dass an der Dorf- wie Kirchbergstrasse griffige Massnahmen ergriffen werden, um der Tempololzei Einhalt zu geben.	x					Unabhängig vom Projekt VS BOH nimmt der Verkehr aufgrund des Siedlungs- und Mobilitätswachstums praktisch auf dem ganzen Strassennetz der Region Burgdorf bis ins Jahr 2040 weiterhin zu, u.a. auch in Lyssach auf der Dorf- und der Burgdorfstrasse (dieser Zustand wird als Referenzzustand 2040 bezeichnet, d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde). Im Vergleich zu diesem Referenzzustand 2040 nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt inkl. Verkehrsdosierungen im Siedlungsgebiet von Lyssach auf der Dorf- und der Burgdorfstrasse sowie auch auf der Kirchbergstrasse leicht ab (dies im Unterschied zur Emmentalstrasse und Schachenstrasse bzw. dem Strassennetz in Burgdorf wo der Verkehr leicht zunimmt). Die Verkehrsabnahme ist insbesondere auf die Dosierung der Lyssachstrasse am Siedlungsrand von Burgdorf und auf die beabsichtigte Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Lyssach (ca. Einmündung Schulhausstrasse bis Ortsausgang Richtung IKEA) und auf der Kirchbergstrasse, auf welcher mit grosser Wahrscheinlichkeit Tempo 30 vor der Realisierung der VS BOH umgesetzt sein wird, zurückzuführen.
		x				Die Prognosen für das Jahr 2040 sind allgemein und für Lyssach im speziellen viel zu tief angegeben. Wenn das Projekt einmal fertiggestellt ist, wird dies im mittleren Emmental zu einem Entwicklungsschub führen. Dies wird wiederum zu massivem Mehrverkehr führen. (es gibt genug Beispiele von Umfahrungsstrassen und anderen Verkehrsmassnahmen zur besseren Erschliessung, welche dies aufzeigen. Das beste Beispiel in der Region ist die Entwicklung nach der Eröffnung der Umfahrung Kirchberg). In Lyssach ist die Verkehrszunahme seit mindestens 30 Jahren weit über der allgemeinen Zunahme. Leider gibt es nur bei der Kirchbergstrasse bis ins Jahr 1997 zurückreichende zuverlässige Messungen. Hier hat der Motorfahrzeugverkehr von Zwischen 1997 und 2017 von ca. 1600 auf 4000 Durchfahrten pro Tag zugenommen. Die Entwicklung an der Dorfstrasse wird ähnlich sein. Auch nach der Realisierung des Projekts wird die Achse Lyssach- Steinhofstrasse Burgdorf attraktiver sein als der Weg durch die Buchmatt und am Schloss Burgdorf vorbei. Deshalb ist es nicht realistisch, dass nach einer Zunahme um 250% in den letzten 20 Jahren nun ein Rückgang auf der Kirchbergstrasse und eine Erhöhung von nur ca 40% auf der Dorfstrasse stattfinden wird.	x					
1	Verkehrszunahme Rüegsauschachen/ Lützelflüh	x				Wir sehen (aufgrund der in Zukunft vereinfachten Verkehrsführung im Zentrum von Hasle) eine mögliche Zunahme von Verkehr im Rüegsauschachen sowie im Oberdorf von Lützelflüh als Nachteil. Daher bitten wir die zuständigen Stellen, diese zukünftige Situation in die Planung der Massnahmen an der Gotthelf und Brandisstrasse (das Projekt soll im Herbst der Bevölkerung zur Mitwirkung vorgelegt werden) miteinzubeziehen und die nötigen Schritte, um zusätzlichen Verkehr zu verhindern, umzusetzen.	x					Im Vergleich zum Referenzzustand 2040 (d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde) nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt auf der Gotthelf- und Brandisstrasse ab. Die Planung auf der Gotthelf- und Brandisstrasse werden koordiniert aber unabhängig vom Projekt VS BOH durchgeführt.
1	Ausweichverkehr Gemeindegebiet Lyssach		x			Wenn wir den Umfang der projektierten Verkehrssanierung auf rund 800 Meter Strasse anschauen, kommen wir zum Schluss, dass die geplanten Umgestaltungen aus Sicht Nutzen/ Kosten doch eher als abgehoben zu werten sind. Wird die Verkehrssanierung in dem geplanten Umfang mit neuem Kreisell und einer LSA als Verkehrsdosierung umgesetzt, ist der Verkehrsfluss im Lyssachsachen praktisch lahmgelegt. Der Morgen- und Abendverkehr wird bereits heute durch den vor Jahren erstellten Kreisell für den Zubringer Autobahn in der Rush hour zur Geduldssprobe. Die Gemeinde befürchtet jetzt schon, dass durch die geplante Verkehrssanierung der Verkehr den Lyssachsachen über das Gemeindegebiet umfahren wird.	x					Die Dosiersanlage Lyssachsachen kann auf der Schachenstrasse in Spitzenzeiten zu Rückstau führen, im Extremfall und bei Inbetriebnahme des Dosiersystems bis zurück zur Kreuzung Emmentalstrasse/Kirchbergstrasse, in der Regel dürfte der Rückstau deutlich geringer ausfallen. Aufgrund der entstehenden Wartezeiten vor der Dosierungsstelle wird sich der Rückstau erfahrungsgemäss auf wenige 100m einpendeln. Ausweichverkehr über die Kirchbergstrasse und die Burgdorferstrasse nach Burgdorf wird der Verkehrsdosierung Lyssachstrasse am Siedlungsrand von Burgdorf (die Unterbindung von Ausweichverkehr ist genau der Zweck dieser Anlage) und mit den beabsichtigten Tempo 30 Beschränkungen für die Ortsdurchfahrt Lyssach (ca. zwischen Einmündung Schulhausstrasse und Ortsausgang Richtung IKEA) sowie auf der Kirchbergstrasse unterbunden. Die 800m Stauraum werden somit voraussichtlich innerhalb der Spitzenzeiten nur vereinzelt vollständig ausgeschöpft, ausserhalb der Spitzenzeiten, d.h. während 20 bis 22h an einem Tag ist die Verkehrsdosierung nicht in Betrieb, dann entsteht auch kein Rückstau. Die Zeiteinbussen für die nach Burgdorf hineinfahrenden Automobilisten werden mit der Verkehrsdosierung insgesamt nicht grösser, die zeitlich und räumlich stark eingegrenzten Behinderungen im Lyssachsachen sind somit für die direktbetroffenen Anstösser zumutbar.
2	Ausweichverkehr Lyssach		M1, M2			Wir befürchten an der Dorfstrasse eine massive Zunahme des Durchgangsverkehrs mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität. Oft sehen wir in und um die Käseerei-Kurve vor unserem Haus gefährliche Situationen: falsches Abbiegen in den Kanalweg, zu hohes Tempo um die Kurve, gefährliche Überholmanöver kurz vor oder in der Kurve. Das Kreuzen zweier Sattelschlepper ist in der Kurve nicht möglich. Es ergeben sich auch gefährliche Situationen bei unserer Hofausfahrt rechts vom Haus. Für Kindergartenkinder und Unterstufenschüler ist es äusserst schwierig, die Strasse bei der Fussgängerquerung Tankstelle Mathys selber zu queren, da die Situation unübersichtlich und schwer einzuschätzen ist. Für ortsunkundige Autofahrer ist nicht klar, dass hier Fussgänger die Strasse queren. Auch wird das Trottoir von Auto- und Lastwagenfahrern zum Ausweichen benutzt. Aus Sicherheits- und Lärmimmissionsgründen ist auf der Dorfstrasse Tempo 30 angezeigt. Durch die geplanten Massnahmen Kirchbergstrasse Tempo 30 und Verkehrsregulierung Schachenstrasse befürchten wir einen Umgehungsverkehr von der Schachenstrasse über den Kanalweg in die Dorfstrasse. Der Kanalweg ist die Verbindungsstrasse von der Lorenz Nutzfahrzeuge AG / Kirchbergstrasse zur Dorfstrasse. Dieser Weg wird von den Schulkindern als Schulweg benutzt. Der Kanalweg ist schmal, das Kreuzen zweier Autos ist nicht möglich. Für viele Autofahrer ist unklar, wie schnell auf dem Kanalweg gefahren werden darf. Es passiert immer wieder, dass Autofahrer Velofahrer kreuzen, ohne abzubremesen. Für Velofahrer ist das unangenehm und gefährlich. Daher ist auch auf dem	x					Dorfstrasse: Unabhängig vom Projekt VS BOH nimmt der Verkehr aufgrund des Siedlungs- und Mobilitätswachstums praktisch auf dem ganzen Strassennetz der Region Burgdorf bis ins Jahr 2040 weiterhin zu, u.a. auch in Lyssach auf der Dorfstrasse und der Burgdorfstrasse (dieser Zustand wird als Referenzzustand 2040 bezeichnet, d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde). Im Vergleich zu diesem Referenzzustand 2040 nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt inkl. Verkehrsdosierungen im Siedlungsgebiet von Lyssach auf der Dorfstrasse und der Burgdorfstrasse leicht ab, dies im Unterschied zur Emmentalstrasse und Schachenstrasse bzw. dem Strassennetz in Burgdorf wo der Verkehr leicht zunimmt. Die Verkehrsabnahme ist insb. auf die Dosierung der Lyssachstrasse am Siedlungsrand von Burgdorf und auf die beabsichtigte Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Lyssach (ca. Einmündung Schulhausstrasse bis Ortsausgang Richtung IKEA) sowie auf der Kirchbergstrasse, welche mit grosser Wahrscheinlichkeit deutlich vor der Realisierung der VS BOH umgesetzt sein wird. Kanalweg: Aufgrund der oben beschriebenen Massnahmen wird kein Ausweichverkehr auf das Kanalgässchen erwartet.
			M1, M2			Dem Verkehrsleitsystem stehen wir skeptisch gegenüber. Wir befürchten, dass trotz geplanter 30-er Zone in Lyssach dies als Ausweichroute genutzt wird. Auch befürchten wir Ausweichrouten über die Ey.	x					

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b		w
Thema: Dosierung Verkehr												
1	Erweiterung Dosierung zur Steuerung Durchgangsverkehr Lyssach	x				Die Funktion der Dosierung ist so zu erweitern, dass der Verkehr durch Lyssach auf der Kirchberg-, Dorf- und Burgdorfstrasse abnimmt. Eventuell ist für die Kirchbergstrasse in Lyssach die 30er Zone mit Einschränkungen für den Durchgangsverkehr zu belegen. Zum Beispiel während der Stosszeiten Zufahrt nur für Anwohner. Mit entsprechenden Kontrollen und Sanktionen. Die Dosierung sollte deshalb nicht nur auf die Belastung des Kreisverkehrs ausgerichtet sein, sondern auch zur Steuerung des Durchgangsverkehrs in Lyssach.	x					Unabhängig vom Projekt VS BOH nimmt der Verkehr aufgrund des Siedlungs- und Mobilitätswachstums praktisch auf dem ganzen Strassennetz der Region Burgdorf bis ins Jahr 2040 weiterhin zu, u.a. auch in Lyssach auf der Dorf- und der Burgdorfstrasse (dieser Zustand wird als Referenzzustand 2040 bezeichnet, d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde). Im Vergleich zu diesem Referenzzustand 2040 nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt inkl. Verkehrsdosierungen im Siedlungsgebiet von Lyssach auf der Dorf- und der Burgdorfstrasse sowie auch auf der Kirchbergstrasse leicht ab (dies im Unterschied zur Emmentalstrasse und Schachenstrasse bzw. dem Strassennetz in Burgdorf wo der Verkehr leicht zunimmt). Die Verkehrsabnahme ist insbesondere auf die Dosierung der Lyssachstrasse am Siedlungsrand von Burgdorf und auf die beabsichtigte Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Lyssach (ca. Einmündung Schulhausstrasse bis Ortsausgang Richtung IKEA) und auf der Kirchbergstrasse, auf welcher mit grosser Wahrscheinlichkeit Tempo 30 vor der Realisierung der VS BOH umgesetzt sein wird, zurückzuführen.
14	Einfluss ÖV-Bevorzugung auf MIV	x				Der ÖV wird durch die bisherige Gestaltung der Bushaltestellen und teilweisen Ergänzungen mit Ampeln schon jetzt deutlich bevorzugt, was zu erheblichem Zeitverlust der anderen Verkehrsteilnehmer führt. Ein Ausbau der Bevorzugungen gerichtet an ein totales Verunmögliches des privaten Verkehrs.	x					Mit der Verkehrsdosierung wird sichergestellt, dass der Verkehr im Innern, d.h. innerhalb des Siedlungsgebiets von Burgdorf auch in Spitzenzeiten fliesst und es hier somit nicht zu Staus kommt und der öffentliche Verkehr (Busse) nicht im Stau stecken bleibt. Die Staus werden vor die Dosierstellen verlagert, also dorthin wo sie am wenigsten stören und der Bus auf Busspuren am Stau vorbei kommt. Für den Autovekehr hat das zur Folge, dass er für die Fahrt nach und durch Burgdorf insgesamt nicht mehr Zeit braucht als heute, die Zeit nur an einer anderen Stelle, d.h. vor der Dosierstelle verliert. Sobald er die Dosierstelle passiert hat, kann er behinderungsfrei weiterfahren. Für Fahrten innerhalb der Dosierstellen bzw. im Stadtgebiet Burgdorf werden die Reisezeiten kürzer.
			M5			Die geplante Ampel beim Tiergarten für den Bus ist unnötig und hinderlich.	x					
			M2			Das Lichtsignal in Verbindung mit der dortigen Busspur führt zu einem künstlichen Stau. Es kann nicht im Sinne einer Verkehrssanierung sein, mehr Stau durch künstliche Verlangsamung zu schaffen. Das Lichtsignal und die Busspur führt zum Erliegen des Verkehrsflusses in Stosszeiten. Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist nur nötig, weil mit dem dortigen Lichtsignal der Verkehr gestaut wird.		x				
3	Auf Dosierung in Burgdorf / Lyssach verzichten	x				Verschiedene auch internationale Studien, wie auch der normale Menschenverstand bestätigen/wissen, dass ein flüssiger Verkehr nachweislich nur erfolgen kann, wenn keine Dosierungssysteme den Verkehr künstlich zurückhalten. Die Gesamtlösung jedoch verfolgt den völlig gegenteiligen Ansatz und ignoriert völlig alle Erkenntnisse bereits erfolgreich realisierter Projekte. Antrag: Auf Dosierungssysteme auf den Achse Autobahnanschluss -> Burgdorf vollständig verzichten.		x				Die Verkehrsdosierung hat das Ziel, den Verkehr innerhalb der Dosierstellen d.h. im Siedlungsgebiet von Burgdorf zu verflüssigen. Dieses Ziel ist erreichbar und wird (zum Teil seit langem) in den grösseren Schweizer Städten (Zürich, Basel, Bern, Winterthur, Luzern, Region Olten usw.) erfolgreich angewendet. Damit verbunden ist allerdings eine Wartezeit infolge Rückstau vor den Dosierstellen. Die Staus werden bewusst in Räume verlegt, wo sie am wenigsten "Schaden anrichten", damit werden Behinderungen und Verkehrsimmissionen der Siedlung erspart.
			M2, M4			Aus verschiedenen auch internationalen Studien weiss man, dass nicht durchgängige Busspuren zu einer Erhöhung des Unfallrisikos (Busse beim Einscheren in den MIV) und vor allem keinen Mehrwert für ein schnelles Vorankommen des ÖV's führen, unabhängig ob ein Dosiersystem vorhanden ist oder nicht. Vielmehr ist bekannt, dass gerade ein Dosiersystem den ÖV-Verkehr noch zusätzlich behindert. Antrag: Auf die zwei Teilstrecken der Busspur (M2+M4) vollständig verzichten, dafür sorgen, dass der Verkehr ohne Dosiersystem ungehindert fließen kann.		x				
		x				Ich wage zu bezweifeln, dass die Verkehrslenkungsmaßnahmen das Problem in Burgdorf lösen. Die Unterführungen bringen zwar eine Verflüssigung des Verkehrs mit sich. Wegen den komplexen Verkehersverhältnissen (verschiedene Verkehrsteilnehmer, verschiedene Buslinien, 5 oder 6 Zufahrtsachsen, vgl. Kordonzählung Burgdorf) braucht es bei Variante 0+ auch ein komplexes Verkehrsleitsystem. Dieses wird meines Erachtens in den Stossverkehrszeiten zusammenbrechen, weil die Wartekolonnen in den Einfahrtsachsen zu gross werden.		x				
5	Kein Fahrverbot Storretenstrasse	x				Storretenstrasse nicht mit allg. Fahrverbot belegen. Warum nicht nur zu gewissen Zeiten Fahrverbot?			x			Dieses Anliegen wird berücksichtigt und im Projekt angepasst. Es ist möglich, dass die Verkehrsdosierung Lyssachstrasse genügt, um Ausweichverkehr über die Storretenstrasse zu verhindern. Die Storretenstrasse wird bei Inbetriebnahme der Verkehrsdosierung VS BOH einem Verkehrsmonitoring unterworfen. Erst bei nachgewiesenem Bedarf, d.h. starker Verkehrszunahme bzw. grossem Ausweichverkehr werden hier Begleitmassnahmen wie ein Fahrverbot oder eine erweiterte Dosierung vorgenommen.
			x			Die Storretenstrasse darf keinesfalls mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt werden. Diese Massnahme erhöht unnötig die Verkehrsdichte im Dorfzentrum.			x			
1	Rückstau in Lyssach- und Burgdorfstrasse	x				Das Ampeldosiersystem wird während Pendlerzeiten zu massivem Rückstau von der Autobahn her und in die Kirchbergstrasse führen. Folge: Die Kirchbergstrasse wird weiterhin ein Schleichweg bleiben und noch mehr genutzt als bisher! Gestaltung 30er Zone muss "verkehrsabwendend" sein!	x					Die Dosieranlage Lyssachsachsen kann auf der Schachenstrasse in Spitzenzeiten zu Rückstau führen, im Extremfall und bei Inbetriebnahme des Dosiersystems bis zurück zur Kreuzung Emmentalstrasse/Kirchbergstrasse, in der Regel dürfte der Rückstau deutlich geringerer ausfallen. Aufgrund der entstehenden Wartezeiten vor der Dosierungsstelle wird sich der Rückstau erfahrungsgemäss auf wenige 100m einpendeln. Ausweichverkehr über die Kirchbergstrasse und die Burgdorfstrasse nach Burgdorf wird mit der Verkehrsdosierung Lyssachstrasse am Siedlungsrand von Burgdorf (die Unterbindung von Ausweichverkehr ist genau der Zweck dieser Analog) und mit den beabsichtigten Tempo 30 Beschränkungen für Teile der Ortsdurchfahrt Lyssach unterbunden.
1	Rückstau zur Autobahnausfahrt Lyssach	x				Die Verkehrsdosierung beim Kreisel Richtung Burgdorf und Zufahrt Lyssach Kirchbergstrasse ist zu Nahe an der Autobahnausfahrt Kirchberg. Der Verkehr kann zu Spitzenzeiten nicht dossiert werden, weil der Verkehr heute schon im Stau steht. Somit wird der Verkehr schnell und immer wieder bis zur Autobahn still stehen. Der gewünschte flüssige Verkehr wird nicht stattfinden.	x					Die Verkehrsdosierung vor dem Kreisel erfolgt erst in einer 3. Stufe. Die Dosierung beginnt am MacDonalds-Kreisel. Erst wenn der Stauraum bis zum Schachen-Kreisel gefüllt ist, schaltet hier die Dosierung ein. Die Verkehrsdosierung dürfte generell nur zu Spitzenzeiten, d.h. 2 bis max. 4 Stunden und in diesem Abschnitt (3. Stufe) wesentlich seltener in Betrieb sein. Sollte sich der Rückstau bis zum Autobahnkreisel ausdehnen, wird die Verkehrsdosierung Richtung Burgdorf aufgehoben bzw. gelockert, so dass der Autobahnkreisel nicht überstaut wird.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
12	Rückstau Schachenstrasse		x			Die Busspur in Verbindung mit den geplanten Lichtsignalen wird an der Schachenstrasse zu deutlich mehr Stau führen. Der Verkehr wird durch diese Massnahme zudem deutlich verlangsamt und der entstehende Stau wird durch die Verlangsamung zusätzlich verstärkt. Somit ist in Stosszeiten, mit einem hohen Verkehrsaufkommen, damit zu rechnen, dass in kurzer Zeit ein sehr langer Stau entsteht. Dieser Stau kann bis zur Autobahn Aus-/Einfahrt reichen und in diesem Bereich zu erschwerten Verkehrsbedingungen führen. Somit wird ein künstlicher Stau erzeugt der sich bis auf die Autobahn A1 auswirkt. Eine Bevorzugung des ÖV ist meiner Meinung nicht nötig.	x					Es ist der Verkehrsdosierung wird die bereits heute auftretende Verkehrsüberlastung bewirtschaftet, d.h. die Staus werden dorthin verlagert, wo sie am wenigsten "Schaden anrichten" und wo sie den öffentlichen Verkehr nicht behindern. Es ist eines der Projektziele, den öffentlichen Verkehr ohne grössere Behinderungen abzuwickeln. Nur so ist es möglich, dass zukünftig mehr Personen den ÖV benutzen und weniger mit Autos das Verkehrsnetz be- oder überlasten. Die Dosierstellen werden so betrieben, dass sich der Verkehr nicht auf die Autobahn zurückstaut.
1	Inbetriebnahme und Standort Dosieranlage Lyssachstrasse		M9			Die Lichtsignalanlage im Nassi Burgdorf ist für Lyssach wichtig und gleichzeitig mit den Dosieranlagen Schachenstrasse in Betrieb zu nehmen. Sie ist jedoch weiter stadteinwärts zur Baudirektion Burgdorf zu verschieben. Im Ausserortsbereich ab Lyssach Burgdorfstrasse bis zum Innerortsbereich der Gemeinde Burgdorf im Nassi ist Tempo 60 zu signalisieren.	x					Es ist die Absicht, in der Regel die Verkehrsdosierung auf der Lyssachstrasse im Nassi in Betrieb zu nehmen, wenn die Dosieranlagen auf der Schachenstrasse in Betrieb gehen. Damit kann Ausweichverkehr auf die Burgdorfer-Schachenstrasse vermieden werden. Die Dosieranlagen sollen wenn immer möglich am Siedlungsrand liegen, damit die angrenzenden Siedlung nicht durch den möglichen Stau vor der Dosierstelle beeinträchtigt wird. Deshalb wurde hier der Standort im Nassi festgelegt.
1	Dosierungen Schachen- und Burgdorfstrasse abstimmen		M2, M9			Die Funktion der Dosierung ist so zu erweitern, dass der Verkehr auf der Burgdorfstrasse in Lyssach ungefähr proportional zum Verkehr auf der Schachenstrasse zu- bzw. abnimmt. Die Dosierung sollte nicht nur auf die Belastung des Kreisverkehrs ausgerichtet sein, sondern falls erforderlich auch ausserhalb der Stosszeiten zur Steuerung des Durchgangsverkehrs in Lyssach.	x					Das ist so vorgesehen. Die Dosierung auf der Lyssachstrasse soll so erfolgen, dass bei eingeschalteter Dosierung auf der Schachenstrasse kein Verkehr über die Ortsdurchfahrt Lyssach auf die Burgdorfstrasse ausweicht. In den übrigen Zeiten ist aktuell auf der Lyssachstrasse keine Dosierung vorgesehen, bei nachgewiesenem Bedarf d.h. wider Erwarten auftretendem Ausweichverkehr ausserhalb der Spitzenzeiten wäre der Einsatz der Dosierung Lyssachstrasse denkbar.
1	Keine Dosierung von Autobahnzubringer bis Burgdorf (wichtige Feuerwehr-Achse)		x			Die Achse Autobahnzubringer -> Burgdorf und umgekehrt ist eine der zentralen Strassen für Blaulicht-Organisationen. Durch den Einbau von Dosiersystemen und durch die dadurch produzierten künstlichen Staus ist ein Vorankommen in Blaulichtfahrten nur mit massiv erhöhten Unfallrisiko möglich, z.B. durch Einscheren in den Gegenverkehr. Antrag: Auf den Einbau jeglicher Dosiersysteme verzichten, um den Blaulicht-Organisationen eine ungefährliche und zügige Blaulichtfahrt zu ermöglichen. Antrag 2: Verzicht auf die Baumallee entlang der Achse Kreisel "Lorenz" bis Kreisel "Mc Donalds", weil diese ein Ausweichen der Fahrzeuge verunmöglicht und so eine Blaulichtfahrt noch zusätzlich erschwert würde.			x			In Abschnitten mit Busspuren können die Blaulichtorganisationen diese als Rettungsachse benutzen, in diesen Abschnitten verbessert sich die Situation gegenüber dem Ist-Zustand. Ebenso bringt die Aufhebung der Bahnübergänge mit den beiden Unterführung und die Sicherstellung eines fliessenden Verkehrs im Siedlungsgebiet von Burgdorf eine Verbesserung für die Notfalldienste. Für die Abschnitte ohne Busspuren ist in der Ausführungsplanung gemeinsam mit den Blaulichtorganisationen nach einer zweckmässigen Lösung zu suchen (Alternativrouten, Eingriffmöglichkeiten in die Dosierung usw.).
2	Dosierung auch in Richtung Lyssach für "gerechtere Verteilung"		M1-M5, M9			Sollte trotz negativer Erkenntnisse ein Dosierungssystem eingesetzt werden, dann darf nicht nur der Zufluss nach Burgdorf, sondern es muss auch der Abfluss kontrolliert werden, inkl. Regelung. Antrag: Beim Dosiersystem Lyssachstrasse (M9) nur so viele Fahrzeuge ausfahren lassen, wie auch nach Burgdorf hereinfahren. Der ÖV-Verkehr ist auch auf der Achse Burgdorf -> Autobahnanschluss unterwegs. Demzufolge müssen auch auf dieser Strecke Dosierungssysteme eingebaut werden. Antrag: Dosierungssysteme Strecke Burgdorf -> Autobahnanschluss einbauen und nur so viele Fahrzeuge aus Burgdorf ausfahren lassen, wie solche welche nach Burgdorf hereinfahren. Diese Massnahmen würden zu einer nachhaltigen und gerechten Verteilung des Verkehrs führen.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle.
1	Durchfahrt Blaulichtorganisationen bei Rückstau		x			Die Verkehrsdosierung wird ein Problem für die Blaulichtorganisationen, weil es keine, oder zu wenig Ausweichmöglichkeiten geben wird.			x			Bei Rückstau können die Blaulichtorganisationen die Busspuren nutzen. Mit den Blaulichtorganisationen werden in der nächsten Projektierungsphase (Ausführungsprojekt Verkehrsmanagement) bilaterale Absprachen stattfinden.
1	Einbezug Stadt bei Festlegung Verkehrsmanagement		x			Der Stadtkern von Burgdorf soll verkehrsmässig nicht überlastet werden. Die Stadt soll bei Dosiermassnahmen eng einbezogen werden.			x			Dies ist in der nächsten Projektphase so vorgesehen. Die konkrete Strategie, die detaillierte Festlegung und Justierung der Parameter des Verkehrsmanagementsystem werden unter Einbezug der Gemeinde, ÖV-Betreiber, Blaulichtorganisationen ect. festgelegt.
1	Zusätzlich Ampelanlagen für Langsamverkehr bei Heimiswilstrasse		M7			Bereich Rütshelengasse-Einmündung Heimiswilstrasse-Hallenbad: Durch den zunehmenden Verkehr wird die sichere Strassenquerung noch wichtiger. Ampelanlagen für den Langsamverkehr, wie jene an der Steinhofstrasse, sollten daher vorgesehen werden. Diese wären auf das geplante Dosiersystem abzustimmen.			x			Die in Spitzenzeiten betriebene Lichtsignalanlage Heimiswilstrasse enthält auch die Regelung des Fussgängerquerung und somit auch den Fussgängerübergang bei der Rütshelengasse. Damit kann bei höheren Belastungen in der Spitzenzeit die Verkehrssicherheit für den querenden Langsamverkehr erhöht werden.
1	Keine Ampelanlage bei Heimiswilstrasse		M7			Die Einmündung Heimiswilstrasse ist heute so gestaltet, dass ein grosser Teil des Verkehrs sich im Reissverschlussystem einordnen kann. Auch das links Einmünden ist relativ gut möglich, da der Verkehr von anderen Verkehrsteilnehmern freiwillig in die Hauptstrasse eingelassen wird. Eine Ampel kann den Verkehrsstau nach der Kreuzung nur verhindern, wenn die Rotlichtphasen ausgeprägt lange sind, was wiederum vor der Ampel zu Rückstaus führen wird, in dem auch der ÖV stecken bleiben wird. Auf die Umgestaltung der Einmündung der Heimiswilstrasse insbesondere auf eine Installation einer Ampelanlage ist zu verzichten.	x					Die Umgestaltung bzw. Lichtsignalregelung des Knotens Heimiswilstrasse ist in Spitzenzeiten zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und zur Priorisierung des Busverkehrs erforderlich. Bei Verzicht auf die Regelung würde der Knoten überlastet und der Rückstau zu grossräumigen Behinderungen und Stausituationen führen.
1	Keine Dosierung Wynigenstrasse		M10			Die Dosierung Wynigenstrasse wird versuchen, einen Teil des Verkehrskollapses im innerstädtischen Bereich zu verteilen. Es wird im Vergleich zu heute durch Abbremsungen vor der Ampel deutlich mehr Feinstaub und beim Wiederanfahren deutlich mehr Abgase produziert. Zudem werden bei winterlichen Strassenverhältnissen vermehrt Auffahrunfälle provoziert. Werden die Radfahrer auch rechtzeitig abbremsen können? Auf die Dosierung VVynigenstrasse ist zu verzichten.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
2	Keine Einmündung aus Bürgergasse wegen Rückstau		M11			Zur Dosierung und ÖV-Bevorzugung stadteinwärts aus Oberburg soll am Ortsbeginn der Autoverkehr durch eine Ampel zurück gehalten werden. Die durch diese Lichtsignalanlage gestauten Fahrzeuge werden so den Verkehr aus der Bürgergasse in Richtung Oberburg blockieren. (Das Verbot, dass bei Stau Kreuzungen nicht blockiert werden dürfen, wird erfahrungsgemäss leider ignoriert.) Antrag: Es soll durch geeignete Massnahmen sicher gestellt werden, dass der durch die Lichtsignalanlage verursachte Stau den Verkehr aus der Bürgergasse in Richtung Oberburg nicht blockiert.			x			Im Ausführungsprojekt für die LSA-Regelung ist zu prüfen inwieweit die Bürgergasse in die Regelung miteinzubeziehen ist, um die umschriebene Problematik zu lösen.
	Ausweichverkehr auf Bürgergasse		M11			Durch die Dosierung des Verkehrs wird es noch attraktiver werden, die Bürgergasse (Teilstück Oberburgstrasse - Grunerstrasse) trotz Fahrverbot als Schleichweg und Abkürzung zu benutzen. Antrag: Es sollen zusätzliche geeignete Massnahmen getroffen werden, um Schleichverkehr via Bürgergasse zu verhindern.			x			
1	Erreichbarkeit aus Quartieren		x			Die Aufhebung der Bahnübergänge ergibt bei der prognostizierten Verkehrsmenge oft einen ununterbrochenen Verkehrsstrom. Damit wird die Zugänglichkeit aus bzw. zum Quartier stark erschwert. Die vorgesehenen Dosieranlagen sollten neben der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs auch die Erreichbarkeit der Quartiere einbeziehen.	x					Das Anliegen ist in der geplanten Verkehrsplanung berücksichtigt. Die Verkehrsplanung auf den Einfallsachsen nach Burgdorf platonisch die Verkehrsmenge auf einem Mass, mit welchem der Verkehr innerhalb des Siedlungsgebietes im Fluss bleibt, der öffentliche Verkehr hinderungsfrei zirkulieren kann und insbesondere auch das Abbiegen ab der Hauptstrasse (Emmentalachse) in die Querstrassen zu den Quartieren sowie das Einmünden aus den Querstrassen/Quartieren auf die Emmentalachse erleichtert wird. Die heutige Situation, dass nach dem Öffnen der Barriere ein minutenlang ununterbrochener Verkehrsfluss die Zu-/Wegfahrt aus den Quartieren praktisch blockiert, entfällt.
2	Reisezeiterhöhung befürchtet		x			Der genannten Verkehrsplanung stehen wir sehr kritisch gegenüber. Wir fahren täglich mit über 20 Fahrzeugen bei den Dosierungsstellen vorbei und befürchten massiven Zeitverlust, mit entsprechend grossen negativen Auswirkungen auf die Zufriedenheit der von uns belieferten Kunden.		x				Die Reisezeiten erhöhen sich insgesamt mit den vorgesehenen Dosierstellen nicht. Die Zeitverluste (Wartezeiten) finden an anderen Stellen statt, d.h. sie werden an den Siedlungsrand vor die Dosierstellen verlagert. Im Siedlungsgebiet von Burgdorf wird sich der Verkehrsfluss deutlich verbessern, es kommt zu weniger Staus, Behinderungen und das Einmünden ab den untergeordneten Querstrassen wird einfacher, der ÖV (Busverkehr) bleibt nicht im Stau stecken. Im Weiteren wird der Verkehr nur in den 2 bis 4 werktäglichen Spitzenstunden dosiert, in der übrigen Zeit kann er unbehindert fliessen. Insbesondere entfallen hier aufgrund der neuen Bahnunterführungen die heute langen Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren. Über alles gesehen dürften die Behinderungen und Zeitverluste ihrer über 20 Fahrzeuge mit dem Projekt VS BOH ab- und nicht zunehmen.
			x			Gibt es Schätzungen über die erwarteten Zeitverzögerungen, um bei sehr hohem Verkehrsaufkommen durch Burgdorf zu kommen (Lyssachsachen <-> Kreisel Oberburg Nord) Im Moment (29.05.2019, 16:16 Uhr zeigt Google Maps 8 Min. Verzögerung von Kreisel Autobahnausfahrt bis Kreisel Biembachstrasse bei Hasle)		x				Die Durchfahrtszeiten durch Burgdorf hindurch werden im Vergleich zu heute nicht zunehmen, die Zeitverluste entstehen einfach an anderer Stelle, d.h. insb. bei den Verkehrsplanung. In Oberburg und Hasle kann Zeit gewonnen werden (Umfahrungen ohne Stau).
1	Zusätzliche Dosierung bei Ortseinfahrt Hasle				x	Da die Umfahrung Hasle erst spät realisiert werden kann, sollte meines Erachtens eine zusätzliche Verkehrsplanung im Bigletal bei der Ortseinfahrt Hasle Richtung Burgdorf eingerichtet werden.	x					Bis die Umfahrung Hasle realisiert wird, entspricht die geschilderte Situation mehr oder weniger den heutigen Gegebenheiten. Die Umfahrung Hasle soll so rasch wie möglich realisiert werden, um die Situation zu verbessern, Übergangslösungen wie die gewünschte Dosierung werden nicht vorgesehen.
4	Technologische Entwicklung macht Dosierung eventuell unnötig		x			Die geplanten Dosiersysteme ermöglichen eine sinnvolle Kombination von frei rollendem Kreisverkehr und punktuell eingesetzter Steuerungstechnik zu Spitzenzeiten. Die Bevorzugung des Busverkehrs sichert die Einhaltung der Fahrpläne und damit die Anschlüsse an die Bahn. Ob alle vorgesehenen Dosiersysteme notwendig sein werden, ist allerdings zweifelhaft. Die Automatisierung des Verkehrs mit weitreichenden Assistenzsystemen wird den Verkehrsfluss entscheidend verändern: Fahrzeuge werden künftig nicht mehr nur das unmittelbar voraus fahrende Fahrzeug erfassen, sondern die Verkehrssituation auf mehrere hundert Meter voraus erkennen und darauf reagieren. Es ist im Zuge der weiteren technologischen Entwicklung des Verkehrs aufmerksam zu prüfen, welche Dosieranlagen langfristig tatsächlich notwendig sind. Es erscheint sinnvoll, diese zeitlich nicht allzu schnell zu realisieren, sondern auf die technologische Entwicklung abzustimmen.	x					Die Verkehrsplanung muss flächendeckend sein, kann sich also nicht allein auf die Emmentalachse konzentrieren. Bei aktiver Dosierung auf der Emmentalachse kommt es vor der Dosierstelle zu Rückstau mit entsprechenden Wartezeiten. Dies wird dazu führen, dass ein Teil des Verkehrs auf Ausweichrouten fährt, um die Dosierstellen zu umgehen. Um diese negativen Auswirkungen zu verhindern, sind von Beginn weg auch auf den Ausweichrouten Dosierstellen vorzusehen. Insgesamt werden die Reisezeiten für Fahrten nach Burgdorf nicht höher sein als heute. Man verliert zwar neu Zeit vor den Dosierstellen, kann aber innerhalb der Dosierstellen, d.h. im Siedlungsgebiet flüssig zirkulieren. Auch die Digitalisierung und Automatisierung von Fahrzeugen und Verkehrstechnik erfordert letztendlich eine behördlich angeordnete Verkehrslenkung und Steuerung bzw. ein Verkehrsmanagement, einzig die Instrumente für deren Umsetzung werden anders bzw. digitalisiert sein. Wie schnell diese technologische Entwicklung fortschreitet ist ungewiss und kann heute niemand genau voraussagen. Für das digitale Verkehrsmanagement müssen praktisch 100% der Fahrzeuge digital bzw. automatisiert sein, allein der vollständige Wechsel von den heutigen konventionellen auf die automatisierten Fahrzeuge dürfte 15 bis 20 Jahre dauern. Damit ist die Investition in die vorgesehen Technologie für das Dosiersystem gerechtfertigt.
Thema: Stauverlagerung												
1	Stauverlagerung nach Burgdorf		x			Oberburg und Hasle werden mit der vorliegenden Lösung verkehrstechnisch gut entlastet. Es wird jedoch befürchtet, dass sich der Stau nach Burgdorf verschieben wird.	x					Im Vergleich zum Referenzzustand 2040 (d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde) nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt in Burgdorf auf der Emmentalachse ganz marginal zu. Es ist aber zu berücksichtigen, dass mit den Massnahmen in Burgdorf die Strasse auch leistungsfähiger wird. Bei nicht realisiertem Projekt hingegen nimmt der Verkehr fast "gleichviel" zu (im Bereich UF Buchmatt etwas mehr, im Zentrum fast gleich); die Auswirkungen für Burgdorf wären deutlich gravierender!
Thema: Verkehr während den Bauphasen												
1	Anliegen Gewerbe Burgdorf		M3A			Es ist für uns und unsere Mieter existenziell notwendig, dass die Zu- und Wegfahrt, auch während der ganzen Bauphase, auch für den Schwerverkehr gewährleistet ist. Wir bitten um eine Garantie dazu.			x			Im Bauprojekt sind aus heutiger Sicht keine längeren Sperrungen von Zufahrten vorgesehen. Die Zufahrten zu den privaten und gewerblichen Liegenschaften ist im Ausführungsprojekt im Detail zu planen. Dieses Anliegen wird im Zuge der Realisierung bilateral mit dem Eigentümer geklärt.
1	Ausweichverkehr UF Spital in Quartier		x			Als QV ist es uns wichtig, dass während der gesamten Bauphase das Quartier weder durch Bauverkehr noch durch umgeleiteten Verkehr zusätzlich belastet wird. Wir möchten festhalten, dass der Verkehr durch unser Quartier eben erst beruhigt wurde. Unser Quartier ist ein Wohnquartier und Schulort für zahlreiche Schülerinnen und Schüler.		x				Während der Bauphase für die Unterführung Spital wird der Verkehr lokal auf der Spitalseite umgeleitet. Die Zähringerstrasse ist im Einmündungsbereich in die Oberburgstrasse betroffen. Auf der Zähringerstrasse sollte in der Bauphase kein Mehrverkehr entstehen, bei zunehmendem Ausweichverkehr auf die Zähringerstrassen (z.B. bei geschlossenen Schranken des provisorischen Bahnüberganges) sind entsprechende flankierende Massnahmen zu ergreifen.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
1	Ausweichverkehr Lochbach- und Brunnmattstrasse					Im Burgdorfer Südquartier, Bereich Lochbachstrasse/Brunnmattstrasse, erwarten wir zusätzlichen Verkehr während der Bauzeit. Durch die regelmässig und viel zu lange geschlossene Schranke beim Bahnhof Oberburg, wird sich der Verkehr auf der Brunnmattstrasse bis zur Heimiswilstrasse zurück stauen. Ein Kreuzen von Fahrzeugen, besonders LKW, ist auf der Brunnmattstrasse nur schwer möglich, da hier die Fahrbahn verengt wurde.	x					Für den Bau der Unterführung Spital ist eine ausreichend leistungsfähige lokale Umfahrung auf Seite Spital geplant. Für den Bau der Umfahrung Oberburg kann der Verkehr auf der Emmentalstrasse aufrecht erhalten werden. Somit entsteht bei beiden Vorhaben kein Ausweichverkehr auf die Lochbachstrasse und Brunnmattstrasse.
1	Verbindung Bahnhof - Rüegsauschachen				M14	Wie wird der Zugang vom Dorf zum Bahnhof bzw. Rüegsauschachen während der Bauzeit sichergestellt?	x					Während des Baus wird die Dorfstrasse im Bereich der Unterführung unter der Bahn für den MIV und ÖV gesperrt. Eine Umleitung des Verkehrs wird über die Biembachstrasse und die Kantonsstrasse 23 signalisiert und für die Dauer der Arbeiten eingerichtet. Für Fussgänger wird hingegen jederzeit ein Durchgang mittels Schutztunnel offen gehalten, welcher auch von schiebenden Radfahrern benutzt werden kann. Der Zugang zum Perron 5 über die Treppe von der Dorfstrasse aus, ist während den Bauarbeiten gesperrt. Im Endzustand wird diese Treppe wieder in Stand gestellt und in Betrieb genommen.
1	Baustellenzufahrt Böschungsabtrag Hasle				M21	Wie erfolgt die Zurückversetzung der Böschung beim Bahnhof: erfolgt die Baustellenzufahrt über den Landwirtschaftsweg von oben von der Eichholzstrasse oder alles von unten?	x					Die Erschliessung und Logistik der Baustelle wird hauptsächlich über den Installationsplatz im Bereich des zukünftigen Knoten Kalchhofens erfolgen. Gewisse Arbeiten und ein Teil des Böschungsabtrags werden auch von oberhalb der Böschung realisiert und über die Eichholzstrasse erschlossen.
2	Verkehrsumleitung Baupause unklar	x				Die Lösung ist im Grundsatz gut. Jedoch ist für den Zeitraum der Bauphase noch nicht klar, wo und wie der Verkehr umgeleitet wird.	x					Für die Realisierung der Umleitungen Buchmatt, Spital und Eichholz sowie des Knotens Oberburg Nord werden während der Bauzeit kurze, lokale Umfahrungen erstellt. Während des Baus der Brücke über die Dorfstrasse wird die Dorfstrasse im Bereich der Unterführung unter der Bahn für den MIV und ÖV gesperrt. Eine Umleitung des Verkehrs wird über die Biembachstrasse und die Kantonsstrasse 23 signalisiert und für die Dauer der Arbeiten eingerichtet.
			x			Die Unterführung der Bahnlinien beim Spital und in der Buchmatt sind begrüssenswert. Unklar bleibt, wo der Verkehr während der Bauzeit umgeleitet wird? Speziell beim Bau der Unterführung beim Spital?	x					
Thema: Verkehr übrige												
2	Erhobene Verkehrszahlen unvollständig		x			Die im Projekt dargestellten Verkehrszahlen sind leider unvollständig und ungenau. Es wäre schön, wenn einmal alle - wirklich alle einmündenden Strassen gemessen würden.	x					Das Projekt beruht auf fundierten Verkehrsgrundlagen. Die für das Projekt relevanten Verkehrszahlen wurden erhoben. Die Verkehrszahlen der für die Projektierung relevanten einmündenden Strassen sind bekannt. Für die Erarbeitung des Bauprojektes wurden die Verkehrszahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern (GVM) verifiziert und nachkalibriert. Dazu wurden im Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle umfangreiche Verkehrszählungen wie Querschnittsmessungen sowie eine Kordonzählung durchgeführt. Mittels dieser Zählungen konnte das Modell so kalibriert werden, dass eine gute Übereinstimmung zwischen Modelldaten und gezählten Daten erreicht wurde. Im gesamten Perimeter können nun Angaben zu den Verkehrsbelastungen und den Wunschlinien gemacht werden.
		x				Das Projekt basiert auf vielen Annahmen ohne konkrete Messresultate und ohne vorgängig durchgeführte Verkehrssimulationen. Demzufolge ist man sich auch nicht sicher, ob die Massnahmen den gewünschten Erfolg mit sich bringen.	x				Das Projekt beruht auf fundierten Verkehrsgrundlagen: Dazu gehören aktuelle Verkehrszählungen wie Querschnittsmessungen sowie eine Kordonzählung zur Ermittlung von Ziel-/Quell- und Zielverkehr. Auf solchen Grundlagen basiert auch das 2019 aktualisierte Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE), mit welchem die Verkehrsprognose erstellt wurde und dessen Resultate für die verkehrstechnische Dimensionierung des Projektes eingesetzt wurde. Für das ganze Projekt inkl. den Verkehrsdosierungen, ÖV-Priorisierungen und LSA wurde eine Mikro-Simulation durchgeführt und somit die Funktionalität nach dem besten Ermessen nachgewiesen.	
3	Zu starker Fokus auf Transitverkehr	x				Hauptgrund für die Verkehrsüberlastung in der Region ist der Quell- und Zielverkehr. Der Durchgangsverkehr vom oberen Emmental zur weiterführenden Autobahn macht laut Verkehrsbericht nur 10% (Zählstelle Burgdorf Nord, 34'000 Fahrten Quell- Zielverkehr, 3'700 Fahrten Transit) des Gesamtverkehrs aus. Der Transitverkehr in Oberburg ist ein Problem und besteht zum grossen Teil aus Quell- und Zielverkehr des ganzen Perimeters. Dieses Problem muss fokussiert gelöst werden, indem zusätzliche und andere Massnahmen zur Verminderung vor allem des Quell- und Zielverkehrs im gesamten Perimeter geplant und umgesetzt werden.	x				Das Projekt VS BOH ist abgestimmt mit den übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch mit der kantonalen Mobilitätsstrategie und ist Gegenstand bzw. Massnahme im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und dem Agglomerationsprogramm und weiteren Richtplänen. Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ist eine Massnahme aus einer Vielzahl von Massnahmen die benötigt werden um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen.	
		x				Die Zahlen aus dem Verkehrsbericht zeigen klar auf, dass der Quell- und Zielverkehr der Hauptgrund für die Verkehrsüberlastung in der Region ist. Der Durchgangsverkehr vom oberen Emmental zur weiterführenden Autobahn macht laut Verkehrsbericht nur 10% (Zählstelle Burgdorf Nord, 34'000 Fahrten Quell-Zielverkehr, 3'700 Fahrten Transit) des Gesamtverkehrs aus. Es ist aus unserer Sicht nicht legitim, das Hauptgewicht der Verkehrszahlen dann nicht auf den Gesamtperimeter, sondern auf die einzelnen Abschnitte zu legen. So ist selbstverständlich klar, dass der grösste Teil des Verkehrs in Oberburg Transitverkehr ist, der aber zum grossen Teil aus Quell- und Zielverkehr des ganzen Perimeters besteht.	x				Für die Erarbeitung des Bauprojektes wurden die Verkehrszahlen des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern (GVM) verifiziert. Dazu wurde im Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle eine Kordonzählung durchgeführt, deren Ziel es war die aktuellen Wunschlinien zu kennen und die veralteten Datenlage zu Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr zu aktualisieren. Die Zahlen dienen als ergänzende Verkehrsgrundlage zum Verkehrsmodell sowie zur Überprüfung des Verkehrsmodellresultates. Im gesamten Perimeter können nun Angaben zu den Wunschlinien gemacht werden. Mit diesen Angaben konnte der Entlastungseffekt der Umfahrungen von Oberburg und Hasle b.B. geprüft und verifiziert werden.	
1	Zubringerdienst Schachen-/ Burgdorfstrasse regelmässig kontrollieren		x			Es ist wird darauf hingewiesen, dass der Zubringerdienst auf der Schachen- / Burgdorfstrasse regelmässig kontrolliert werden soll um eine Umgehung der Zufahrt zum Autobahnkreisel zu vermeiden, bzw. weiterhin unattraktiv zu machen.	x					Dieser Bereich der Schachenstrasse ist eine Gemeindestrasse, womit allfällige Massnahmen nicht in der Kompetenz des Kantonalen Tiefbauamts liegen.
1	Kreuzung Scheunen-/Oberburgstrasse		x			Das Problem der Einmündung der Scheunenstrasse in die Oberburgstrasse (Ursache langer Rückstaus) scheint kein Thema zu sein, obwohl hier erheblicher Handlungsbedarf besteht.	x					Dieser Abschnitt gehört nicht zum Projektperimeter der VS BOH. Dieses Anliegen wird aber im Rahmen eines vom Projekt VS BOH unabhängigen Projekt des Agglomerationsprogramms Burgdorf 3. Generation angegangen.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
11	Landwirtschaftliche Fahrzeuge ABS Oberburg			M12		Bitte lassen Sie das Teilstück so wie es ist! Ansonsten können Mährescher/ Selbstfahrsäcker mit einer Aussenbreite von 3,5 m auf einer Strasse von 6m Breite nicht miteinander kreuzen.	x					
				M12		Bei der Umgestaltung Emmentalstrasse sehen wir noch Optimierungsbedarf. Landwirtschaftliche Fahrzeuge werden wie bisher über die Emmentalstrasse das Dorf durchqueren müssen. Damit die Zufahrt vom unteren ins obere Emmental und umgekehrt für diese Fahrzeug weiterhin gefahrlos möglich ist und es zu keinen gefährlichen Situationen auf den verengten Fahrbahnen kommt, verlangen wir geeignete Verkehrsberuhigungs-Massnahmen als eine Fahrbahnverengung.	x					
				M12		Innerhalb des Dorfes Oberburg (Löwenkreuzung bis Tschamerie) sorgfältig abwägen, welche Verbauungen sinnvoll sind. Dabei ist an Schneeräumung, grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge, Zubringerlastwagen usw. zu denken. Mir scheint zudem unumgänglich, dass auch bei Tempo 30 Fussgängerstreifen angebracht werden, damit Klarheit herrscht für alle Verkehrsteilnehmer.	x					
				M12		Gemäss vorliegender Verkehrslösung soll der landwirtschaftliche Verkehr durch die 30er Zone in Oberburg geführt werden. Dies könnte eher problematisch sein, da die heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeuge vielfach gross sind und es bei Verengungen oder Verkehrsinseln zu wenig Platz haben könnte.	x					
				M12		Der Bereich Löwenkreuzung bis Kreisel Süd wird auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Velos befahren, da diese nicht auf die Umfahrung dürfen. Dazu kommen die Autos usw. vom dorfternen Verkehr. Damit die grossen Fahrzeuge dort überhaupt verkehren können, ist von einer Verengung und von Hindernissen abzusehen. Die Strasse soll übersichtlich bleiben. Tempo 30 km/h wäre richtig. Zudem sollten die Fussgängerstreifen unbedingt belassen werden. Sie würden auch zur Verkehrsberuhigung beitragen (anstelle von zusätzlichen Hindernissen). Auf der heutigen Fahrbahn könnten beidseitig Radstreifen angebracht werden. Wünschenswert wäre, wenn ab und zu auch noch Pflanzen, Blumen oder ein Baum Platz fänden.	x					
				M12		Zur Verkehrsberuhigung bei der bestehenden Ortsdurchfahrt in Oberburg, sollten folgende Punkte nicht unterschätzt werden: Landwirtschaftliche Fahrzeuge dürfen nicht durch den Tunnel fahren und müssen die bestehende Ortsdurchfahrt nutzen. Heutige LWS-Fahrzeuge sind bis zu 3.5 Meter breit und z.T. bis zu 40 Tonnen schwer. Wenn nun die bestehende Strasse wie vorgesehen baulich verengt wird, sind die Probleme vorprogrammiert. Die Umbauten sind immer einseitig aus der Optik des Velo und Fussverkehrs umgesetzt, die Bedürfnisse der Landwirtschaft und des Gewerbes werden absolut nicht berücksichtigt.	x					
				M12		Die betroffene Verkehrsachse wird auch in grossem Ausmass durch landwirtschaftliche Fahrzeuge genutzt. Es ist daher während der Bauphase mit den entsprechenden Umleitungen wie auch im Endausbau darauf zu achten, dass ein Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen jederzeit möglich ist und so gestaltet wird, dass es nicht zu Schäden an den Fahrzeugen kommt. Insbesondere in Oberburg, wo die Ortsdurchfahrt als einzige Option besteht, sind die Bedürfnisse der Landwirtschaft zu klären und entsprechend zu berücksichtigen. Folgende Aspekte erachten wir als besonders wichtig: <ul style="list-style-type: none"> • Kreuzungsmanöver auch mit grossen Erntemaschinen ermöglichen • Fahrbahnbegrenzungen wie Randsteine so gestalten, dass beim allfällig notwendigen Überfahren keine Schäden an den Pneus verursacht werden • Wenderadien so ausgestalten, dass sie für überlange Transporte oder besonders breite Fahrzeuge und Kombinationen befahrbar sind. • Allfällige Massnahmen zur Verkehrsverlangsamung so gestalten, dass sie auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar sind. 	x					
		M12		Der Minikreisel bei der Löwenkreuzung wird auch mit vielen grossen Fahrzeugen befahren (Sattelschlepper, Lastwagen, grosse Traktoren mit Anbaugeräten, Feldhäcksler und Mährescher mit einer Breite von 3.50 m). Die Befahrbarkeit darf gegenüber heute nicht verschlechtert werden.	x							
1	Linkseinmünden in Oberburgstrasse		M3B			Meine Eltern wohnen in der Oberburgstrasse. Ich finde den Kreisel beim "Chrigo Beck" schlecht. Wenn sie Richtung Burgdorf wollen wird das fast unmöglich zu Stosszeiten und zum "Salzmann Bauer"-Kreisel Oberburg Nord zu fahren um zu wenden finden wir nicht zumutbar. ist das ökologisch sinnvoll?	x					Das Linkseinmünden in die Oberburgstrasse Richtung Burgdorf verbessert sich leicht gegenüber heute, denn in unmittelbarer Nähe zum neuen Kreisel Spital fliesst der Verkehr langsamer als heute. Das Linkseinmünden kann in Spitzenzeiten wie bereits heute mit längeren Wartezeiten verbunden sein. Als Alternative steht das Rechtseinmünden mit einem Wendemanöver im Kreisel Oberburg Nord zur Verfügung.
1	Fahrverbot für MIV Emmental- und Schulstrasse Oberburg			x		Um den Verkehr aus dem Krauchthal via neue Umfahrungsstrasse ins Emmental zu leiten braucht es weitere Massnahmen: Die Durchfahrt Schulstrasse sowie die Durchfahrt Dorf muss für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. So kann die Qualität im Dorf erhöht werden und die Schulstrasse vor zusätzlichem Verkehr verschont werden. Dies kann mit versenkbaren Poller am S-Ende von Oberburg (Gebiet Heim & Hobby) oder alternativ am N-Ende (Löwenkreuzung) gemacht werden. Eine ähnliche Massnahme ist am S- oder N-Ende der Schulstrasse angezeigt. Dies verhindert Durchgangsverkehr, lässt aber Langsamverkehr und ÖV passieren.			x			Mit der Umfahrung und der Umgestaltung der Emmetalstrasse inkl. Tempo 30 wird die Ortsdurchfahrt sehr stark entlastet, die heutigen Verkehrsüberlastungen und Staus im Ortszentrum Oberburg entfallen, Schleichverkehr durch die untergeordneten Quartierstrassen ist kaum mehr zu erwarten. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten der Verkehrsdruck aufs Quartierstrassenetz erhöhen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr eingeführt werden.
1	Bestehende Ampel Dorfstrasse / Kalchofenstrasse				x	Wird die Ampel an der Dorfstrasse bei der Unterführung Bahnlinie aufgehoben? Wie wird der Warteraum bzw. das Kreuzung in der Unterführung in Zukunft sichergestellt?	x					Die Ampel wird durch das Projekt VS BOH nicht tangiert.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	
Themenbereich Umwelt											
Thema: Umwelt generell											
8	Schutz vor Bau-Immissionen, Schäden an Gebäuden			M20	Wir sind davon überzeugt, dass wir aufgrund des durch den Tunnel verlaufenden Schwerverkehrs in unserer Lebensqualität gestört werden. (Lärm/Vibrationen).	x					Im Endzustand sind aus Sicht Lärm, Erschütterungen (Vibrationen), etc. keine Emissionen durch den Tunnel Oberburg zu erwarten. Das gewählte Vortriebsverfahren gilt als per se setzungssarm: Die Ortsbrust wird beim Abbau mit einer Stützflüssigkeit (Bentonit) gestützt, noch im Bereich der Vortriebsmaschine wird im Schildschwanz der tragfähige Tunnelausbau mit Fertigelementen (Tübbing) eingebracht, der zwischen Gebirge und Tübbingliegende Raum wird mit Mörtel sofort verfüllt. Die Restrisiken für Deformationen über dem Tunnel (und Schäden an Gebäuden) gehen insbesondere bei Meisselwechseln (Unterhalt an der Maschine vor), wo die Stützflüssigkeit kurzzeitig abgesenkt werden muss. Es ist klar, dass solche Unterhaltsmassnahmen nicht direkt unter Gebäuden ausgeführt werden, um das Restrisiko zu beherrschen. Schäden an Gebäuden infolge differenzieller Setzungen lassen sich aber nicht vollkommen ausschliessen. Sie können beispielsweise zu Risse in Wänden oder verklemmten Türen, Fenstern führen. Schäden also, die sich leicht beheben und auch entsprechend entschädigen / beheben werden.
				M20	Meines Wissens gibt es in der Region meiner Liegenschaft viel Grundwasser, deshalb habe ich etwas Bedenken für den geplanten Tunnelbau in Oberburg. Kann dadurch meine Liegenschaft Schaden nehmen? Mit dem geplanten Tunnelbau, welcher genau unter meiner Liegenschaft in der Progressastrasse Oberburg verlaufen soll, bin ich nicht einverstanden. Erhalte ich eine Wiederherstellung und/oder Entschädigung wenn meine Liegenschaft Schaden nimmt? Gerne erwarte ich eine Kontaktaufnahme und Stellungnahme Ihrerseits.	x					
				M20	Da es hier sehr viel Grundwasser gibt, deponieren wir unsere Bedenken über den geplanten Tunnelbau in Oberburg. Wir sind davon überzeugt, dass unsere Liegenschaft durch das verdrängte Grundwasser und den Bau des Tunnels Schaden nehmen wird und wir aufgrund des durch den Tunnel verlaufenden Schwerverkehrs in unserer Lebensqualität gestört werden. (Lärm/Vibrationen). Mit dem geplanten Tunnelbau, welcher genau unter unserer Liegenschaft in der Progressastrasse Oberburg verlaufen soll, sind wir nicht einverstanden. Wir erwarten eine Kontaktaufnahme und Stellungnahme Ihrerseits. Auch werden wir zu gegebener Zeit Einsprache / Rechtsverwahrung beantragen.	x					
				M20	Wir haben folgende Bedenken: - das hohe Grundwasser; - schwierige bauliche Umsetzung, Grundwasser, nahe bei / unter bestehenden Gebäuden - Übertragung Schall und Vibration (Heute werden je nach Grundwasserstand Vibrationen und Schall von der Hammerschmitte Flügler wahrgenommen) - Schäden an Gebäuden - hohe Kosten durch die schwierige bauliche Umsetzung	x					
				M21	Es wird darauf zu achten sein, dass die Immissionen der Bauarbeiten sich möglichst gering auf den Supermarkt sowie Drittmietler auswirken.	x					
				M3B	Es ist sicherzustellen, dass Schadstoff- und Lärmschutzmassnahmen während dem Provisorium umgesetzt werden, diese müssen auch optisch entsprechend realisiert werden. Eine „unaufgeräumte Baustelle“ vor unserem Betrieb über Jahre können wir nicht akzeptieren.	x				Hinsichtlich der von den Bauarbeiten und -transporten ausgehenden Lärm-, Luftschadstoff- und Staubemissionen werden die massgebenden rechtlichen Vorgaben eingehalten, insbesondere werden die erforderlichen Massnahmen gemäss der Baulärm-Richtlinie und der Baurichtlinie Luft des BAfU umgesetzt. Die Einhaltung der Massnahmen wird durch die Umweltbaubegleitung sichergestellt.	
				M20	Der Grundwasserstand kann die Höhenquote vom Boden Untergeschoss übersteigen. Das Untergeschoss wurde aus diesem Grund als wasserdichte Wanne gebaut. Das Lagergut im Untergeschoss ist sehr feuchtigkeitsempfindlich. Setzungen im Bereich der bestehenden Gebäude dürfen nicht entstehen, da sonst die Dichtheit verloren geht und das Lagergut beschädigt würde.		x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.	
				M20	Unsere Infrastrukturen auf den Industriezonen sind enorm empfindlich. Nebst der Erschütterungs-, Setzungs-, Schwingungs- und Vibrationsproblematik ist zusätzlich auf die elektromagnetische Verträglichkeit zu achten. Wir gehen davon aus, dass der Kanton hier entsprechende Massnahmen treffen wird.		x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.	
1	Gewährleistung Hochwasserschutz		x		Durch die neuen Baukörper können die Hochwasserschutzsituation und insbesondere die Fliessrichtungen des Wassers im Hochwasserfall verändert werden. Die Baukörper sind so zu gestalten, dass durch sie keine Verschlechterung der Gefahrensituation im Hochwasserfall sowie bei Starkregenereignissen entsteht (Verlagerung Fliessrichtung).	x				Die Planung berücksichtigt diesen Aspekt. Sämtliche Massnahmen sind so geplant, dass es zu keiner Verschlechterung der Gefahrensituation kommt.	
1	Gewährleistung Grundwasser-schutz		x		Im Rahmen des Projektes werden Baukörper im Bereich des Grundwasserleiters erstellt. Es sind alle nötigen Massnahmen für den Schutz des Grundwasserleiters zu treffen.	x				Ist bereits berücksichtigt.	
Thema: Luft + Lärm											
1	Höhere Luft-/Lärm- Belastung für Gemeinden um Burgdorf	x			Das Ziel, dass trotz steigender Verkehrsmenge, der Lärm nicht ansteigen und die Luftreinhaltung gewährleistet wird, mag für Burgdorf stimmen, nicht jedoch für die Gemeinden in welchen durch das Dosierungssysteme die Fahrzeuge über Stunden zurückgehalten werden. Da sind höhere Schadstoffe und eine passive Mehrbelastung durch Lärm unumgänglich. Antrag: Im Projekt alle Gemeinden gleichmässig berücksichtigen und mit regelmässigen Messungen die im Projekt definierten Ziele kontrollieren. Sollte eine Gemeinde plötzlich Mehrbelastung an Lärm und Schadstoffe tragen, müssen Gemeinden mit Minderbelastung den betroffenen Gemeinden mit Mehrbelastung eine Ausgleichszahlung für Korrekturmassnahmen entrichten. -> muss im Projekt eingeplant werden.	x				Gemäss UVB kann in Bereichen mit Dosieranlagen/Pförtner bzw. in den Gebieten, wo der Verkehr zur Buspriorisierung aufgehalten wird, im Sinne einer qualitativen Beurteilung davon ausgegangen werden, dass der Grenzwert gemäss Luftreinhalteverordnung eingehalten werden kann. Massgebend für die Lärmberechnungen ist der durchschnittliche Tages- (von 6:00 bis 22:00 Uhr) und Nachtverkehr (von 22:00 bis 6:00 Uhr) im Jahresmittel. Entsprechend der LSV sind deshalb im Einflussbereich von Dosieranlagen nicht die Spitzenstunden, in welchen die Dosieranlage im Betrieb ist zu beurteilen, sondern der entsprechende Tages- resp. Nachtdurchschnitt. Der Mittelungspegel (Leq) im Bereich einer Pförtneranlage ist tendenziell etwas leiser ist als die Situation bei "freier Fahrt". Die Lärmberechnung mit durchgehender "freier Fahrt" unter Berücksichtigung der signalisierten Geschwindigkeit ergibt tendenziell somit etwas lautere Lärmbelastungen als die Situation unter Berücksichtigung einer Dosieranlage. Fazit: Die Dosieranlage führt zu keiner Zunahme der Lärmbelastung. Wo vorgeschrieben wird ein entsprechendes Monitoring vorgesehen.	
Thema: Luft											
	Keine Anliegen										

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Thema: Lärm													
1	Lärmzunahme Zentrum von Burgdorf wegen Projekt		M5			Die Verkehrsbelastung (Lärm und Dieselgestank) auf der Eyrstrasse hat in den letzten paar Jahren stark zugenommen. Gemütliches Sitzen auf der Terrasse nicht mehr möglich. Schon jetzt gibt es viele Abkürzer via Eybrücke.....auch das wird zunehmen.	x						Gemäss Verkehrsprognose für das Jahr 2040 mit dem realisierten Projekt VS BOH und somit mit den Verkehrsdosierungen nimmt der Verkehr auf der Eyrstrasse gegenüber heute nicht mehr weiter zu. Das Umfahren der Verkehrsdosierung Lyssachsachen über Kirchberg -Eyrstrasse ist wegen des trotz Dosierung nach wie vor grösseren Zeitbedarfs (längerer Weg, Behinderungen in Kirchberg, Zeitverluste am Tiergartenkreisel aufgrund ÖV-Bevorzugung usw.) wenig attraktiv.
1	Anfrage für Lärmschutz Bereich UF Spital		M3B			Meine Liegenschaft befindet sich auf der Ostseite direkt an der Strasse der neu zu bauenden Bahnunterführung Spital. Mir ist es ein Anliegen, dass im Zusammenhang der Bauarbeiten Bahnunterführung auch gleich Lärmschutzmassnahmen bei meiner Liegenschaft ausgeführt werden können. Damit frühzeitig, bereits im Baubewilligungsverfahren die entsprechenden Massnahmen einfließen, bitte um Kontaktaufnahme mit mir.				x			Ist bereits berücksichtigt. Im Zuge des Projekts werden Lärmschutzmassnahmen realisiert und sind Projektbestandteil der VS BOH. Das Anliegen wird bilateral mit dem Eigentümer besprochen vor der Auflage.
1	Schiebung LSW auf privatem Grundstück bei UF Spital		M3B			Wir bemängeln die Versetzung der Lärmschutzwand um einen Meter auf unserem Grundstück. Die Wand ist schon überwachsen, was eine zusätzliche Schalldämmung bewirkt. 3 Apfelbäume würden dann zu nahe an der Wand stehen, was diesen nicht gut bekommen würde. 1 Zwetschgenbaum müsste wohl geopfert werden. Darum bitten wir Sie, diesen Meter auf der anderen Strassenseite zu verwirklichen, wo nur einige Sträucher stehen	x						Aus unserer Sicht ist eine Verschiebung nach Osten nicht möglich/sinnvoll. Die Auswirkungen auf den ganzen Abschnitt sind zu gross (Anpassung der ganzen Linienführung). Die Parzellen auf der Ostseite sind bereits mit dem vorliegenden Projekt stärker tangiert. Das Zurücksetzen der Mauer soll auch die Sicht bei der Ausfahrt verbessern. Die tangierte Bepflanzung (Bäume) wird ersetzt werden.
2	Schiebung LSW beim Knoten Nord		M20			Kann durch die nun projektierte Velounterführung die Lage der Lärmschutzwände beim Knoten Nord geändert werden? (Abflusskorridor im Hochwasserfall)				x			Eine Verschiebung der LSW an den Fahrbahnrand ist aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich. Im Hochwasserfall müssen für die Ableitung des Hochwassers nördlich und westlich des Kreisels Nord Abflusskorridore freigehalten werden, in welchen auch keine Lärmschutzwand errichtet werden kann. Eine Lärmschutzwand entlang der Strasse würde den nördliche des Kreisels notwendigen Abflusskorridor komplett verschliessen.
			M20			In deren aktuellen Planlage würde die geplante Lärmschutzwand a) nur einen Teil der durch den Verkehr generierten Lärmbelastung dämmen, und b) nur für die im Erdgeschoss wohnenden Einwohner nur teilweise wirksam sein, und c) eine erhebliche zusätzliche Wertminderung (Sicht- und Sonneneinstrahlungshindernis) verursachen. Das gleiche gilt für die Einwohner der Häuser auf den weiteren angrenzenden Parzellen. Um für die Oberdorf-Einwohner wirksam zu sein muss die Lärmschutzwand entlang der Strasse (Kreisels inbegriffen) auf mindestens 2/3 der Distanz bis zur Gemeindegrenze Burgdorf-Oberburg gebaut werden.				x			
5	Anfragen Lärmschutz Oberburg			x		Nicht sehr gut finde ich das Ende des Tunnels, da es auf der Höhe unseres Anwesens endet. Was soviel heisst dass wir vorne und hinter dem Haus Autoverkehr haben. Mich würde noch interessieren, ob auf dieser Höhe Lärmschutzwände vorgesehen sind.	x						Seite Ortsdurchfahrt: Die Ortsdurchfahrt wird massiv vom Verkehr entlastet. Zudem wird Tempo 30 eingeführt und es ist der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen. Dies führt insgesamt zu einer Abnahme des Lärmpegels von > 10 dBA.
				x		Als Besitzer von Liegenschaften an der Emmentalstrasse sind wir von der Linienführung der Umfahrung direkt betroffen. Der Tunnel endet auf der Höhe unserer Liegenschaft und auch der Kreisel ist in unmittelbarer Nähe. Aus diesen Gründen befürchten wir erhöhte Lärmemissionen, da beidseitig unserer Liegenschaft eine Strasse verlaufen wird. Im weiteren ist der Verkehr in- und aus einem Kreisel durch das Abbremsen und Beschleunigen mit erhöhten Lärmemissionen verbunden. Wir erachten deshalb eine Verlängerung des Tunnels und eine Verlagerung des Kreisels in südlicher Richtung, ausserhalb der Wohnzonen, als sinnvoll. Sollte dies aus technischen oder finanziellen Gründen nicht möglich sein fordern wir bei der Ausführung des geplanten Projektes die notwendigen Lärmschutzmassnahmen.	x					Seite Umfahrung: Im Bereich Ihrer Liegenschaften befindet sich die Strasse noch in Tieflage, somit werden die Lärmemissionen durch die Stützmauern der Rampe abgeschirmt. Diese Mauern reichen zudem 1.20 m über das Terrain und sind innerhalb der Rampe mit Lärmschutzelementen verkleidet, womit der Lärmschutz gewährleistet wird. Weitere Lärmschutzwände sind nicht vorgesehen.	
			M20			Zumindest unser Wohnhaus steht genau im Bereich der künftig schockartig auftretenden Lärmimmissionen am Tunnelausgang, weshalb wir verlangen, dass auf der Höhe unserer Parzelle überdacht wird und bei unseren Grundstücken eine 2.5m hohe Lärmschutzwand vorgesehen wird. Die nötige neue Erschliessung auf die Parzelle 4671 hätte selbstverständlich zulasten der Bauherrschafft zu erfolgen.	x					Die Stützmauern werden absorbierend verkleidet. Für die betroffene Liegenschaft ist zudem der Bau einer Lärmschutzwand mit H = 2.0m vorgesehen. Zudem wird neu ein lärmarmes Belag Typ SDA 4 eingebaut, welcher die Emissionen gegenüber dem heutigen Belag um 3 dBA reduziert. Der vorgesehene Lärmschutz ist somit ausreichend.	
			M13 B			Auf der gegenüberliegenden Seite der neuen Umfahrungstrasse sind Lärmschutzwände vorgesehen. Auf unserer Seite ist dies nicht eingeplant, obwohl wir näher an der Strasse wohnen. Sehr gerne hätten wir ebenfalls einen Schallschutz in Form einer Wand oder in Form schalldichter Fenster. Aufgrund des Mehrverkehrs befürchten wir auch auf der Nord-West Seite von der Zufahrt Biembach höhere Lärmemissionen. Sehr gerne hätten wir auch auf dieser Seite einen Schallschutz in Form einer Wand oder schalldichter Verglasung des Wohnbereichs.	x						Die Liegenschaften im beschriebenen Bereich (mit Lärmschutzwänden) sind der Empfindlichkeitsstufe II (Wohnen) zugeordnet. Damit gelten dort gemäss Lärmschutzverordnung strengere Grenzwerte als für Ihre Liegenschaft (Empfindlichkeitsstufe III - Wohnen/Gewerbe). Sowohl auf der West- als auch der Ostseite werden bei den exponiertesten lärmempfindlichen Räumen die massgebenden Belastungsgrenzwerte eingehalten. Es besteht somit keine Pflicht seitens des Strasseneigentümers Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen.
1	Anfrage nach Schallschutzfenster anstelle Lärmschutzwand Hasle				M13 B	Als Eigentümer und Bewohner einer Liegenschaft an der Biembachstrasse nehmen wir gerne zur Kenntnis, dass Lärmschutzmassnahmen für unsere Liegenschaft vorgesehen sind. Die vorgesehene Lärmschutzwand (Glas) steht sehr nahe an der Liegenschaft und nützt eigentlich nur der Wohnung im Parterre. Wir schlagen vor zu prüfen, die Lärmschutzwand durch Lärmschutzfenster (wie im 1. Stock) zu ersetzen.				x			Dieses Anliegen wird bilateral mit der eingehenden Person geklärt.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
2	Anfrage Lärmschutz Hasle				M13 A	Von Beginn unserer Parzellen Richtung Hasle (Süd) bis mindestens zum Hauseingang zwischen Gehweg und Strasse soll eine schmale Schallschutzmauer erstellt werden.	x					Im Bereich der Liegenschaft ein lärmarmes Belag Typ SDA 4 eingebaut. Zusätzlich wird die signalisierte Geschwindigkeit von heute 60 km/h auf neu 50 km/h gesenkt. Dadurch werden die Immissionsgrenzwerte an der Seitenfassade eingehalten und der geforderte Lärmschutz ist seitens Strasseneigentümer nicht mehr geschuldet. An der Frontfassade verbleiben Grenzwertüberschreitungen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und Liegenschaftszufahrt ist der Bau einer Lärmschutzwand jedoch leider nicht möglich (Erleichterungsantrag).
					13B	Betrifft Lärmschutzwände Kreisverkehr Biembach, Emmental aufwärts, um die Liegenschaften am Pfarrhausweg zu schützen: Das der geplanten Lärmschutzwand direkt gegenüberliegende Quartier Obstgarten (Hasle Dorf) ist schon heute vom Strassenlärm stark betroffen. Die Eigentümer in den Wohnungen 2. Stock haben direkte Sicht auf die Fahrbahn. Der Verkehrslärm der Emmentalstrasse zwischen Mühle und Bahnunterführung trifft die 4 Häuser mit 28 Wohnungen bereits heute ungehindert. Die geplanten Lärmschutzwände im Bereich des Kreisverkehrs Biembach sind so zu gestalten, dass der Lärm nicht in die gegengesetzte Richtung zurückgeworfen wird und so die Überbauung Obstgarten noch mehr durch den Strassenlärm belastet wird. Es sind Messungen vor und nach der Erstellung der geplanten Lärmschutzmassnahmen vorzunehmen. Auf dem Streckenabschnitt Kreisverkehr Biembach bis Kreisverkehr Umfahrung Hasle sind weitere Massnahmen umzusetzen, damit der Verkehrslärm weiter reduziert werden kann.	x					Sämtliche Liegenschaften im Bereich von Massnahmen wurden gemäss den Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) lärmtechnisch untersucht und beurteilt. Bei Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte wurden entsprechende Massnahmen geprüft. Generell wird im Bereich von lärmempfindlichen Nutzungen ein lärmarmes Belag der neuesten Generation (SDA 4) eingebaut. Weitere Massnahmen wie z. Bsp. hochabsorbierende Lärmschutzwände werden (bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen) wo technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar realisiert. Die Wirkung von lärmarmen Belägen wird mittels Monitoring sichergestellt. Die Lärmschutzwand Pfarrhausweg wird hochabsorbierend ausgeführt. Zusätzlich ist der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen. Die massgebenden Belastungsgrenzwerte im Gebiet Obstgarten werden eingehalten, weitergehende Massnahmen sind nicht notwendig.
2	Lärmschutz verlängern Hasle				M21	Infolge der Höhenlage der neuen Strasse ist im Bereich Brücke Dorfstrasse mit einer deutlich höheren Lärmbelastung nicht nur für die umliegenden Anwohner sondern auch für die weiter entfernten zu rechnen. Daher sollten die Lärmschutzwände meines Erachtens bis mind. zu QP 17 erstellt werden.	x					Die Lärmschutzwand wurde so dimensioniert, dass bei sämtlichen angrenzenden Liegenschaften die massgebenden Belastungsgrenzwerte (Planungswerte gemäss Lärmschutzverordnung) eingehalten werden. Weitergehende Massnahmen aus Sicht Lärmschutz sind nicht notwendig.
					M21	Lärmschutzwände auch südlich des Kreisel Kalchhofen aufstellen, da dort Autos beschleunigen und der Lärm von der Unterführung und vom Damm zurückprallt.	x					Die massgebenden Belastungsgrenzwerte werden (auch unter Berücksichtigung von allfälligen Reflexionen infolge Unterführung) eingehalten und zusätzliche Massnahmen auf der Südseite des Kreisels sind nicht notwendig.
1	Eigenschaften Lärmschutz Bereich Dorfstrasse Hasle				M21	Lärmschutzwände Bereich Brücke Dorfstrasse auf der ganzen Länge lärmabsorbierend ausführen und allenfalls auch am höchsten Abschnitt gegen oben abdecken, damit sich der Lärm nicht nach oben ausbreitet.	x					Sämtliche Lärmschutzwände werden hochabsorbierend ausgeführt. Eine Ab- oder Überdeckung ist aufgrund der Tatsache, dass die massgebenden Belastungsgrenzwerte eingehalten werden nicht nötig.
1	Erhöhung Lärmschutzwand Bereich Dorfstrasse Hasle				M21	Die Umfahrungsstrasse wird, trotz Lärmschutzwand, mehr Lärmemissionen verursachen. Im Bewusstsein, dass die geplante Lärmschutzwand die Auflagen, Verordnungen und Richtlinien erfüllen wird, erachte ich die Wand als zu wenig hoch. Im Strassenabschnitt 320.00 bis ca. 370.00 liegt die Oberkante der Lärmschutzwand unterhalb des Bahntrasses. Die durch die Bahn verursachten Lärmemissionen werden dadurch nur geringfügig absorbiert. Zudem bleiben hohe Fahrzeuge (bis 4m) wie Lastwagen, Landwirtschaftsfahrzeuge, Kleintransporter und dgl. bei der Durchfahrt sichtbar, was aus unserer Sicht als störend empfunden wird. Aus den genannten Gründen fordern wir um eine Prüfung der Lärmschutzwandhöhe (3.5m, OK Fahrbahn bis OK Lärmschutzwand).	x					Eisenbahn- und Strassenverkehrs lärm werden gemäss LSV separat ermittelt und beurteilt, das heisst die entsprechenden Lärmanteile werden nicht addiert. Bei den (nach der Verkehrssanierung) gegenüber der Bahn exponiertesten Liegenschaften (Dorfstrasse X+Y) werden die massgebende Grenzwerte der Bahn eingehalten d.h. es besteht seitens Bahn keine Sanierungspflicht. Seitens Strasse werden im Projekt alle erforderlichen Lärmschutzmassnahmen zur Einhaltung der gesetzlichen Pflicht getroffen (Einbau lärmarmen Belag / Realisation von Lärmschutzmassnahme). Allfällige Massnahmen gegenüber dem Bahnlärm sind durch den Bahnbetreiber zu realisieren.
1	Lärmzunahme in Hasle wegen Projekt				x	Durch die oberirdische Führung der Umfahrung und mit der Zunahme des Verkehrs auf Grund schnellerer Erreichbarkeit des Ballungszentrums Burgdorf wird der Verkehrslärm in Hasle massiv zunehmen. Dazu beitragen wird auch die höhere Geschwindigkeit, die auf der neuen Strasse gefahren werden kann. Die geplanten Lärmschutzwände werden daran nicht viel ändern. Die nahe- und oberhalb gelegenen Wohnquartiere von Hasle können so nicht geschützt werden. Sie werden dem Verkehrslärm einfach preisgegeben.	x					Insgesamt nimmt die Verkehrsbelastung entlang der Achse Burgdorf – Hasle leicht zu. In Bezug auf die Lärmbelastung kann die Lärmpegelzunahme jedoch bei sämtlichen Liegenschaften als nicht wahrnehmbar (< 1 dBA) eingestuft werden. Der Ortskern von Hasle wird massiv vom Verkehr entlastet (Halbierung der Verkehrsmenge). Im Gegensatz dazu werden die Liegenschaften im Einflussbereich der neuen Umfahrungsstrasse im Vergleich zu heute mit mehr Lärm belastet werden. Die Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände) sind auf die signalisierte Geschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt. Zusätzlich ist der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen. Beide Massnahmen gewährleisten einen wirkungsvollen Lärmschutz. Im Sinne der Vorsorge gelten für neue Anlagen (Sprich Umfahrung) die strengeren Planungswerte gemäss LSV. Diese werden entlang der neuen
1	Verbesserung Lärmsituation Kreisel Süd bis Tschamerie	x				Was ist für die Verbesserung der unerträglichen Lärmsituation von Kreisel Süd bis Tschamerie vorgesehen: Tempo 30 und ein lärmarmes Belag?	x					Der Bereich zwischen dem Kreisel Oberburg Süd und der Tschamerie ist nicht Bestandteil dieses Projekts. Im Zuge der derzeit laufenden Planungen zur ordentlichen Lärmsanierung werden sämtliche Liegenschaften im Bereich von Kantonsstrassen im Raum Burgdorf, Oberburg und Hasle b.B., die nicht durch das Projekt VS BOH lärmtechnisch betrachtet werden, gemäss Anforderungen der Lärmschutzverordnung (LSV) lärmtechnisch untersucht und beurteilt. Bei Überschreitung der massgebenden Belastungsgrenzwerte wurden entsprechende Massnahmen geprüft. Generell wird im Bereich von lärmempfindlichen Nutzungen ein lärmarmes Belag der neuesten Generation (SDA 4) eingebaut. Weitere Massnahmen wie z. Bsp. hochabsorbierende Lärmschutzwände werden (bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen) wo technisch und betrieblich möglich, sowie wirtschaftlich tragbar realisiert.
Thema: Gewässer												
1	Künftiger Verlauf Dorfbach Oberburg				M12	Mich würde noch interessieren, was dem Bach nahe unseres Anwesens an der Emmentalstrasse passieren wird.	x					Der Bach wird im mittleren Bereich entlang der Ortsdurchfahrt nicht umgelegt, er verbleibt im bestehenden Bett.
1	Einbezug Stadt in die Gestaltung der Verlegung des Oberburgbaches				M20	Durch die Verlegung des Oberburgbaches beim Kreisel zur Rampe Tunnelportal wird die Gewässerführung neu gestaltet. Die Stadt plant in diesem Bereich einen neuen Sandfang. Die Stadt ist in die Gestaltung der Verlegung des Oberburgbaches einzubeziehen. Der geplante Sandfang im Bereich des verlegten Oberburgbaches ist in das kantonale Projekt zu integrieren (Bau des Sandfanges gleichzeitig mit Verlegungs- und Wiederherstellungsarbeiten des Oberburgbaches). Bei der Gestaltung aller Massnahmen, welche Oberflächengewässer tangieren, sind die einschlägigen Fachstellen wie KARCH und Fischereinspektorat anzuhören und einzubeziehen.	x					Die angesprochenen Punkte sind bereits berücksichtigt, bzw. wurden bilateral geklärt

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
Thema: Grundwasser												
4	Schädliche Auswirkungen auf Grundwasser Tunnel Oberburg			M20	Die möglichen schädlichen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper im mittleren Emmental sind sehr problematisch. Bauwerke, welche bis auf den Molassefelsgrund hinunterreichen, beeinflussen die Grundwasserströme und die Grundwasserfassung im Oberburgschache liegt im Streubereich möglicher Schadeneignissen im mittleren und oberen Tunnelbereich. Sollen sich die Modellberechnungen als falsch erweisen, sind die Beeinträchtigungen nicht mehr korrigierbar. Zudem stellt sich die Frage, ob der Tunnel entwässert werden kann, sollte es im Emmenschachen zu einem Jahrhundert Hochwasserereignisses kommen.	x						Die Grundwasserproblematik wurde im Entwurf des Bauprojekts sorgfältig abgeklärt. Nebst umfangreichen Feldversuchen wurden die Strömungsverhältnisse im Ursprungszustand sowie im Bau- und Endzustand modelliert. Die Modellierungen zeigen, dass entlang des Tunnels nur ganz minimale Veränderungen des Grundwasserstandes von weniger als 10 cm auftreten und dass eine allfällige Verschmutzung im Bauzustand die Trinkwasserfassung nicht beeinflusst. Ferner ist mit einer umfassende Grundwasserüberwachung sichergestellt, dass Veränderungen jederzeit erkennbar sind damit bei Bedarf Gegenmassnahmen eingeleitet werden können. Die Tunnelzufahrten bei beiden Portalen weisen einen Hochpunkt auf. Dieser liegt auf der Energiehöhe (Wasserspiegel plus Geschwindigkeitshöhe) eines HQ300-Ereignisses (tritt durchschnittlich 1 Mal alle 300 Jahre auf) zuzüglich eines Freibords von 0.2 m. Damit bestehen beim Dimensionierungsereignis ausreichende Reserven, damit es nicht zu einem direkten Einfließen in den Tunnel kommt. Bei einem Extremereignis (EHQ, ca. 1 Mal alle 1000 Jahre) ist kein Freibord vorhanden. Es ist mit dem Eintritt von Wasser in den Tunnel zu rechnen. Dieser muss nach dem Ereignis wieder geleert werden. Dies wird mit fix installierten oder mobilen Pumpen bewerkstelligt.
1	Auswirkungen auf Grundwasserkörper			M20	Die möglichen schädlichen Auswirkungen auf den Grundwasserkörper im mittleren Emmental sind sehr problematisch. Gewaltige Betonitwände werden über mehrere hundert Meter Länge in die Schotter der emmentalischen Flusslandschaft gestellt und reichen mehrere Dutzend Meter tief bis auf das Molasse-Grundgestein hinunter. Auch mit späteren Durchlassöffnungen (Fenstern) in diesen Wänden beeinflussen diese den Grundwasserfluss erheblich. Auch wenn mit Modellrechnungen aufgezeigt wird, dass die Risiken minim oder kalkulierbar sind, bleiben grosse Bedenken gegenüber diesem Eingriff in den Wasserhaushalt des Emmentals.	x						Die Grundwasserproblematik wurde im Entwurf des Bauprojekts sorgfältig abgeklärt. Nebst umfangreichen Feldversuchen wurden die Strömungsverhältnisse im Ursprungszustand sowie im Bau- und Endzustand modelliert. Die Modellierungen zeigen, dass entlang des Tunnels nur ganz minimale Veränderungen des Grundwasserstandes von weniger als 10 cm auftreten. Einzig bei den Portalen sind durch die Baugrubenabschlüsse grössere Veränderungen des Grundwasserstandes zu erwarten (bis ca. 50 cm), welche jedoch durch dükerartige Unterströmungsmassnahmen um rund die Hälfte reduziert werden können. Ferner ist mit einer umfassende Grundwasserüberwachung sichergestellt, dass Veränderungen des Grundwasserspiegels jederzeit erkennbar sind und bei Bedarf Gegenmassnahmen eingeleitet werden können.
1	Schäden an Gebäuden durch geänderten Grundwasserstand			M20	Da es hier sehr viel Grundwasser gibt, sind wir davon überzeugt, dass unsere Liegenschaft durch den Bau des Tunnels und das verdrängte Grundwasser Schaden nehmen wird.	x						Setzungen des Geländes über dem Tunnel werden systembedingt nicht erwartet, können aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Sie werden im Extremfall wenige cm (2 bis 5 cm) betragen. Schäden an Gebäuden entstehen dabei dann, wenn sie differenziellen Setzungen ausgesetzt, also leicht „verkippt“ werden. Mögliche Schäden sind z.B. Risse in Wänden oder temporär verklebte Türen (die Setzungsmulde bewegt sich zurück). Die allermeisten solcher Schäden sind kosmetischer Natur und können z.B. mit einem neuen Anstrich behoben werden. Im Projekt wurden vom Projektverfasser alle über dem Tunnel liegenden Gebäude aufgrund ihrer Bausubstanz eingeschätzt. Daraus ergibt sich, dass die Tragsicherheit der Gebäude in keinem Fall gefährdet wird. Um die allfälligen Schäden infolge des Tunnelbaus korrekt zu erfassen, werden vorgängig gemeinsam mit den Hausbesitzern Rissprotokolle erstellt.
10	Risiken für Grundwasser durch Bau Tunnel Oberburg			M20	Der Bau des Tunnels ist mit beträchtlichen Risiken für das Grundwasser behaftet. Die Grundwasserfassung im Oberburgschachen, einem Grundwasserschutzgebiet von nationaler Bedeutung, liegt im Streubereich möglicher Unfallereignisse im Tunnel Oberburg.	x						Im Projekt sind die Umweltaspekte, insbesondere jenen der Umwelt, mit grossem Gewicht berücksichtigt worden. Die Eingriffe erfolgen grundsätzlich mit umweltschonenden Mitteln. Im Baugrund verbleibende Injektionen werden komplett vermieden (keine Ankerungen, keine Injektionen). Die Beeinflussung des Grundwasser wurde detailliert untersucht, sowohl für den Endzustand - wo der Einfluss auf die Grundwasser aufgezeigt wird - als auch im Bauzustand - wo gezeigt wird, dass eine allfällige Verschmutzung den Schachen nicht beeinflusst. Solche Projekte wurden in der Tat in der Schweiz bereits mehrfach realisiert. Als Beispiele genannt werden können: - SBB Bözbergtunnel, TBM-Vortrieb im Einflussbereich der Themenschutzone Schinznach Bad - A9 Grosseya, Autobahnanschluss im Rhoneschotter - SBB Durchmesserlinie Zürich, Tunnelvortrieb im durchlässigen Sihlschotter - SBB Eppenbergtunnel, Tunnelvortrieb im Aareschotter Die beiden letztgenannten Projekte notabene mit der gleichen Vortriebsmethode wie in Oberburg. Allen Projekten gemeinsam ist eine umfassende Überwachung des Grundwassers während des Baues, wie auch in Oberburg vorgesehen, welche ein unmittelbares Eingreifen im Falle einer beginnenden Verschmutzung ermöglicht. Die Modellrechnungen für Oberburg zeigen, dass eine Verschmutzung der Grundwasserfassung Schachen im Ereignisfall sehr unwahrscheinlich ist. Die Berechnung stellt einen Fall mit Annahmen auf der ungünstigsten Seite (Worst Case Szenario) dar.
				M20	Der speziellen und heiklen Grundwasserersituation im Bereich Oberburgschachen ist Rechnung zu tragen!	x						
				M20	Das Risiko einer Beeinträchtigung des Grundwasserstromes ist zu gross. Nicht nur während der Bauphase, aber insbesondere dann, kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Grundwasserstrom beeinträchtigt oder geschädigt wird. Solche Risiken können in der Planung nur zu einem gewissen Teil kalkuliert werden, wie uns die Umfahrung Films beispielhaft vor Augen führt. Wasser ist ein kostbares Gut und seine Bedeutung wird in Zukunft eher zu- als abnehmen.	x						
				M20	Gibt es in der Schweiz ein vergleichbares Projekt, wo ein solches Bauwerk in einem Schotterkörper mit wichtigem Grundwasservorkommen realisiert wurde? Die Risiken für die Grundwasserfassung im unmittelbar benachbarten Grundwasserschutzgebiet von nationaler Bedeutung sind schwer kalkulierbar. Die Modellrechnungen zeigen, dass die Grundwasserfassung im Streubereich von möglichen Schadeneignissen im mittleren und oberen Tunnelbereich liegt. Sollten in Zukunft trotz aller Modellberechnungen und Versicherungen Beeinträchtigungen auftreten, sind diese höchstwahrscheinlich nicht korrigierbar und irreversibel.	x						
1	Notfallkonzept bei Flutung			M20	Grundwasser beim Tunnel in Oberburg: wie sieht das Notfallkonzept bei 'Flutung' Tunnel aus.	x						Der Tunnel ist mit festen Massnahmen für ein Hochwasser HQ300 geschützt. Das Tunnelprofil ist voll abgedichtet, grössere Wassereintritte sind ohne ein gröberes Versagen der Tunnelschale nicht möglich. Das Szenario "Flutung" kommt also im regulären, planmässigen Betrieb nicht vor. Besteht die Gefahr, dass der Tunnel trotzdem geflutet werden sollte (z.B. ausserordentliche Überflutung über die angenommenen Grenzen hinaus) so wird der Tunnel durch den Strassenbetreiber gesperrt. Dieser muss nach dem Ereignis wieder geleert werden. Dies wird mit fix installierten oder mobilen Pumpen bewerkstelligt.
1	Keine Beeinträchtigung Betrieb Wärmepumpe			M20	Das Bauprojekt befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet (Au). Im Falle einer Grundwasserabsenkung (während der Bauphase) sollte der Betrieb einer Grundwasserfassung für den Betrieb einer Wärmepumpe in keiner Weise beeinträchtigt werden.	x						Im Bereich der Dorfstrasse 10 wird der Grundwasserspiegel nicht unter den Mittelwasserstand abgesenkt. Somit ist eine Beeinträchtigung der Grundwasserfassung auszuschliessen.
Thema: Altlasten												
	Keine Anliegen											

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	
Thema: Fruchtfolgeflächen (FFF)											
1	Verlust von Kulturland minimieren	x				Der Kanton als Bauherrschaft steht bezüglich schonendem Umgang mit Kulturland in der Verantwortung. Die Grundsätze zur Schonung von Kulturland sind im Vorhaben vorbildlich umzusetzen. Das vorliegende Projekt beansprucht 3,7 ha Kulturland permanent, wovon 2,4 ha Fruchtfolgefläche (FFF) sind. Wir erkennen den Willen, den Verlust an Kulturland möglichst gering zu halten. Trotzdem fordern wir die Bauherrschaft auf, im Zuge des Projekts jede sich ergebende Option zu nutzen, um den Verlust von Kulturland weiter zu reduzieren. Auf ökologische Kompensationsmassnahmen zu Lasten von Kulturland ist zu verzichten.	x				Der Kanton ist bestrebt, im Rahmen der weiteren Planung und Umsetzung des Projekts den Bedarf an Kulturland nach Möglichkeit weiter zu reduzieren. Gemäss aktuellem Planungsstand wird kein Kulturland für ökologische Ersatzmassnahmen beansprucht.
1	Abtrag Kulturland vermeiden				M21	Strassenkilometer 480-820: Die geplante Zurücksetzung der heutigen Böschung um teilweise über 20 Metern erachte ich als Kulturlandverschleiss, der zu verhindern ist. Auch die Erdmassen, die abgetragen werden müssten, sind riesig. Daher ist meines Erachtens teilweise eine Stützkonstruktion gegenüber dem Hang zu erstellen.	x				Durch den Bau der Bahnlinie entstanden im Bereich des Bahnhofs beachtliche Dammschüttungen und Einschnitte, wodurch markante und präzise Böschungen die Folge waren. Dämme und Böschungen sind im beschriebenen Abschnitt für das heutige Orts- und Landschaftsbild sehr prägend. Dieses Bild soll hinter dem Bahnhof erhalten bleiben. Die Eingriffe sollen sich somit am Bestand orientieren.
Thema: Raumplanung											
Keine Anliegen											
Thema: Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AuEM)											
1	Keine Kompensations-Massnahmen				M20	Auf Kompensationsmassnahmen zu Gunsten von Dritten, vor dem Bau, während dem Bau und nach dem Bau ist zu verzichten.	x				Es sind keine Kompensationsmassnahmen zu Gunsten von Dritten vorgesehen.
Thema: Umwelt übrige											
5	Zukünftige Bedürfnisse nicht genügend bekannt	x				Die grossen Herausforderungen der nächsten 20-30 Jahre sind der Klimawandel und die Dekarbonisierung unserer Volkswirtschaft. Weitere Megatrends zeichnen sich heute ab: Digitalisierung, Elektrifizierung und Automatisierung des Verkehrs, Sharing Economy und ein verändertes Klimabewusstsein. All diese Trends kann ein Verkehrsmodell nicht abbilden. Durchaus plausible Szenarien der Zukunft sind, dass die Verkehrsmenge stagniert oder sogar zurückgeht. Wenn dies so ist, bauen wir mit den risikobehafteten Umfahrungen in Oberburg und Hasle an den Bedürfnissen der kommenden Generationen vorbei, überlassen ihnen jedoch finanzielle und ökologische Hypothesen.	x				Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE) bildet bestmöglich, mit den aktuell bekannten Grundlagen und Erkenntnissen, die zukünftige Verkehrssituation ab. Diese geht nach wie vor von einem generellen Mobilitätswachstum (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Mobilitätsverhalten wie z.B. weiterhin zunehmender Freizeitverkehr) aus. Ob die von Ihnen aufgezeigten dämmenden Entwicklungen sich flächendeckend und noch verstärkt durchsetzen ist nicht gesetzt. Zum vorliegenden Projekt VS BOH: Hier besteht bereits mit der heutigen Verkehrsmenge Handlungsbedarf, auch wenn das weitere Verkehrswachstum längerfristig ausbleiben sollte.
1	Lichtemissionen begrenzen		x			Im Rahmen des vorliegenden Projektes sind Lichtemissionen in Wohngebieten, insbesondere in Rampen- und Kurvsituationen, soweit als möglich zu begrenzen. Schädliche oder lästige Lichtemissionen, die von ortsfesten Anlagen in die Umwelt ausgehen, fallen unter den Geltungsbereich des Umweltschutzgesetzes. Als ortsfeste Anlage kann auch eine Strasse mit den darauf verkehrenden Fahrzeugen (Scheinwerfer) gelten.	x				Die vorgesehenen Massnahmen betreffend Lichtemissionen sind im UVB enthalten und sind damit Bestandteil des Projekts. Weitere Massnahmen, insbesondere hinsichtlich der von Fahrzeugen ausgehenden Lichtemissionen, sind nicht vorgesehen. Das Anliegen wurde bilateral besprochen: Es wird nach folgenden Prinzipien seitens Bauherr gehandhabt: "Strassenbeleuchtung so wenig wie möglich, soviel wie nötig".
1	Rodung und Aufforstung Bereich Brücke Dorfstrasse				M21	Wie weit zurück nach Südwesten erfolgt die Rodung der Waldböschung bei der Überführung Dorfstrasse? Wird die neue Böschung wieder aufgeforstet? Ein Planausschnitt wäre hilfreich.		x			Wird bilateral geklärt.
1	Ersatz von gefälltten Bäumen Bereich Spital				M3B	Im Bereich der Unterführung Spital werden viele Bäume gefällt. Für gefälltte Bäume sind im Rahmen des Projektes Ersatzpflanzungen vorzusehen. Bäume im Bereich des Parkfeldes sind zu prüfen.		x			Wird überprüft. In Absprache mit der Gestaltungsplanung werden Bäume wo möglich und sinnvoll ergänzt. Grundsätzlich ist die Ersatzpflanzung im Projekt VS BOH eingehalten.
1	Verwertung Aushubmaterial durch Landwirtschaft	x				Im Synthesebericht wird darauf aufmerksam gemacht, dass im Zuge des Bauvorhabens eine grosse Menge an Aushubmaterial anfallen wird. Abgetragener Ober- und Unterboden muss bei entsprechender Eignung möglichst vollständig in der Landwirtschaft für Aufwertungen und Rekultivierungen verwendet werden (Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen und Baugesetz). Die Umsetzung dieser Verwertungspflicht liegt bei der Bauherrschaft. Wir verlangen, dass entsprechende Projekte zur Bodenverbesserung in der Region jetzt gesucht und nötigenfalls geplant und mitfinanziert werden.		x			Der anfallende Boden wird in erster Instanz zur Rekultivierung von beanspruchten Flächen im Projektperimeter verwendet. Insgesamt sind rund 12'100 m3 Ober- und 29'600 m3 Unterboden, welche keine übermässige Schadstoffbelastung aufweisen, überschüssig und können für eine externe Verwertung eingesetzt werden. Aufgrund der Herkunft empfiehlt sich eine Wiederverwendung des überschüssigen Oberbodens im Landwirtschaftsland allerdings grundsätzlich nicht. Idealerweise kann dieser Boden an einem ähnlichen Ort (Nahbereich zur Strasse) wiederverwendet werden. Der Unterboden kann dagegen uneingeschränkt verwertet werden, d.h. er kann auch für Aufwertungsmaßnahmen eingesetzt werden. Der Kanton ist bereit, entsprechende Projekte im Sinne einer kostenlosen Abgabe des überschüssigen Bodens zu unterstützen.
Themenbereich Technik											
Thema: Massnahmen während Bauzeit											
1	Kein Ausfall der Wasserversorgung Bauzeit				M20	Als generelle Anregungen möchten wir gerne erwähnen, dass unsere Versorgungssicherheit mit Druckwasser und Elektrizität zu jeder Zeit gewährleistet sein muss. Unsere Druckluft wird mit Grundwasser gekühlten Kompressorenanlagen erzeugt und ist auf einen stabilen Grundwasserstand angewiesen. Auf die Funktion, Dimension, Zugänglichkeit unserer best. Versickerungsbecken und Versickerungsanlagen ist während dem Bau und nach dem Bau Rücksicht zu nehmen. Da im Umkreis zu unseren Parzellen Altlasten vorhanden sind, ist deren Verfrachtung zu vermeiden. Wir machen darauf aufmerksam, dass diverse Werkleitungen welche unseren Betrieb erschliessen in grösserem Ausmass durch das Projekt betroffen sind. Auf den Bedarf unserer Kapazitäten bei der Wasserversorgung im Bereich Sprinkleranlagen ist Rücksicht zu nehmen. Wasserrückschläge durch grösseren Wasserbezug sind aufgrund von Druckschwankungen zu unterlassen.	x				Da die Umlegung der Versorgungsleitungen vor Baubeginn durchgeführt wird, ist die Versorgungssicherheit mit Druckwasser jederzeit gewährleistet. Während der Umlegung der Elektroleitungen kommt es zu einem kurzen Unterbruch (ca. für eine Nacht kein Strom). Durch die komplette Abdichtung der Baugrubensicherung sowie dem Hydroschildvortrieb wird eine Grundwasserabsenkung verhindert. Die Überwachung des Grundwasserstands erfolgt mittels Piezometern. Das bestehende Abdichtung der Baugrubensicherung muss während dem Bau abgebrochen werden. Nach dem Bau wird neben der SABA ein neues Sickerbecken gebaut. Während der Bauphase (fehlendes Versickerungsbecken) kann das Wasser allenfalls als Baustellenabwasser betrachtet und abgeführt werden. Während dem Bau wird darauf geachtet, dass keine Altlasten verfrachtet werden. Der Betrieb der Sprinkleranlage ist zu keinerzeit eingeschränkt, da die Versorgung der Firma mit einer zusätzlichen Leitung vor Baubeginn der Baugrube sichergestellt wird. Gemäss Wasserversorgungsbetreiber ergeben sich auch mit der Löschwasserversorgung des Tunnels keine veränderten hydraulischen Verhältnisse hinsichtlich Druckschlägen im Netz.
1	Absprache Bauprogramm mit Stadt		x			Das allgemeine Bauprogramm (Etappierungen) ist mit der Stadt hinsichtlich der städtischen Bauvorhaben (Arealentwicklungen) abzustimmen. Das Bauprogramm während Grossveranstaltungen im Raum Burgdorf ist mit der Stadt abzustimmen. Antrag 3: Anpassungen (Bsp. Carrosseriebetrieb) oder Abbrüche von Liegenschaften und die Suche nach Ersatzstandorten in der Stadt Burgdorf haben in Absprache mit der Stadt zu erfolgen.	x				Sämtliche Planungen im Bereich der Stadt Burgdorf erfolgen in enger Abstimmung mit der Stadt. Diese Praxis wird auch in den nächsten Projektphasen beibehalten.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
1	Absprache Bauphasen mit Bahn		M3B			Die Bauphasen erscheinen plausibel, sind aber in der nächsten Projektierungsphase zu verfeinern. Insbesondere das Konzept der Totalsperren muss hinsichtlich der Dauer noch optimiert werden. Bahnspezifische Randbedingungen sind in den Dokumenten (NV und Pläne) aufzunehmen. Insbesondere sind die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen: siehe Punkte bei der Strassenunterführung Buchmatt und Die Bausicherheitsmassnahmen gegenüber der Bahn muss in der nächsten Projektierungsphase detailliert werden.				x		Dieses Anliegen wird für die nächste Projektphase aufgenommen.
1	Vorgabe Bahn für Totalsperre Buchmatt		M3A			Der Einbau der neuen Brückenplatte ist in einer 3-wöchigen Totalsperre geplant. Die Sperren sind auf Sommer, oder Herbstferien zu legen.				x		Dieses Anliegen wird für die nächste Projektphase aufgenommen.
1	Absprache Bauphasen mit Busbetrieb	x				Für den Busbetrieb ist vor allem die Bauphasenplanung von zentraler Bedeutung. Die Auswirkungen auf den fahrplanmässigen Verkehr sind so tief wie möglich zu halten und mit den Busbetrieben abzustimmen.				x		Dieses Anliegen wird für die nächste Projektphase aufgenommen.
1	Dauer mit temporärem Bahnübergang		M3A			Können Sie mir eine Grössenordnung angeben, von welcher Bauzeit das Projekt ausgeht, d.h. wie lange der temporäre Bahnübergang Buchmatt in Betrieb sein wird.	x					Der temporäre Bahnübergang wird rund 1 bis 1 1/2 Jahre in Betrieb sein.
1	Anforderungen an temporären Bahnübergang Buchmatt		M3A			Baugesuch Bezug nehmend auf den Bauphasenplan: • Fahrbahneindeckung mit Überbreite 0,5m ergänzen • Wechselbinker 3.20/3.21 gemäss SSV 2. Ausführungsplan des temporären Bahnübergangs mit Sicherungsanlagen (in Rücksprache mit Bahnbetreiber) • Schlagbäume und Antriebe, mit Nummerierung A1, A2 usw. gemäss RTE25931 • Wechselbinker 3.20/3.21 gemäss SSV, ev. mit Nummerierung S1, S2 usw. gemäss RTE25931 • Glocke GL • Strassenseitige Vorseignale 1.15 mit 5.12 gemäss SSV 3. Ausführungsplan des temporären Bahnübergangs mit elektrischer Erschliessung (in Zusammenarbeit mit Bahnen) • Kabelschutzprojekt (Kabelkanäle, Schächte, Querungen)				x		Die Anliegen werden berücksichtigt.
1	Koordination Umbau Gleisanlagen Hasle				M15	Bei der Massnahme M 15 in Hasle besteht Abstimmungsbedarf in den nächsten Projektphasen mit der Bahn, da paralleler Bahnhofsumbau stattfindet (Inbetriebnahme ca. 2023).				x		Dieses Anliegen wird in den Technischen Bericht als „To Do“ für die nächste Projektphase aufgenommen.
Thema: Erschütterungen												
1	Erschütterungen und Schäden an Gebäude befürchtet		M20			Wir sind Nutzniesser der Liegenschaft ZZZZ. Das Grundwasser in diesem Gebiet ist hoch. Schon beim Bau des Tunnels und später, wenn Schwerverkehr den Tunnel passiert, wird es Erschütterungen geben, die sich auf die naheliegenden Liegenschaften ausbreiten werden. Dies wirkt sich negativ auf die Wohnqualität aus. Mit einer Werteinbusse der Liegenschaft muss gerechnet werden. Wird das Grundwasser gestaut, besteht die Gefahr, dass Wasser in die Keller gedrückt wird. Wir verlangen, dass vor Baubeginn ein Rissprotokoll mit Fotos der Liegenschaft erstellt wird. Für Schäden an der Liegenschaft, die durch den Bau und die spätere Nutzung des Tunnels entstehen, haften die Verursacher.	x					Die Grundwasserproblematik wurde im Entwurf des Bauprojekts sorgfältig abgeklärt. Neben umfangreichen Feldversuchen wurden die Strömungsverhältnisse im Ursprungszustand sowie im Bau- und Endzustand modelliert. Die Modellierungen zeigen, dass entlang des Tunnels nur ganz minimale Veränderungen des Grundwasserstandes von weniger als 10 cm auftreten. Ferner ist mit einer umfassende Grundwasserüberwachung sichergestellt, dass Veränderungen des Grundwasserspiegels jederzeit erkennbar sind und bei Bedarf Gegenmassnahmen eingeleitet werden können. Setzungen des Geländes über dem Tunnel werden systembedingt nicht erwartet, können aber nicht vollkommen ausgeschlossen werden. Sie werden im Extremfall wenige cm (2 bis 5 cm) betragen. Schäden an Gebäuden entstehen dabei dann, wenn sie differenziellen Setzungen ausgesetzt, also leicht „verkippt“ werden. Mögliche Schäden sind z.B. Risse in Wänden oder temporär verklemmte Türen (die Setzungsmulde bewegt sich zurück). Die allermeisten solcher Schäden sind kosmetischer Natur und können z.B. mit einem neuen Anstrich behoben werden. Im Projekt wurden vom Projektverfasser alle über dem Tunnel liegenden Gebäude aufgrund ihrer Bausubstanz eingeschätzt. Daraus ergibt sich, dass die Tragsicherheit der Gebäude in keinem Fall gefährdet wird. Um die allfälligen Schäden infolge des Tunnelbaus korrekt zu erfassen, werden vorgängig gemeinsam mit den Hausbesitzern Rissprotokolle erstellt.
Thema: Setzungen												
Keine Anliegen												
Thema: Geometrie												
1	Einmündung aus Biembachstrasse in Kreisverkehr		M13	B		Es ist heute schon zeitweise schwierig aus Richtung Biembach kommend wegen dem Verkehr in den Kreisverkehr zu fahren. Neu müssten für die Fahrt Richtung Burgdorf zwei Spuren berücksichtigt werden. Es scheint, dass deswegen eine ÖV-Bevorzugung geplant ist. Was ist mit den übrigen Fahrzeugen?	x					Die Leistungsfähigkeit des Knotens Biembach ist nachgewiesen und ist auch für den Anschluss Biembachstrasse genügend. Damit verbunden ist in Spitzenzeiten eine kurze Wartezeit auf der Biembachstrasse. Mit der ÖV-Busbevorzugung kann der Bus ohne diese Wartezeit in den Kreis einmünden.
Thema: Linienführung												
1	Alternative Einmündung Wynigenstrasse		M6			Einmündung Wynigenstrasse in Durchgangsverkehr ist suboptimal und mit alternativen Linienführung zu lösen	x					Die Einmündung der Wynigenstrasse und der Heimiswilstrasse wurden baulich bereits mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert. Im Zuge des Projektes VS BOH sind beide Einmündungen Bestandteil des Verkehrsmanagementkonzeptes.
1	Alternative Einmündung Heimiswilstrasse		M7			Einmündung Heimiswilstrasse in Durchgangsverkehr ist suboptimal und mit alternativen Linienführung zu lösen	x					Zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses und zur Priorisierung des Busverkehrs wird der Knoten Heimiswilstrasse/Waldegweg/Sägegasse/Emmentalstrasse künftig mittels einer Lichtsignalanlage geregelt. Dies ermöglicht ein geregeltes und konfliktfreies Einmünden in den Durchgangsverkehr.
1	Bachverlegung und spätere -querung unklar					Ungelöstes Problem: Auf den Plänen war nicht genau ersichtlich, wie genau die Bachüberquerung erfolgen soll. Vielleicht hat man diesem Detail auch etwas zu wenig Beachtung geschenkt. Daher stellen sich insbesondere folgende Fragen: a) Wie soll der Bach überquert werden ? b) Wie viel des Baches sollte zumacht, d.h. überdeckt werden ? c) Wird der Bach verlegt? Wohin genau?	x					Die im Zuge der Realisierung der Umfahrung Oberburg notwendigen Bachverlegungen sind im Bauprojekt im Detail geplant, dargestellt und beschrieben. Am Knoten Oberburg Süd wird der Bach auf eine Länge von ca. 50 m leicht verschwenkt. Die Umfahrungsstrasse kreuzt den verschwenkten Bach mittels einer Brücke, wodurch der Bach auf ca. 13 m neu überdeckt wird. Im Bereich des Tagbautunnels Oberburg Nord wird der Bach auf rund 200m offen, ohne Überdeckung verlegt. Für die Zufahrt zur Tunnelzentrale Nord muss die bestehende Überdeckung des Baches um rund 7m verlängert werden.
Thema: Bautechnik												
Keine Anliegen												

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
Thema: Technik übrige												
2	Abstimmung Linienführung und Ausführung für Betriebssicherheit	x				Die Planung und die Ausführung des Vorhabens ist mit unseren Bedürfnissen abzustimmen, so dass der Betrieb unserer Wasseranlagen, die Versorgungssicherheit und -verfügbarkeit für unsere Kunden sowie die Arbeitssicherheit jederzeit gewährleistet sind. Bauabläufe und Terminierung müssen mit Rücksicht auf die notwendigen Werkleitungsprojekte koordiniert werden. Bei einer Leitungsverlegung erwarten wir, dass unsere Bedürfnisse mitberücksichtigt werden und sämtliche Kosten übernommen werden, die nicht unter das Strassengesetz fallen.			x			Die angesprochenen Punkte sind bereits berücksichtigt oder werden bilateral geklärt.
1	Verlegung Leitungen Tunnel Oberburg, Rampe Nord			M20		Damit der Tunnelbau ungehindert erfolgen kann, müssen vorgängig die Ausführungen zwingend mit uns abgesprochen werden. Auch muss definiert werden, mit welchen Einwirkungen infolge Querung des Grundwasserstroms gerechnet werden muss.		x				Im Bereich der Rampe Nord sind bestehende Leitungen umzulegen, da diese das vorgesehene Trasse kreuzen und wurden bereits bilateral besprochen.
2	Abstimmung Werkleitungen Tunnel Oberburg			M20		Im Zuge der Planungsarbeiten haben sich folgende Problemstellungen ergeben: <ul style="list-style-type: none"> • Der Tunnel wird im Grundwasserstrom erstellt, welcher die beiden Grundwasserpumpwerke im Burdleschachen speist. Der Grundwasserstrom in diesem Bereich ist ein Hauptgebiet mit sehr grosser Mächtigkeit. Vor Baubeginn sind dementsprechende hydrogeologische Abklärungen zur Einwirkung des Tunnelbaus auf den Grundwasserstrom zu treffen und uns zu unterbreiten. • Die Kosten für die Werkleitungsumlegungen ausserhalb der Planungszone >5m vom Strassenrand inkl. der Erschliessungskosten gehen zu Lasten des VS BOH-Projekts. Dies betrifft insbesondere bestehende Anlagen im Bereich des neuen Tunnels • Die überirdischen Massnahmen wie zum Beispiel Baumpflanzungen, Randabschlüsse, Schachtdeckel sind auf die unterirdischen Leitungen abzustimmen. • Während den Bauarbeiten müssen der Betrieb und die Versorgung der Gaskunden jederzeit gewährleistet sein. • Eine 100% Versorgungssicherheit der Technikzentralen Nord und Süd mit elektrischer Energie kann nicht garantiert werden. Dies zum Beispiel bei einem Unterwerksausfall. Ein solches Ereignis, wenn auch mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit und sehr selten, erfordert eine gewisse Interventionszeit, um die entsprechenden Umschaltungen im Mittelspannungsnetz vorzunehmen. Zudem sind periodische Wartungsarbeiten, welche einen geplanten Stromunterbruch zur Folge haben können, zu berücksichtigen. • Die Plangenehmigungsverfahren für die Versorgungsanlagen (gemäss Starkstromverordnung für elektrische Anlagen und gemäss Rohrleitungsverordnung für Gasanlagen) sind mit dem VS BOH-Projekt und den Bewilligungs- resp. Koordinationsbehörden terminlich und inhaltlich abzustimmen. • Bauabläufe und Terminierung müssen mit Rücksicht auf die notwendigen Werkleitungsprojekte koordiniert werden 		x			Kurzfristige Unterbrüche der Stromversorgung führen zu keiner Einschränkung des Betriebs, da die Tunnelzentralen über eine USV verfügen. Anlagen mit grosser Last (Ventilation, Tunnelentwässerung über Pumpen) hingegen können nicht über die USV betrieben werden. Im Falle längerer Unterbrüche kann die Umfahrung entsprechend aus Sicherheitsgründen nicht betrieben werden. Weitere Absprachen folgen bilateral mit dem Werk.	
1	Verlegung Trafostation und Leitungen			M3B		Für die heutige Trafostation bei der geplanten Unterführung Spital muss ein gleichwertiger Ersatzstandort im Bereich der heutigen Station festgelegt werden. Die Trafostation und die dazugehörenden Hoch-, Nieder- und Kommunikationsleitungen, welche heute im Bereich der geplanten Unterführung liegen, müssen vorgängig umgelegt werden.		x				Dieses Anliegen wurde bereits bilateral geklärt

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b		w
2	Koordination Werkleitungen im Bereich der Unterführungen Spital und Buchmatt		M3A M3B			<p>Im Bereich der beiden Unterführungen müssen vor dem Start der Bauarbeiten an den Unterführungen sowohl die städtischen wie auch teilweise privaten Abwasserleitungen verlegt werden. Da es sich um Freispigelleitungen handelt, wird der Aufwand zur Findung einer geeigneten Linienführung enorm gross. Die Baudirektion hat deshalb ein Ingenieurbüro mit der Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes beauftragt. Im Zuge der Planungsarbeiten haben sich folgende Problemstellungen ergeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bereich der neuen Querung Müllbach ergeben sich Konflikte mit den Höhenlagen Bach und Abwasserleitung (Freibord der neuen Brücke, Gestaltung und Dimensionierung der angrenzenden Flügelmauern). - Das Profil der neuen Querung des Müllbachs soll gegenüber dem heutigen Zustand vergrössert werden (Aufgrund Hochwasserschutz). Die zu Grunde gelegten Wassermengen müssen überprüft werden (regulierter Kanal). - Eine Querung der Bahngelise im Bereich der Carrosserie (Unterführung Buchmatt) sowie im Bereich des Spitals werden unumgänglich sein. Aufgrund der Vorprojekte können die minimal verlangten Bahnschwellen-Abstände bei der Bahnunterführung Buchmatt nicht eingehalten werden (Vorgaben Bahn). Dies muss zwingend und baldmöglichst geklärt werden. - Die Leitungen bei der Unterführung Buchmatt müssen aufgrund der Platzverhältnisse über das Areal Dür geführt werden (Landbeanspruchung während Bauphase, Errichtung eines Durchleitungsrechtes). - Die Leitungen kommen teilweise unmittelbar an die Aussenwände der Unterführungen zu liegen. Gleichzeitig mit den Bauarbeiten an den Abwasserleitungen müssen auch die Leitungen Gas-, Wasser- und Elektro verlegt werden. <p>- Gemäss Planunterlagen im Auflageprojekt werden neue Entwässerungsanlagen des Kantons erstellt. Diese sollen zu einem grossen Teil an das städtische Abwassernetz angeschlossen werden.</p> <p>- Die überirdischen Massnahmen wie zum Beispiel Baumpflanzungen, Randabschlüsse, Schachtdeckel, Hydranten, technische Anlagen etc. sind auf die unterirdischen Leitungen abzustimmen.</p> <p>Damit diese Leitungsverlegungen so erfolgen können, dass der Bau der Unterführungen ungehindert erfolgen kann, müssen vorgängig die oben erwähnten Ausführungen zwingend mit der Baudirektion abgesprochen werden. Auch muss definiert werden, wie der umfangreiche Leitungsbau in das Planaufgabeverfahren integriert werden kann. Sollten einige der Punkte nicht vor Baubeginn geklärt oder gar bestritten sein, können die Leitungen nicht verlegt und der Bau der Unterführungen nicht erfolgen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen dem 01K IV und der Baudirektion ist deshalb zwingend erforderlich.</p> <p>Wir sind überzeugt, auch aufgrund der ersten Bearbeitungsschritte im Rahmen der Vorprojekte, dass die Verlegungen der Abwasserleitungen machbar sind. Wir werden alles daran setzen, dass dies gelingt und einem Bau der eigentlichen Unterführungen nichts im Wege steht.</p>	x					Die Verlegung von Werkleitungen die sich innerhalb des Strassenraumes befinden sind Sache des Werkleitungseigentümers. Die Absprache mit den Werken erfolgt laufend mit dem Projektfortschritt. Die Anliegen und Massnahmen der Werke werden zeitlich und inhaltlich mit dem vorliegenden Projekt abgestimmt. Soweit möglich werden die Werkleitungsverlegungen in den Landerwerbsplänen dargestellt.
2	Koordination Werkleitungen im Bereich Bieglebach				M21	Die Leitungsführung Gas und Telecom infolge der Umliegung des Bieglebach's muss mit uns besprochen werden. Die überirdischen Massnahmen wie zum Beispiel Baumpflanzungen, Randabschlüsse, Schachtdeckel sind auf die unterirdischen Leitungen abzustimmen.			x			Die Absprache mit den Werken erfolgt laufend mit dem Projektfortschritt. Die Anliegen und Massnahmen der Werke werden zeitlich und inhaltlich mit dem vorliegenden Projekt abgestimmt.
1	Versetzen Fahrleitungsmasten im Bereich Bieglebach				M21	Beim Projektende werden teilweise die bestehenden Fahrleitungsmasten der Bahn abgebrochen (ersichtlich in den QP's). Wo werden diese neu erstellt und ist dabei noch mit zusätzlichen Hangeinschnitten zu rechnen?			x			Im Bereich des zu verlegenden Bieglebachs werden die Fahrleitungsmasten vorgängig durch ein anderes Projekt der Bahn versetzt. Somit muss in diesem Bereich kein Fahrleitungsmast aufgrund des Projektes VS BOH abgebrochen und neu versetzt werden. Im Bereich der Brücke Dorfstrasse (Bahnhof Hasle) muss ein Fahrleitungsmast temporär versetzt werden. Dieser wird anschliessend wieder an die gleiche Stelle zurückgesetzt. Hierfür ist kein zusätzlicher Hangeinschnitt notwendig.
Thema: Technik übrige (Bahn)												
1	Leitplanke Seite Bahn zu ergänzen				M21	Im betreffenden Querprofil der M21 ist keine Leitplanke eingezeichnet. Eine Leitplanke in diesem Bereich ist zwingend erforderlich (Kurvenbereich, Strassenniveau leicht erhöht).				x		Die Leitplanke wird berücksichtigt.
3	Bahnspezifische Randbedingungen UF Buchmatt		M3A			<p>Der Treppenaufgang aus der Unterführung zur Haltestelle Buchmatt ist mit dem Perronprojekt und einem allfälligen künftigen Ausbau zur Doppelspur grundsätzlich kompatibel.</p> <p>Der Treppenaufgang verkleinert jedoch den Zugang zur Bahn derart, dass das Technikgebäude (Gebäudenummer 151a) verschoben werden und Ersatzflächen gefunden werden müssen. Gebäudenummer 151a beinhaltet Wartehäuschen, Veloständer und Technik. Der Raum für diese Funktionalitäten muss auch künftig sichergestellt werden, was einen engen Austausch zwischen Projekt VS BOH und dem Bahnbetreiber in den nächsten Projektphasen bedingt. Insbesondere auch im Hinblick auf das Drittprojekt, welches nach heutigem Stand mit einem weiteren Erwerb von Land der Bahn verbunden wäre. In Kombination mit dem Wegfall der Parzelle ergibt sich allenfalls ein Platzmangel für die beschriebenen Funktionalitäten.</p> <p>Die Aufwärtskompatibilität zum späteren OS-Ausbau muss mittels Planung aufgezeigt werden. Insbesondere die BehiG-konforme Erschliessung des Aussenperron, die Linienführung der Langsamverkehrsverbindungen und der Zugang zur Bahn. Das VS BOH Projekt sieht keine Erschliessung der Haltestelle Buchmatt für den Strassenverkehr vor. Diese muss aber zwingend sichergestellt werden. Auch nach 2026 müssen für Bauarbeiten und Unterhalt LKW's zur Haltestelle fahren können.</p>			x		Die notwendigen Anpassungen wurden bilateral besprochen und werden wo möglich berücksichtigt.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
	Bahnspezifische Randbedingungen UF Buchmatt		M3A			Bahnspezifische Randbedingungen sind in den Dokumenten (NV und Pläne) aufzunehmen. Insbesondere sind die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen: Geometrische Anforderungen: Abstand Gleisachse – Bordüre 2.70m, Abstand Gleisachse – Innenkante Geländer 3.10m, Abstand Gleisachse – Innenkante Kabelkanal 2.20m, Brückenecke, Vorspannung, Bordürehöhe gegen Schotterfließen, Schotterhalterung über Verkehrswege, rechteckige Gleisabschlüsse etc. – siehe hierzu auch den Projektierungsassistent Ingenieurbau – Brücken der SBB Lichtraumprofil: EBV 2 und Stromabnehmeraum EBV S3, Strecken-geschwindigkeit vR, Gleisgeometrie horizontal und vertikal Normauslegung Bahnlasten: Normalspurbahnverkehr (gem. SIA 261 Ziffer 11), Lastmodell 1, 2 und 3 Klassierung der Lastmodelle mit a=1.33, die dynamischen Beiwerte sind in Abhängigkeit der Spannweiten und Bauwerkstyp zu bestimmen. Entwässerung und Abdichtung der Bahnbrückenplatte Angaben zur Gleisanlage: Schienen- und Schwellentyp, Schotterstärke (ab OK Schutzschicht bis UK Schwelle) Kontrollier- und Austauschbarkeit von Bauteilen: Die Brückenlager müssen ohne Behinderung des Bahnverkehrs überprüft werden können.		x					Randbedingungen sind eingehalten, werden aber im Zuge der Überarbeitung nochmals kontrolliert. Die entsprechenden Punkte werden in den Dokumenten aufgenommen.
			M3A			Die Lage der neuen Brückenplatte Mühlebachkanal muss auf die heutige und die künftige Gleisachse abgestimmt werden. Gemäss Plan B.M3A. 14.3 kommt die heutige Gleislage zentrisch auf die neue 11.43m Breite Brückenplatte zu liegen. Bei der Bahnbrücke sind rechteckige Gleisabschlüsse für den Doppelspurausbau vorzusehen.				x		Die notwendigen Anpassungen wurden bilateral besprochen und werden wo möglich berücksichtigt.	
1	Bahnspezifische Randbedingungen Bereich UF Eichholz				M21	Gemäss Sitzung ist bei der Unterführung Eichholz die Raumsicherung für Gleis- und Perronanpassung an der Strecke Richtung Konolfingen zu berücksichtigen. Das Thema wurde an der erwähnten Sitzung besprochen und die Pläne mit der Interessenslinie der Bahn wurden den Beteiligten verteilt. Bei der Brücke Dorfstrasse ist die Raumsicherung für Anpassungen Gleisanlagen Einfahrbereich Seite Burgdorf zu berücksichtigen. Das Thema wurde an der erwähnten Sitzung besprochen und die Pläne mit Interessenslinie der Bahn wurden den Beteiligten verteilt. Detailplanung und Auswirkung auf das Projekt VS BOH wurde zwischen Bahn und OIK abgesprochen. Zum Situationsplan H.M21.1.1 -> Die Bahn plant allenfalls neu im Rahmen des BehiG anstelle des bestehenden Lifes zur Erschliessung der PU, neu eine Rampe auf das Aussenperron zum Gleis 5 in östlicher Richtung. Die beiden Projekte müssen koordiniert geplant und gebaut werden. Zum Querprofil QP22 und 23 Plan Nr. H.M21.3.3 -> Im Bereich des Perron auf der gesamten Länge, ist eine räumliche Trennung mittels Glaswand auf der Stützmauer Gleisseite, als Schutz der wartenden Kunden auf dem Aussenperron, vorzusehen. Zum Situationsplan H.M21.1.2 -> Die Zu- und Wegfahrt zum Baudienstgebäude der Bahn (Riefershäuserstrasse 9) muss jeder Zeit gewährleistet sein. Die Aussenlagerfläche des Baudienstes muss, durch die neue Kanalführung Biglenbach, umgebaut werden (Pressmuldenstandort, etc.). Diese Kosten gehen zu Lasten Kanton. Für die neue Kanalüberdeckung beim Neubau der Bahn musste in der Bauphase eine Nagelwand zur Kantonsstrasse hin erstellt werden (siehe Pläne im Anhang).				x		Die Anliegen wurden bilateral besprochen: Falls im Projekt der Spritzschutz gegenüber dem Perron gegeben ist, ist keine Glaswand nötig. Die Verlängerung der UF Eichholz (Überdeckung Nordseite und Anpassung Gradienten) erfolgen gemäss bisheriger Absprache. Die Anliegen zur UF Dorfstrasse sind nicht im Projekt VS BOH zu berücksichtigen.	
1	Bahnspezifische Randbedingungen Hasle				M21	Der Einbau der neuen Brückenplatte ist in einer 3-wöchigen Totalsperre geplant. Hier sind im Gegensatz zu Buchmatt die Auswirkungen einer Totalsperre zu gross. Die Strecke Hasle-Rüegsau – Oberburg muss eingleisig befahrbar sein. • Bahnspezifische Randbedingungen sind in den Dokumenten (NV und Pläne) aufzunehmen. Insbesondere sind die nachfolgenden Punkte zu berücksichtigen: siehe Punkte bei der Strassenunterführung Buchmatt • Rechteckiger Gleisabschluss nach SBB Reglement AM01/02 Bahnbrücken mit Schotterbett auf Normalspurstrecken ausführen • Brücke Dorfstrasse: die heutige und künftige Situation im Bereich der Strassenunterführung Dorfstrasse ist hinsichtlich Übersichtlichkeit, Verkehrsführung unbefriedigend. In Anbetracht des schlechten Zustandes der beiden nördlichen Unterführungsteile sowie der unbefriedigenden geometrischen Situation der südlichen Brückenplatte sollte hier eine ganzheitliche Lösung angestrebt werden. Lösungsfindung zwischen Kanton, Gemeinde und Bahnbetreiber. • Die Bausicherheitsmassnahmen gegenüber der Bahn muss in der nächsten Projektierungsphase detailliert werden.				x		Die Anliegen wurden bilateral besprochen: - Missverständnis, betrifft Strecke Hasle – Thun, nicht Hasle – Oberburg. - Auf Abschnitt Hasle – Oberburg ist immer ein Gleis befahrbar. - Brücke Dorfstrasse: muss nicht berücksichtigt werden - Restliche Anliegen werden berücksichtigt.	
1	Bahnspezifische Sicherheits-Massnahmen	x				Die Bausicherheitsmassnahmen gegenüber der Bahn muss in der nächsten Projektierungsphase detailliert werden.		x				Dieses Anliegen wird für die nächste Projektphase aufgenommen.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
Themenbereich Kosten												
Thema: Projektkosten												
4	Projektnutzen in Frage gestellt	x				Mit dem vorliegenden Projekt würde die Fahrzeit nicht wirklich merklich verringert. Auch hier ist also ein schlechtes Kosten-/Nutzen-Verhältnis festzustellen.	x					Die Bewertung des Projektes wurde nach dem vom Bund etablierten resp. anerkannten Verfahren NISTRA durchgeführt. Mit dem Projekt kann die Reisezeit vom Knoten Rieffershäuser im Hasle b.B. bis zum Kreisel Lyssachsachen auf dem Gemeindegebiet Lyssach um rund 15 Minuten verkürzt werden. Dieser massive Zeitgewinn trägt zum hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der Umfahrung bei.
		x				Im Rahmen der früheren Betrachtungen basierte die Berechnung der Wirtschaftlichkeit primär auf der erwarteten Zeitersparnis. Das neue Verkehrsmodell zeigt eine geringere Fahrzeugzunahme und damit verändern sich auch frühere Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit. Nach wie vor steht jedoch die Aussage im Raum, die gewaltigen Investitionen in neue Kunstbauten würden sich wirtschaftlich rechnen. Die Plausibilität dieser Aussage ist zweifelhafter denn je und sollte die Verkehrszunahme schliesslich noch tiefer ausfallen, wären gigantische Finanzmittel definitiv falsch investiert.	x					
		x				Der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtprojektes ist umstritten (z.B. Bundesrat). Die Reduktion der Reisezeit für den Durchgangsverkehr wird nur sehr gering sein (Zitat Verkehrsbericht: "das Fazit zeigt klar, dass die erreichte Reduktion der Reisezeiten für den Durchgangsverkehr insgesamt nur sehr gering ausfallen wird"). Dennoch wird das Argument der Reisezeitverkürzung als Hauptargument für den volkswirtschaftlichen Nutzen verwendet. Es stehen negative Flächenbeanspruchung und potenzielle Gefährdung des Grundwasserstroms einer geringen Verbesserungen bei der Abwicklung des MIV gegenüber.	x					
		x				Der volkswirtschaftliche Nutzen ist zu gering. Der Querschnitt der heutigen Strasse würde über lange Abschnitte dem Bedarf genügen. Anstatt die wichtigsten Widerstände kleinräumig zu beheben und zu sanieren (Bahnübergänge, Knoten Oberburg, gewisse Stellen in Oberburg), plant der Kanton einen sehr teuren Tunnel in Oberburg. Die Reisezeit kann auch mit diesem Projekt nur geringfügig verkürzt werden, und die Kapazität der Achse nimmt ebenfalls nur geringfügig zu. Stau ist eine schwer messbare Grösse und hat vor allem mit dem subjektiven Empfinden der Autofahrenden zu tun, in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt zu werden. Auch mit dem Neubau wird der Autoverkehr zwischen Autobahnausfahrt Kirchberg und oberhalb Hasle zeitweise stocken. Das muss klar gesagt werden: der Kanton gibt 418 Mio Franken aus, und es gibt weiterhin „Stau“. Die Unterhalts- und Betriebskosten dieses Tunnels (jedes Tunnels) sind unverhältnismässig viel höher als für eine offene Strasse; das beinhaltet auch einen Stromverbrauch, der mutmasslich demjenigen von einigen Einfamilienhäusern entspricht – und dies 24x7 Stunden pro Woche. Das widerspricht im höchsten Mass einer wirtschaftlich und ökologisch nachhaltigen Verkehrslösung.	x					
1	(zukünftige) Kosten Tunnel Oberburg zu hoch			M20		Die hohen Kosten des Tunnels in Oberburg sind ein Risiko und belasten nicht nur uns, sondern auch die kommenden Generationen (Amortisation, Betrieb, Unterhalt, Sanierung)	x					Das Projekt VS BOH ist abgestimmt mit den übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch mit der kantonalen Mobilitätsstrategie und ist Gegenstand bzw. Massnahme im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und dem Agglomerationsprogramm und weiteren Richtplänen. Das Projekt ist hervorgegangen aus einer verkehrsübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Mit dem vorliegenden Projekt, d.h. der Umfahrung Oberburg mit dem angedachten Tunnel, wird die Ortsdurchfahrt (Emmentalstrasse) stark entlastet. Zukünftig wird noch ca. ein Viertel des heutigen Verkehrs durch die Ortschaft fahren, drei Viertel den Tunnel benutzen. Dabei berücksichtigt ist, dass ein grösserer Teil des Verkehrs Krauchthal-Emmental weiterhin über die Löwenkreuzung und das Dorfzentrum von Oberburg fährt. Dieser Verkehrsstrom ist im Vergleich zum Längsverkehr auf der Emmentalstrasse deutlich geringer. Damit bringt das Projekt VS BOH auch den zukünftigen Generationen einen Nutzen.
Thema: Kosten übrige												
1	Monetarisierung Fahrzeitveränderung	x				Gemäss dem Bewertungsbericht generiert sich der Nutzen des Projekts mehrheitlich aus den Reisezeitveränderungen, der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Staubeseitigung in Oberburg und Hasle. Unklar bleibt, ob die Monetarisierung der Fahrzeit-Veränderung für alle Verkehrsteilnehmer in Personewagen gleich eingesetzt wurden, oder ob zwischen Privatverkehr (Freizeitverkehr, Arbeitsweg) und Berufsverkehr differenziert wurde. Anders gefragt, wie sinnvoll ist die Monetarisierung eines Nutzens (Fahrzeitgewinn) für den Freizeitverkehrs oder den Berufsweg, wenn die übergeordnete Strategie des Kantons genau diesen Verkehr reduzieren, respektive Arbeiten und Wohnen näher zusammenbringen will.	x					Der Nutzen wurde normgemäss ermittelt, wobei explizit mit dem neuen Verfahren NISTRA 2017 nicht nur Aspekte der Monetarisierung, sondern auch qualitativer Natur einbezogen wurden. Damit sind auch die Zielstellungen entsprechender Strategien besser erfassbar, bspw. im Bereich der Siedlungsentwicklung. Der Nutzen wurde nicht explizit nach Fahrtzwecken differenziert. Es wurde normgemäss der Durchschnittskostensatz zur Ermittlung des Reisezeitnutzens angewendet, welcher sich als Durchschnitt aus allen Fahrtzwecken ermittelt.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Annahmen/ Berechnungen für Nutzen	x				Die Kosten-Nutzen Analyse weist ein knappes Plus von 10% aus (330 gegenüber 300 Mio. CHF). Die Genauigkeit der Annahmen/Berechnungen für "Nutzen" wird nicht benannt. Bereits das Bauprojekt rechnet mit 10% Genauigkeit. Betrachtet man nun den Zeithorizont von 40 Jahren, wird schnell klar, dass die 10% volkswirtschaftlicher Nutzen sehr fragwürdig sind. Dabei ist zu erwähnen, dass dabei der Wert einer Personenstunde in 40 Jahren einfließt und die Teuerungssätze ziemlich fluktuieren. Weiter fließt auch das um Faktor 2 falsch verwendete Verkehrswachstum von 1% hinein. Diese Beispiele zeigen, dass ein Plus von 10% sehr gut in der Unsicherheit (resp. falschen) Annahmen liegt. Obwohl im Verkehrsbericht erwähnt wird, dass "die erreichte Reduktion der Reisezeiten für den Durchgangsverkehr insgesamt nur sehr gering ausfallen wird", ist im Bewertungsbericht der Reisezeitgewinn als Hauptargument für Volkswirtschaftlichen Nutzen erwähnt. Dies zeigt, dass der knappe volkswirtschaftliche Nutzen auf fragwürdigen Annahmen beruht, aber dennoch immer und überall in den Kommunikationen als gegeben und gesichert hervorgehoben wird. Dies ist für mich fragwürdig. Laut Bericht stehen negative Flächenbeanspruchung und potenzielle Gefährdung des Grundwasserstroms einer geringen Verbesserungen bei der Abwicklung des MIV gegenüber. Das Projekt dient vor allem dem Quell- und Zielverkehr mit MIV andere Verkehrsteilnehmende sehen nur sehr wenige Vorteile; weiter gibt es nur geringe Verbesserungen für einen Teil der AnwohnerInnen.	x						Der Nutzen wurde normgemäss ermittelt, wobei explizit mit dem neuen Verfahren NISTRA 2017 nicht nur Aspekte der Monetarisierung, sondern auch qualitativer Natur einbezogen wurden. Damit sind auch die Zielstellungen entsprechender Strategien besser erfassbar, bspw. im Bereich der Siedlungsentwicklung. Das im Bewertungsbericht in der Tabelle 14 erwähnte Verkehrswachstum von pauschal 1% bezieht sich nur auf allfällige Sensitivitätsberechnungen zur Kosten-Nutzen-Analyse. In der hier dokumentierten Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) geht das tatsächlich mit dem Verkehrsmodell ermittelte Verkehrsmengengerüst ein und ist damit vollständig kompatibel mit den Zahlen aus dem Verkehrsbericht; dies ist so auch in den Kapiteln 2.1 und 2.3 des Bewertungsberichts dokumentiert. Zu beachten ist: Das hier eingesetzte, der Fachnorm entsprechende Bewertungsverfahren stellt nicht allein auf die nur monetarisierbaren Nutzen aus der KNA ab. Stattdessen ist es explizit mit weiteren, über die volkswirtschaftliche Sicht hinausgehenden Verfahren ergänzt: Mit den Verfahren Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) und Qualitative Analyse (QA) werden explizit Indikatoren eingesetzt, welche nicht nur die Reisezeitveränderungen erfassen. Insbesondere die nur schwer monetarisierbaren Effekte zur Siedlungsentwicklung werden hier entsprechend gewürdigt.
13	Investition Tunnel Oberburg in Frage gestellt			M20	Der volkswirtschaftliche Nutzen des Tunnels Oberburg war schon immer bestritten, ist gering und könnte zum Scheitern des Gesamtprojekts führen. Die Kosten-Nutzen-Analyse bezieht sich mehrheitlich auf die Reisezeitveränderung (praktisch ausschliesslich talabwärts) und eine Kapazitätserhöhung zwischen Burgdorf und Hasle. Die Kosten-Wirksamkeits-Analyse rechnet zuerst mit einer starken Reduktion der Stauwahrscheinlichkeit (Massnahmen in Burgdorf) und erst danach mit dem Indikator Wohnlichkeit (Verbesserungen nur in Teilen in Oberburg und Hasle). Diese insgesamt geringen Verbesserungen stehen einer negativen Flächenbeanspruchung und einer potentiellen Gefährdung des Grundwasserstroms gegenüber. Nutzen wird praktisch ausschliesslich als Qualität des MIV verstanden, die Siedlungsentwicklung ist absolut sekundär. Insgesamt dient das Projekt vor allem dem MIV, davon das meiste Quell- und Zielverkehr, Vorteile für andere Verkehrsteilnehmende und AnwohnerInnen sind gering.	x					Mit dem hier angewendeten und den Fachnormen entsprechenden Bewertungsverfahren wird genau sichergestellt, dass der Nutzen nicht nur auf den Verkehr (u.a. MIV), sondern auch auf die Wirkungen im Umfeld einbezogen werden. In diesem Verfahren sind 17 von 23 Indikatoren nicht auf den MIV bezogen. Allein 4 Indikatoren haben direkten Bezug zur Siedlungsentwicklung (Wohnlichkeit, Potenzial für Siedlungsentwicklung, Erreichbarkeit Siedlungsschwerpunkte, Orts- und Landschaftsbild), und werden entsprechend positiv gewürdigt. Vergleichbares gilt auch für den ÖV, sowie den Fuss- und Veloverkehr. Für beide Verkehrsarten konnten positive Nutzen identifiziert werden (dafür wurden sogar ergänzend zur Norm 3 zusätzliche Indikatoren berücksichtigt). Insbesondere in Burgdorf bringen die Massnahmen eine Verbesserung im Verkehrsablauf, von denen gerade der ÖV profitiert. Und durch die Trennung des MIV vom Fuss- und Veloverkehr in den Abschnitten Oberburg und Hasle steigt dort neben der Attraktivität auch die Verkehrssicherheit.		
				M20	Es stellt sich die Frage, ob die Tunnellösung wirklich die gewünschte Wirkung entfalten und die hohe Investition rechtfertigen kann: Der wichtigste seitliche Zubringer mündet mitten im Dorf ein (Löwenkreisel) und mit dem Coop befindet sich ein wichtiges Einkaufszentrum ebenfalls in der Dorfmitte. Der Verkehr Emmental-Krauchthal und umgekehrt wird auch weiterhin das Dorf belasten.	x					Mit dem vorliegenden Projekt, d.h. der Umfahrung Oberburg mit dem angedachten Tunnel, wird die Ortsdurchfahrt (Emmentalstrasse) stark entlastet. Zukünftig wird noch ca. ein Viertel des heutigen Verkehrs durch die Ortschaft fahren, drei Viertel den Tunnel benutzen. Dabei berücksichtigt ist, dass ein grösserer Teil des Verkehrs Krauchthal-Emmental weiter hin über die Löwenkreuzung und das Dorzentrum von Oberburg fährt. Dieser Verkehrsstrom ist im Vergleich zum Längsverkehr auf der Emmentalstrasse deutlich geringer.		
Themenbereich Termine													
Thema: Etablierte Umsetzung													
2	Burgdorf umfahren, Unterführungen später		M3A		Die Bahnunterführung Neumatt könnte bei einer richtigen Umfahrung von Burgdorf auf alle Fälle zeitlich zurückgestellt werden -> erst zusammen mit allfälligem Doppelspurausbau der Bahnstrecke. Bei der Unterführung Spital könnte allenfalls eine einfachere Lösung für das Ausrücken der Krankenwagen gefunden werden.	x					Die beiden Bahnunterführungen sind zentrale Elemente des Projektes und können nicht zurückgestellt werden. Die Unterführung Buchmatt ist so konzipiert, dass ein allfälliger Doppelspurausbau der Bahn möglich ist.		
5	Projekt nur als Ganzes wirksam - Bündelung gut	x			Das Projekt macht nur Sinn, wenn alle drei Abschnitte realisiert werden. Es darf auf keinen Fall aufgeteilt oder etabliert werden.	x							
		x			Ist ein gutes Projekt, ist aber nur als gesamtes wirksam und sollte deshalb nicht politisch etabliert werden.	x					Eine Aufteilung des Projekts ist nicht vorgesehen.		
		x			Eine Variante, dass nur Burgdorf umgebaut werden sollte, wäre für Oberburg und das gesamte Emmental sehr schlecht.	x							
1	Bündelung kritisch (Finanzierung)	x			Es ist riskant, dass der Kanton die verschiedenen Projektteile als untrennbares Gesamtprojekt präsentiert. Die Sanierung der bestehenden Durchfahrt in Burgdorf (für relativ bescheidene 50 Mio. Fr.) folgt einem gänzlich anderen Denksatz als die Schaffung neuer Strassenkapazitäten in Oberburg und Hasle (für rund 375 Mio. Fr.). Diese beiden Lösungsansätze sind in sich widersprüchlich. Mit der Verknüpfung aller drei Projekte zu einer „Einheit“ entsteht ein Gesamtprojekt mit derart hohen Kosten, dass dessen Realisierung als gefährdet betrachtet werden muss.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet, das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der im Jahr 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist nachgewiesen. Die Bewertung des Projektes wurde nach dem vom Bund etablierten resp. anerkannten Verfahren NISTRA durchgeführt. Mit dem Projekt kann die Reisezeit vom Knoten Rieffershäuser im Hasle b.B. bis zum Kreisel Lyssachsachen auf dem Gemeindegebiet Lyssach um rund 15 Minuten verkürzt werden. Dieser massive Zeitgewinn trägt zum hohen volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes.		

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Bündelung kritisch (Einsprachen)	x				Es ist absehbar, dass gewisse Projektteile, und zwar vor allem die Neubaustrecken ("Oberburgtunnel" und Umfahrung Hasle), Einsprachen provozieren können. Ein "Vollprogramm" eines Einspracheverfahrens, d.h. der Weiterzug einer ggf. einzigen Einsprache durch alle Instanzen, verzögert das Projekt um etwa 3 Jahre, und zwar schon nur im "besten" Fall, dass die Einsprache höchststrichlich vollständig abgewiesen wird; andernfalls sind noch längere Verzögerungen möglich. Es erscheint unsinnig, wenn ein solches Verfahren, zu einer derartigen Verzögerung des seit Jahrzehnten überfälligen Baus der Bahnunterführungen in Burgdorf führt. Etappierungen würden diese Problematik massiv entschärfen. Jedoch unbefriedigend wäre eine Realisierung nur der Projektteile Burgdorf und Hasle ohne Oberburg. Dies würde für Oberburg sogar noch den IST-Zustand verschlechtern ("Flaschenhals"-Phänomen).	x						Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit ein Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der verkehrlichen und insbesondere der volkswirtschaftliche Nutzen wird hauptsächlich durch die Abschnitte Oberburg und Hasle generiert. Eine Aufteilung des Projektes scheint aus dieser Sicht nicht angezeigt.
75	Massnahmen in Burgdorf prioritär umsetzen		x			Durch die geplanten Bahnunterführungen Spital und Buchmatt wird der zu Spitzenzeiten auftretende Verkehrsstau in Zukunft stark reduziert werden. Der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird sich verstetigen und verträglicher. Deshalb müssen die Ortsdurchfahrten Burgdorf und Lyssach prioritär behandelt werden.		x				Es trifft zu, dass die beiden Unterführungen in Burgdorf zentrale Massnahmen im Abschnitt Burgdorf sind und dementsprechend im aktuell vorgesehenen Bauablauf prioritär realisiert werden sollen.	
			x			Burgdorf hat eine gut dokumentierte und markante Zunahme der Einwohnerzahlen ausgewiesen und regelmässig öffentlich kommuniziert. Ich fordere eine Aufteilung des Projekts in zumindest zwei Teile. Der Teil Burgdorf, dessen Mitfinanzierung durch den Bund unbestritten ist, muss unabhängig von Oberburg und Hasle ausgeführt werden können und darf nicht durch eine fehlende Finanzierung der «Unterführung» Oberburg gefährdet werden.	x						
			x			Wir anerkennen, dass durch die vorgelegte Streckenführung wenig Kulturland verloren geht und dass sie der Mehrheitsmeinung in mittleren Emmental entspricht. Befürchtet wird hingegen, dass die Tunnellösung zu technischen Problemen führen könnte und die finanziellen Möglichkeiten des Kantons überschreitet. Befürchtet wird auch, dass die Massnahmen M12, die Verkehrsberuhigung in Oberburg, verzögert werden. Aus diesen Gründen wird eine separate Weiterbearbeitung des Abschnitts Oberburg - Hasle empfohlen. Der baureife Teil des Projekts, die Ortsdurchfahrt Burgdorf und Lyssach, soll getrennt und so rasch als möglich vorgelegt werden.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit ein Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der verkehrlichen und insbesondere der volkswirtschaftliche Nutzen wird hauptsächlich durch die Abschnitte Oberburg und Hasle generiert. Eine Aufteilung des Projektes scheint aus dieser Sicht nicht angezeigt.	
			x			Die Naturräume Maienmos und Oberburger Schachen bleiben von einer massiven Zerschneidung durch eine offene Schnellstrasse verschont. Die Ortsdurchfahrten Burgdorf und Lyssach sollen prioritär behandelt werden.	x						
			x			Die Massnahmen in Oberburg und Hasle werden kontrovers diskutiert. Es ist nicht auszuschliessen, dass sich hier mit der vorgelegten Planung noch kein Konsens finden lässt. Deshalb fordern wir eine Aufteilung des Vorhabens in zwei Teile, eine Etappierung wie sie bei der Umsetzung ohnehin vorgesehen ist. Pro Natura fordert - wie andere Umweltverbände - eine rasche Umsetzung des Abschnitts Burgdorf /Lyssach und deshalb eine entsprechende Anpassung der Projektierung.	x						
			x			Das Projekt ist für die weitere Behandlung und die Kreditanträge in zwei Teile aufzuteilen: Burgdorf/Lyssach – und Oberburg / Hasle	x						
			x			Einzig die Lösungen in Burgdorf überzeugen mich; wenn auch nur teilweise. Die Projektteile in Oberburg und Hasle stellen aus meiner Sicht keine Lösung der bestehenden und vor allem auch der zukünftigen Probleme und Herausforderungen dar. Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Finanzierung des Gesamtprojektes sehr stark gefährdet, es ist deshalb nur sinnvoll, das Projekt nicht nur bautechnisch, sondern auch bei der Finanzierung aufzuteilen.	x						
			x			Die technischen und finanziellen Unwägbarkeiten des Oberburger Tunnels dürfen nicht zur Gefährdung der Gesamtprojekts führen. Eine Aufteilung des Projekts drängt sich auf: Teil 1: Lyssach und Burgdorf. Teil 2: Oberburg und Hasle.	x						
	x			Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf (wo die Mitfinanzierung durch den Bund unbestritten ist) soll unabhängig der Umfahrungen Oberburg/ Hasle umgesetzt werden. -> Null+ in Burgdorf darf nicht durch die ungesicherte Finanzierung der Umfahrung Oberburg gefährdet werden!	x								
1	Unterführungen in Burgdorf, Ortsdurchfahrt Oberburg vorziehen		M3A M3B	M12		Unterdessen rechnet auch der Kanton nicht mehr mit einer so starken Verkehrszunahme, wie noch vor wenigen Jahren. Es wäre deshalb am wirkungsvollsten, die beiden Unterführungen in Burgdorf und auch einige zentrale Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Durchfahrt Oberburg (u.a. Löwenkreisel) zuerst zu bauen und dann Bilanz zu ziehen über das Ergebnis in Bezug auf den Verkehrsfluss, bevor der Beschluss für weitere Massnahmen gefällt wird.	x						Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken nur in ihrer Gesamtheit ein Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr. Es trifft zu, dass die beiden Unterführungen in Burgdorf zentrale Massnahmen im Abschnitt Burgdorf sind und dementsprechend im aktuell vorgesehenen Bauablauf prioritär realisiert werden sollen. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Oberburg ist auf die durch die Umfahrung stark reduzierte Verkehrsmenge ausgerichtet. Sie kann deshalb erst nach der Inbetriebnahme der Umfahrung (M20) umgesetzt werden.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
33	Strassen-umgestaltung Oberburg zeitlich vorziehen			M12		Mit raschen und einfacher finanzierbaren Teillösungen (Bahnunterführungen, Kreisel, Sanierung der Ortsdurchfahrt Oberburg) können bereits innert weniger Jahre in Oberburg und Hasle die brennendsten Probleme entschärft werden. Basierend auf den Beobachtungen der Wirkung bereits umgesetzter Massnahmen und der weiteren gesellschaftlichen und technischen Entwicklung kann nach jeder Etappe neu festgelegt werden, welche nächsten Ausbauschritte nötig sind. Massnahmen, welche heute als unverzichtbar angeschaut werden, können sich eventuell erübrigen oder es werden sich andere Lösungen anbieten. In diesem Sinne sind Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs in Oberburg (z.B. Löwenkreuzung) zeitlich unbedingt vorzuziehen und nicht als letzte Massnahme nach 2030 vorzusehen. Damit können rasch wichtige Anreize für die Siedlungsentwicklung Oberburg gesetzt werden und Erfahrungen für die definitive Ausgestaltung des Strassenraumes gesammelt werden.	x						Die Einführung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Oberburg (Emmentalstrasse) ist erst nach der Inbetriebnahme der Umfahrung Oberburg, d.h. nach der Umlegung des Durchgangsverkehrs in den neuen Tunnel (M20) realisierbar. Die Integration der Emmentalstrasse in eine Tempo 30-Zone bedingt die gleichzeitige Umgestaltung des Strassenraumes sowie die Einführung von Tempo 30 im angrenzenden untergeordneten Gemeindestrassennetz. Die Umgestaltung wird auf die durch die Umfahrung stark reduzierte Verkehrsmenge ausgerichtet. Die Tempo 30 Zone mit Rechtsvortritt inkl. der Strassenneugestaltung mit reduzierter Fahrbahnbreite würde bei der heutigen Verkehrswegen von gegen 20'000 Fahrzeugen pro Tag nicht funktionieren.
				M12		Die Durchfahrt Oberburg soll nicht als eine der letzten Massnahmen ab 2030 realisiert werden, sondern möglichst als eine der ersten Massnahmen. Mit einer raschen Einführung können sofort wichtige Anreize für die Siedlungsentwicklung gesetzt werden und Erfahrungen für die definitive Ausgestaltung des Strassenraumes gesammelt werden. Ausweichverkehr über die Nebenstrassen muss unterbunden werden. Neben der Temporeduktion sind Querungshilfen nützlich.	x					Mit der Umfahrung und der Umgestaltung der Emmentalstrasse inkl. Tempo 30 wird die Ortsdurchfahrt sehr stark entlastet, die heutigen Verkehrsüberlastungen und Staus im Ortszentrum Oberburg entfallen, Schleichverkehr durch die untergeordneten Quartierstrassen ist kaum mehr zu erwarten. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollte sich wider Erwarten der Verkehrsdruck aufs Quartierstrassennetz erhöhen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen zur Unterbindung von Schleichverkehr eingeführt werden.	
				M12		Die Tempo-30-Zone in Oberburg sollte nicht erst ab 2030 realisiert werden. Mit einer provisorischen Einführung können sofort wichtige Anreize für die Siedlungsentwicklung gesetzt werden und Erfahrungen für die definitive Ausgestaltung des Strassenraum gesammelt werden.	x						
				M12		Um das Verkehrsproblem in Oberburg möglichst schnell zu entschärfen (vor der möglicherweise langwierigen Tunnelvariante), sollte auf der Hauptstrasse in einer ersten Phase Tempo 30 eingeführt werden.	x						
Thema: Termine übrige													
	Keine Anliegen												
Themenbereich Mensch													
Thema: Gesellschaft generell													
	Keine Anliegen												
Thema: Orts- und Landschaftsbild													
1	Durchgängiger Gestaltungsansatz fehlt	x				Unser Fokus der Mitwirkung richtet sich primär auf die Gestaltung der Bauwerke, unabhängig der Notwendigkeit der Verkehrssanierung, dessen Linienwahl oder Ausführungsvariante. Die geplante Verkehrssanierung wird mit ihren teilweise massiven baulichen Eingriffen die Erscheinung des Strassenraumes von Burgdorf, Oberburg und Hasle nachhaltig prägen. Daher scheint es uns zwingend notwendig, die geplanten Massnahmen unter Begleitung eines fachlich kompetenten Gestaltungsausschusses unter Einbezug von Architekten und Landschaftsarchitekten zu begleiten. Dies gilt insbesondere für die Ausführungs- und Detailplanung der einzelnen Bauvorhaben wie - Bahn-Unterführungen - Tunnelportale - Ausgestaltung der Kreisel - Gestaltung des Strassenraumes allgemein - Begrünungen / Bepflanzungen - Lärmschutzwände Uns ist bewusst, dass bei solch komplexen Bauwerken viele Parameter (Hochwasserschutz, verkehrstechnische Vorgaben, Lärmschutz, und dgl.) die formale Erscheinung der Bauten prägen. Bei den vorliegenden Visualisierungen und Plänen zum aktuellen Projektstand fehlt uns jedoch ein durchgängiger Gestaltungsansatz. Die Bedeutung der äusseren Erscheinung der Bauwerke, wie auch der Ausgestaltung des Strassenraumes erachten wir als hoch. Sind es doch gerade diese Elemente, welche den öffentlichen Raum und damit unser Umfeld und dasjenige der kommenden Generationen prägen werden. In diesem Sinne erwartet der Berner Heimatschutz, dass ein Gestaltungsausschuss das Projekt weiter eng begleitet.					x	Vielen Dank für die Anregung, die wir für die der Genehmigungsplanung folgenden weiteren Projektphasen gerne aufnehmen.	
Thema: Ortsbild													
8	Gestalterische Integration der Bauwerke optimieren			M3B		Im Bereich des Vorlandes Spital, zwischen Vorplatz und Bahngleise, besteht noch Potenzial zur gestalterischen Aufwertung. Insbesondere muss die geplante Trafostation räumlich sauber integriert werden. Ein teilweiser Baumerkersatz ist wünschenswert. Beide Unterführungen stellen grosse, auffällige Einschnitte im Strassen- und Siedlungsraum dar. Die Integration dieser Bauwerke an ihre Umgebung sollte noch optimiert werden	x					Der Standort der Trafostation liegt in der Kompetenz des Werkleitungseigentümer und wird durch ihn, in Abstimmung mit der Stadt, dem Regionalspital und dem OIK IV, optimiert. Die Planung der Unterführungen erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt und berücksichtigt die Bedürfnisse der Stadt. Zusätzliche Massnahmen zur Optimierung der städtebaulichen Integration wurden aufgrund der Mitwirkungsbeitrag mit der Stadt besprochen. Im Bereich der Unterführung Spital werden zusätzliche Bepflanzungen vorgesehen.	
				M3A M3B		Die beiden Bahnunterführungen bedeuten gewaltige städtebauliche Eingriffe. Bei der Gestaltung ist diesem Umstand Rechnung zu tragen (z.B. Begrünung der Betonwände, Möglichkeiten der Bepflanzung).	x					Es ist richtig, dass die beiden Unterführungen grosse Eingriffe darstellen. Deshalb wurde bei der Planung besonders auf die städtebauliche Integration geachtet. Die Planung der Unterführungen erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt Burgdorf und berücksichtigt die Bedürfnisse der Stadt Burgdorf. Zusätzliche Massnahmen zur Optimierung der städtebaulichen Integration wurden aufgrund der Mitwirkungsbeitrag mit der Stadt Burgdorf besprochen. Im Bereich der Unterführung Spital werden zusätzliche Bepflanzungen vorgesehen. Im Bereich der Unterführung Buchmatt sind keine weitere Massnahmen notwendig.	
				M3A M3B		Die beiden Bahnunterführungen bedeuten gewaltige Eingriffe ins Stadtbild und zerschneiden die Quartiere.	x						
				M3A		Die Bahnunterführungen sind wichtige Elemente des Projekts. Sie bedeuten jedoch gewaltige städtebauliche Eingriffe. Die bebauten Bereiche sollten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität grosszügig begrünt werden. Gerodete Gehölze müssen ersetzt werden.	x						

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
	Gestalterische Integration der Bauwerke optimieren		x			Aus gestalterischer Sicht und aus Sicht Biodiversität stellen wir folgenden Antrag: die Lärmschutzwände sind zu begrünen.			x			Dieses Anliegen wird in der nächsten Phase geprüft und wo möglich und sinnvoll berücksichtigt.
		x				Die neuen Bauwerke, insbesondere die Unterführungen, Kreisel und Tunnelleinfahrten wirken auf das verkehrstechnisch Notwendige reduziert und sehr pragmatisch geplant. Gerade die beiden Unterführungen Buchmatt und Spital (M3A, M3B), aber auch die Anschlüsse der Umfahrung Oberburg (M12) stellen markante Einschnitte im Strassen, Stadt- und Landschaftsraum dar. Die Bauwerke lassen eine überzeugende gestalterische Aussage, städtebauliche Aufwertung oder gute Einordnung in den Landschaftsraum vermissen. Es handelt sich weitgehend um stereotype Betonbauwerke. Vermisst wird eine Aufwertung, beispielsweise durch Bepflanzungen, gestalterische Details, grosszügige Flächen und Plätze. Auch wenn die örtlichen Platzverhältnisse die Möglichkeiten beschränken, sollte zumindest bei der Weiterbearbeitung mit Landschaftsplanern und Architekten die Potenziale nochmals geprüft werden.		x			Es ist richtig, dass die beiden Unterführungen und die Portale der Umfahrung grosse Eingriffe darstellen. Deshalb wurde bei der Planung besonders auf die städtebauliche Integration geachtet. Die Grundsätze für die Ausgestaltung der Bauwerke werden im Gestaltungshandbuch (Dokument Nr. G.Ü.GHB.1) beschrieben. So sind bzw. der Anzug der Stützmauern, die Platzierung der Lärmschutzelemente, sowie eine Reduktion der Querprofiltypen wichtige gestalterische Elemente, die für die verschiedenen Bauwerke einheitlich definiert wurden. Die Ausbildung der Portalbereiche sollen dem gemässigten Geschwindigkeitsregime des entsprechenden Strassentyps gerecht werden und keineswegs dynamisch erfolgen, wie dies bspw. bei Autobahnen mit höherer Fahrgeschwindigkeit der Fall ist. Vielmehr sollen sich die Bauwerke dezent in die Umgebung einfügen. In den zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen wurde auf eine möglichst grosszügige und komfortable Ausgestaltung für den Langsamverkehr Wert gelegt. Die Weiterbearbeitung mit den entsprechenden Fachplanern ist durchaus im Sinne des Projekts.	
Thema: Landschaftsbild												
2	Absprache Bepflanzung		alle			Die vorgesehene Bepflanzung bei Böschungen und Kreiseln und die Ufergestaltung bei den umgeleiteten Bächen sind sehr erfreulich. Pro Natura geht davon aus, dass zu einem späteren Zeitpunkt Gelegenheit gegeben wird, um die Bepflanzungen im Detail zu begutachten.				x		Wird in der nächsten Projektphase berücksichtigt.
Thema: Wohnen												
	Keine Anliegen											
Thema: Naherholung												
	Keine Anliegen											
Thema: Schulwege												
33	Schulweg Oberburg sicherer gestalten			x		Wir unterstützen den Umbau der Emmentalstrasse gemäss den vorliegenden Plänen und die flächendeckende Einführung von Tempo 30 auf den Quartierstrassen von Oberburg. Zurzeit umfahren ca. 1'000 Fahrzeuge täglich die Ampel über die Verbindung Schulstrasse-Schwandgasse vorbei an unserem Kindergarten. Wir befürchten, dass diese Zahl noch ansteigt, sobald die Emmentalstrasse umgestaltet wurde. Dieser Transitverkehr von Krauchthal nach Hasle ist vorgängig konsequent zu unterbinden. Der Schulwege überqueren an verschiedenen Stellen die Emmentalstrasse. "Rad steht, Kind geht" lernen die Kinder vom Verkehrspolizisten. Ohne Fussgängerstreifen wird das, bei fast 6000 Fahrzeugen pro Tag kaum funktionieren. Wir fordern eine Lösung, damit die SchülerInnen die Transitachsen sicher und selbständig überqueren können.			x			Mit der Umfahrung Oberburg und der Umgestaltung der Emmentalstrasse wird der Verkehrsmenge in Oberburg stark abnehmen, d.h. nur noch ca. ein Drittel des heutigen Verkehrs zirkulieren. Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung inkl. den Verkehrsüberlastungen und den Rücktaus - heute Ursache für den Schleichverkehr durch Schulstrasse und Schwandgasse - entfällt. Damit sind aus heutiger Sicht keine weitergehenden Massnahmen auf Schulstrasse-Schwandstrasse erforderlich. Für das Projekt wird ein Verkehrsmonitoring durchgeführt, das heisst die verkehrlichen Wirkungen nach Inbetriebnahme werden überprüft. Sollte wider Erwarten dennoch Schleichverkehr durch Schulstrasse-Schwandgasse erkannt werden, können nachträglich noch flankierende Massnahmen ergriffen werden. Schulwegsicherung: Auf den Schulwegen werden Fussgängerstreifen vorgesehen. Insbesondere im Bereich vor der Kreuzung der Emmentalstrasse mit der Bärenstrasse.
					x	Die Schwandgasse ist westlich der Emmentalstrasse die einzige durchgehende Verbindung für Velos und Fussgänger in diesem Abschnitt. Dieser Schulweg ist zwingend vor Durchgangsverkehr zu schützen. Die geplanten Verengungen auf der Emmentalstrasse finde ich sinnvoll, diese verschärfen aber die Problematik des Fluchtverkehrs zusätzlich. Die Schulwege queren heute die Emmentalstrasse mit Fussgängerstreifen. Im Projekt sind diese in der Tempo 30 Zone, nicht mehr vorgesehen. Für die Schulkinder braucht es eine gesicherte Möglichkeit damit sie die Strasse selbständig überqueren können. Bitte überprüfen Sie in diesem Zusammenhang auch die Fussgängerstreifen auf der Krauchthalstrasse.		x				
						x	Nicht die Anzahl der Schulkinder ist entscheidend, sondern das Netz der gewählten oder zur Verfügung stehenden Wege. Zudem ist aus der Plangrafik nicht ersichtlich, wie die Querungen erfolgen, das Signet für die „Querung auf Fussgängerstreifen“ ist im Plan nirgends zu finden. Die korrekten Grundlagen zum Netz des Fussverkehrs sind zuerst zu erarbeiten, bevor die Massnahmen beurteilt werden können. • Die Notwendigkeit von Querungen und von Querungen mit Vortritt ist auf der Grundlage der Norm SN 640 240 "Querungen Grundnorm" zu erarbeiten. Wesentlich dabei sind die Netzverbindungen und die Wichtigkeit der Wunschlinien und nicht zufällige und isolierte Erhebungen zum Schulverkehr in einem zufälligen Jahr. Tempo 30 schafft an sich keine sicheren Voraussetzungen und schon gar keine zusätzliche Attraktivität für die Querbarkeit, insbesondere nicht für Kinder und ältere Menschen! • Auch in diesem Fall sind die Angaben zu den Nutzungsanforderungen (Kap. 3.3) für Fussverkehr absolut ungenügend. Fussverkehr ist eine flächige Verkehrsart, entsprechend geht es um eine flächenhafte Aufwertung und ein flächenhaftes Angebot und nicht um punktuelle Anpassungen.			x		Auf den Schulwegen werden Fussgängerstreifen vorgesehen. Insbesondere im Bereich vor der Kreuzung der Emmentalstrasse mit der Bärenstrasse.
							x	In Oberburg wird mit der aktuellen Lösung der gefährlichste Schulweg zwischen Kirchberg und Ausfahrt Hasle (Oberburg von der Emmentalstrasse 166 bis 234) nur bis zur Emmentalstrasse 180 umfahren. Seit >20 Jahren dürfen/müssen, vom Kanton bewilligt und entsprechend auch beschildert, die Kinder aus Sicherheitsgründen mit dem Fahrrad diese Strecke auf dem Trottoir zusammen mit den Fussgänger benutzen. Es darf nicht sein, dass >400 Millionen für das Projekt ausgegeben werden und am Schluss die Kinder ab der Emmentalstrasse 180 wieder auf das Trottoir ausweichen müssen. Im Projekt muss für den gesamten Schulweg (Emmentalstrasse 166 bis 234) eine Lösung gefunden werden: - Verkehrsberuhigung 30km/h - entsprechende Massnahmen: Strassenverengung Hindernisse, usw. - getrennter Fahrradweg und Trottoir	x			

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Themenbereich Gewerbe													
Thema: Wirkung für Wirtschaft													
6	Anliegen Gewerbe Oberburg			M12	Für unsere Spezialtransporter könnten unter Umständen der geplante Kreislauf an der Löwenkreuzung und die geplanten Verkehrsinseln eine Herausforderung darstellen. Wir bitten Sie, dies in Ihrer Planung zu berücksichtigen.			x				Dieses Anliegen wird bilateral mit der eingehenden Firma geklärt.	
				M12	Als Gewerbetreibende mussten wir bei der Diskussion um die neue Strassenbreite einen grossen Kompromiss eingehen zugunsten der Interessen der Landwirtschaft. Gerade mal 6 neue, öffentliche Parkplätze werden uns zur Verfügung stehen. Wird das Gewerbe in Oberburg wieder florieren, ist das zwar ein guter Ansatz, aber sicher nicht ausreichend. Daher sollte es unbedingt möglich sein, längs des verbreiterten Gehweges auf privatem, oder z.T. öffentlichem Grund, wenn die Breite nicht ausreicht, Parkplätze anbieten zu können.			x				Wo es möglich uns sinnvoll ist, sind Parkplätze vorgesehen.	
				M12	Das Gewerbe an der Emmental-Strasse hat längerfristig keine Zukunft mehr: Die motorisierte Landschaft wird fehlen und diverse Betriebe werden schliessen, da Parkplätze durch Betonklötze ersetzt werden und die Landschaft in Grossverteiler ausweicht. Beispiel gibt es auch hier zur Genüge.			x					
				M12	Der Baum, der vor meinem Geschäft vorgesehen ist, sollte so platziert werden, dass sowohl die Zufahrt oberhalb wie unterhalb des Hauses gewährleistet ist sowie vor dem Haus 2 Längsparkplätze für Kunden realisiert werden können.					x			Die Bepflanzung wird so positioniert, dass die Zufahrten gewährleistet sind. Das Vorland bietet zu wenig Platz, um ein Längsparkieren anzubieten, es gibt jedoch seitlich des Gebäudes eine Zufahrt auf Parkplätze oder Garagen im hinteren Teil der Parzelle.
				M12	Gemäss Grafik sind vor unserer Geschäftsliegenschaft 3 Bäume geplant. Wir gehen davon aus, dass die 3 Bäume für den Warenumschlag bei uns im Weg stehen. Können diese 3 Bäume nicht ersatzlos gestrichen werden?					x			Aus Sicht Projektverfasser ist der einfache Warenumschlag für das Geschäft gegenüber der Gestaltung vorrangig. Aus diesem Grund werden wir zwei der drei Bäume vor dem Geschäft aus dem Projekt entfernen.
				M12	Auch wenn die Emmentalstrasse weniger breit wird, müssen Lastwagen unbeschränkten Zugang zur Firma haben. (Lieferung von Material und Abtransport von fertigen Gussstücken).					x			Die Emmentalstrasse wird im Bereich der Firma nicht eingeschränkt.
5	Anliegen Gewerbe Hasle			M13 A	Wir können dem geplanten Strassenbauprojekt so heute nicht zustimmen. Entlang der Hauptstrasse wird auf der Parzelle Nr. 1512 ein ca. 1m breiter Streifen unserer Parzelle für die neue Strasse verbaut. Dies führt dazu, dass unsere bestehenden Parkplätze verkleinert und die Manövrierfähigkeit erschwert wird. Mit dem heute vorliegenden Strassenbauprojekt wird uns eine, für unsere Lieferanten und Mitarbeiter, wichtige Ausfahrt aufgehoben. Dies führt dazu, dass die Zu- und Ablieferung nicht mehr gewährleistet ist, respektive das Manövrieren von LKW auf der Hauptstrasse zu Verkehrsbehinderungen führen wird.				x			Das Projekt wird an dieser Stelle soweit möglich optimiert und so angepasst, dass die heutige Situation der Ein- und Ausfahrten aufrecht erhalten werden kann.	
				M13 B	Auf den Plänen ist unser Vorplatz und Parkplatz für unseren Laden eingezeichnet als Installationsfläche für die temporäre Nutzung während der Bauphase. Dies ist nicht möglich. Die Parkplätze müssen jederzeit frei für die Kunden sein und die Zufahrt muss während der gesamten Bauphase jederzeit ungehindert von beiden Seiten möglich sein. Andernfalls würden uns sehr grosse Einbussen im Hofladen drohen.				x			Der Vorplatz ist nicht als Installationsplatz vorgesehen. Allerdings erfordert der Strassenbau Anpassungen bis und mit Vorplatz. Daher der temporäre Landerwerb. Die direkte Zufahrt ab der Kantonsstrasse zum Laden wird während der Bauzeit erschwert und kann zeitweise sogar unterbrochen sein. Die Zufahrt ist über die Biembachstrasse rückwärtig möglich. Das Anliegen wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.	
				M21	Für uns aus dem technischen Bericht und aus dem Landerwerbsplan erstmals ersichtlich ist, dass die Fläche des heutigen Aussen-Parkplatzes zum Geschäft temporär beansprucht werden soll. Wir schliessen daraus, dass während dieser Zeit die Parkplätze nicht zur Verfügung stehen. Das Geschäft ist auf eine genügende Anzahl Parkplätze in unmittelbarer Nähe existenziell angewiesen. Die in der Einstellhalle zur Verfügung stehenden Parkplätze reichen hierfür nicht aus. Sofern auf die Inanspruchnahme des Parkplatzes nicht verzichtet werden kann, verlangen wir vom TBA die Bereitstellung von Realersatz in unmittelbarer Umgebung des Supermarktes. Sollte dies nicht gelingen, stellt das Geschäft Entschädigungsforderungen für die ihr dadurch entgehende Erträge in Aussicht.					x			Die dargestellte temporäre Beanspruchung kommt nur daher, dass der Parkplatz und die Zufahrt neu erstellt werden. Es kommt temporär zu Einschränkungen; generell stehen die Parkplätze aber auch während der Bauphase zur Verfügung. Dazu folgt bilaterale Absprache.
				M21	Zugang und Zufahrt zum Supermarkt sind sowohl für Kunden (Eingang, Einstellhalle, Langsamverkehr) als auch für die Anlieferung mit Lastwagen (Andockstellen) jederzeit zu gewährleisten und so zu signalisieren, dass sie auch durch ortsunkundige Autofahrerinnen und Autofahrer jederzeit erkannt und befolgt werden können.						x		
		M21	Die im Projekt ausgewiesene Fussgängerquerung im Einmündungsbereich der neuen Zufahrt Ost ist für Kunden des Supermarktes nicht optimal. Sie liegt zu weit südlich und hat für die Benutzer des Parkplatzes auf dem Weg zum Haupteingang einen erheblichen Umweg zur Folge und würde dementsprechend kaum genutzt. Anzustreben ist eine (ggf. zusätzliche) Fussgängerquerung im nördlichen Bereich der neuen Zufahrt Ost.						x			Der Fussgängerstreifen im Einmündungsbereich der Zufahrt Migros dient den Fussgängern längs der Kantonsstrasse als Querungshilfe. Für die zu Fuss gehenden Kunden der Migros wird ab dem Rad-/Gehweg eine Langsamverkehrsbrücke über den Biglebach erstellt, welche den direkten Zugang zum Migrosparkplatz und somit zum Migros von Bahnhof her sicherstellt.	
Thema: Mensch übrige													
	Keine Anliegen												
Thema: Gewerbe übrige													
	Keine Anliegen												

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Themenbereich Projekt													
Thema: Kommunikation													
11	Mitwirkungsfrist zu kurz	x				Ich erlaube mir zurückzumelden, dass die Mitwirkungsfrist von lediglich einem Monat Dauer extrem kurz bemessen ist. Für Personen, welche an der Entwicklung unserer Gesellschaft und räumlichen Veränderungen interessiert sind, jedoch einer Berufstätigkeit nachgehen oder andere Verpflichtungen haben, ist es in so kurzer Zeit praktisch unmöglich, sich über das komplexe Projekt eingemessen einen Überblick zu verschaffen und in die extreme Fülle an Unterlagen einzutauchen.	x					Aufgrund des Umfangs und der Komplexität des Projektes wurde das Mitwirkungsverfahren in Form einer Ausstellung durchgeführt. Zusätzlich wurden sämtliche Unterlagen bei den Standortgemeinden öffentlich aufgelegt. Die Ausstellung sowie das komplette Mitwirkungsossier konnte zwischen dem 1. Mai und den 31. Mai 2019 eingesehen werden. Für interessierte Gruppen gab es die Möglichkeit, die Ausstellung bzw. das Mitwirkungsossier auch ausserhalb der Öffnungszeiten in Begleitung einer Auskunftsperson einzusehen. Zusätzlich waren sämtliche Mitwirkungsunterlagen auch auf der projekteigenen Homepage aufgeschaltet und Informationsanlässe in allen vier Standortgemeinden durchgeführt. Die Dauer und Art der Mitwirkung war der Grösse des Projekts angemessen.	
		x				Besten Dank für die Möglichkeit, im Rahmen dieser Mitwirkung Stellung beziehen zu können. Warum die Mitwirkungsfrist lediglich einen Monat dauert, ist allerdings schwer verständlich. Sollen damit kritische Rückmeldungen unterbunden werden? Dies schaffe bei denjenigen Personen, welche dem Projekt skeptisch gegenüber stehen, kein zusätzliches Vertrauen in die Planung dieses Jahrhundertbauwerks.	x						
		x				Der Oberingenieurkreis IV mutet der Bevölkerung viel zu: 2 Gigabyte Informationen stellt er seit dem 30. April zur Verfügung, aber nur 30 Tage Zeit, diese zu sichten. Damit ist den meisten Emmentaler innen eine seriöse Mitwirkung erschwert – aus Zeitgründen. Es ist zwar zu begrüssen, dass die Unterlagen auch auf der Website zu Verfügung stehen, dennoch ist die Frist für diese Datenmenge zu kurz bemessen, um eine seriöse Mitwirkung für alle Interessierte zu ermöglichen.	x						
		x				Positiv zu vermerken ist auch die kundenfreundliche elektronische Bereitstellung der Dokumentation. Die kurze Zeitdauer der Mitwirkung für die 2GB Dokumente verhindert jedoch eine vertiefte Analyse, eine seriöse und fundierte Mitwirkung ist somit nicht möglich.	x						
		x				Die Partei anerkennt eine sorgfältige Planungsarbeit seitens der BVE und aller Projektbeteiligten. Die viel zu kurz anberaumte Frist für die Mitwirkung wird der geleisteten Arbeit und der Bedeutung der Bauprojekte jedoch nicht gerecht. Die Mitwirkungsfrist von einem Monat, inklusive Feiertage, ermöglicht keine seriöse Beurteilung der Projekte.	x						
		x				Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur VS BOH Stellung zu nehmen. Die vorgegebene Mitwirkungsfrist vom 1.-31. Mai ist angesichts der Quantität der Unterlagen und der Wichtigkeit der Angelegenheit nicht angemessen. Zusammen mit dem Abgabetermin im Auffahrts-wochenende erschwert dies die breite Mitwirkung erheblich. Wir halten das Vorgehen bezüglich der demokratischen Mitwirkungsrechte für problematisch.	x						
1	Abgabe Anpassungen Liegenschaften mit der Stadt		x			Anpassungen oder Abbrüche von Liegenschaften und die Suche nach Ersatzstandorten in der Stadt Burgdorf haben in Absprache mit der Stadt zu erfolgen.	x					Wird bilateral mit der Stadt abgesprochen.	
Thema: Projekt übrige													
4	Einwohner- und Verkehrs-entwicklung falsch	x				Die Aussage "in Burgdorf, Oberburg und im übrigen Emmental stagnieren die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen" aus dem Synthesebericht ist klar falsch, da Burgdorf in den letzten Jahren eine markante Zunahme der Einwohnerzahlen aufweist und dies regelmässig öffentlich kommuniziert hat. Weitere falsche Aussagen finde ich im Bewertungsbericht: 1% Verkehrswachstum, obwohl in den weiteren Dokumenten 0.5% aufgezeigt wird.	x					Besten Dank für den Hinweis auf die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen. Es ist richtig, dass in Burgdorf und auch im übrigen Emmental in den letzten Jahren Entwicklungen entstanden. Die Aussage im Synthesebericht wird dementsprechend angepasst. Das in der Tabelle 14 erwähnte Verkehrswachstum von pauschal 1% p.a. bezieht sich nur auf allfällige Sensitivitätsberechnungen zur Kosten-Nutzen-Analyse. In der hier dokumentierten KNA geht das tatsächlich mit dem Verkehrsmodell ermittelte Verkehrsmengengerüst ein und ist damit vollständig kompatibel mit den Zahlen aus dem Verkehrsbericht; dies ist so auch in den Kapiteln 2.1 und 2.3 des Bewertungsberichts dokumentiert.	
2	Handlungsbedarf für Fuss- und Veloverkehr spezifizieren	x				Die Bewertung „Standard Kantonsstrassen“ ist für Fussverkehr unzutreffend und unbrauchbar, weil sie nur verkehrstechnische Aspekte (aus Sicht MIV) berücksichtigt. Unkorrekt wird in den Unterlagen der Begriff «Langsamverkehr» verwendet. Teilweise ist damit nur der Fussverkehr gemeint, teilweise Fuss- als auch Veloverkehr, teilweise nur der Veloverkehr. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsarten, insbesondere zum MIV, wird der Handlungsbedarf nur vage und flüchtig ohne Bezug zu Örtlichkeiten und effektiven Verhältnissen abgehandelt. Grundsätzlich sind jeweils die betreffenden Verkehrsarten konkret aufzuführen, da sowohl Anforderungen als auch Verhalten und Verkehrsabläufe sehr unterschiedlich sind.	x					Die Bewertung "Standard Kantonsstrassen" ist auch für den Fussverkehr anwendbar und berücksichtigt die Bedürfnisse des Fussverkehrs. Es ist korrekt, dass das Resultat des Vorprojekts bisher im Bauprojekt nur in sehr gekürzter Form integriert wurde. Für die Auflage wird die Berichterstattung zum besseren Verständnis entsprechend ergänzt.	
1	Auf Ortsdurchfahrt keine Begegnungszone umsetzen			M12		Im Dorf hat es viele Anwohner und Gewerbe. Für sie ist eine gute Zufahrt und eine normale Strasse wichtig. Wir brauchen keine Begegnungszone. Für die Fussgänger bietet die 30 er Zone weniger Sicherheit. Es können keine Fussgängerstreifen eingezeichnet werden und dadurch wird eine Überquerung unsicher. Wir haben das gleiche Problem an der Lochbachstrasse, dort ist alles 30 er Zone. Die Fussgänger haben keinen Vortritt und es dürfen keine Fussgängerstreifen eingezeichnet werden. Wie sollen da die Fussgänger eine Strasse überqueren können? Die eingezeichneten Fussgängerstreifen sind gar nicht konform und daher eine Täuschung.	x					Mit dem Projekt VS BOH bzw. der Umfahrung Oberburg kann die Ortsdurchfahrt stark entlastet werden, d.h. nur noch ca. ein Viertel des heutigen Verkehrs fährt durch Oberburg. Daraus ergeben sich grosse Chancen für Oberburg: Die heute unzumutbaren Verkehrsbelastungen mit Stau und damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffemissionen entfallen, die Verkehrsfläche in Oberburg kann reduziert und stärker auf die Bedürfnisse des Velo- und Fussverkehrs ausgerichtet werden, das Siedlungsgebiet und insb. das Ortszentrum werden aufgewertet, die Aufenthaltsqualität stark verbessert und die an die Emmentalstrassen angrenzenden Parzellen siedlungsgerecht genutzt werden. Es handelt sich nicht um eine Begegnungszone mit Tempo 20 und Fussgängervortritt sondern um eine Tempo 30 Zone. Es ist richtig, dass Tempo 30 Zonen in der Regel keine Fussgängerstreifen enthalten. Dies hat den Vorteil, dass die Fussgänger die Strasse an jeder beliebigen Stelle queren können. Bei den zu erwartenden tiefen Verkehrsmengen und der niedrigen Geschwindigkeit ist die Verkehrssicherheit gewährleistet und das Queren der Strasse ohne Fussgängerstreifen einfach möglich. Im Bereich von Schulwegen wird die Anordnung von Fussgängerstreifen geprüft.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
3	Gestaltung Ortsdurchfahrt zu optimieren			M12		Die Ortsdurchfahrt von Oberburg muss unattraktiv werden./ Die vorgesehene Strassenbreite von 6m kann auch noch verkleinert werden.	x					Die Umgestaltung wird auf die durch die Umfahrung stark reduzierte Verkehrsmenge ausgerichtet. Um im genannten Strassenabschnitt eine maximale Verkehrsbelastung zu erzielen und möglichst den ganzen Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu verlagern, ist eine tiefe Geschwindigkeit anzustreben, deshalb Tempo 30 inkl. Rechtsvorrück. Das Temporegime 30 bedingt eine dazu passende Strassenraumgestaltung, so das insbesondere die seitlichen Flächen (Vorzonen zu den angrenzenden Gebäuden) besser genutzt bzw. den Fussgängern zur Verfügung stehen. Die im Projekt enthaltenen Verengungen sind so dimensioniert, dass sie auch von landwirtschaftlichen Fahrzeugen gut befahrbar sind. Für die Inbetriebnahme des Projektes VS BOH wird ein Verkehrsmonitoring vorgesehen. Sollten sich die getroffenen Massnahmen wider Erwarten als nicht ausreichend zeigen, können durch den Strasseneigentümer zusätzliche Massnahmen eingeführt werden. <i>Vergleiche zu fehlender Analyse Ist-Zustand auch Anliegen "Grundlagen der Massnahmen für Fussverkehr unvollständig"</i>
				M12		Auf Grund einer ersten Durchsicht kann festgestellt werden, dass - die Gestaltung in der vorliegenden Form für die Einführung von Tempo 30 absolut ungenügend ist - das gesamte Gestaltungsprojekt auf der Grundlage von SN 640 210ff grundsätzlich zu überarbeiten ist und in einem ersten Schritt die fehlende Analyse des Ist-Zustandes nachgeholt werden muss - dies für den gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt ab den beiden Kreiseln gilt	x					
				M12		Die Ortsdurchfahrt muss für Ausnahmetransporte befahrbar bleiben, was eine starke Einschränkung ist, welche auch die Funktion und Bedeutung der Umfahrung stark reduziert. - 2.2 Umgestaltung Ortsdurchfahrt :Die Grundsätze zu Umgestaltung bzw. zu Gestaltung allgemein (die Differenzierung zwischen „Umgestaltung Ortsdurchfahrt“ Seite 38 und Seite 40, Teilpunkt von Kap. 5.2.2 Gestaltung, ist nicht nachvollziehbar) sind rein verkehrstechnische Ansätze und entsprechen in keiner Weise den Grundsätzen der Strassenraumgestaltung gemäss den Normen SN 640 210ff. Dabei muss insbesondere der Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt werden. Bsp.: Breite des Fussweges im nördlichen Abschnitt nach der Einmündung Krieggasse mit 2.0m absolut ungenügend, Entfernung von FG-Streifen in Tempo-30-Zonen für Schulwege rechtlich nicht verbindlich und gefährlich. - Die Grundlagen zum Fussverkehr fehlen. Die korrekten Grundlagen zum Netz des Fussverkehrs sind zuerst zu erarbeiten, bevor die Massnahmen beurteilt werden können.	x					
1	Fehlerhafte Bezeichnungen in Projektunterlagen		x			In Lyssach gibt es keine Lyssachstrasse. Diese befindet sich in Burgdorf ab Nassi bis Innenstadt Burgdorf. Auf Intervention wurden zwar die Plangrundlagen nach dem Mitwirkungsanlass sofort umbenannt, in den Berichten ist jedoch immer noch teilweise schwierig feststellbar, was nun gemeint ist. Auf Lyssacher Gemeindegebiet heisst die fragliche Strasse ab McDonald's-Kreisel «Schachenstrasse». Der Teilabschnitt Lorenzkreisel bis Autobahnkreisel heisst eigentlich «Emmentalstrasse». Zudem befindet sich die Gemeindeverwaltung korrekterweise an der Hubelgasse (nicht Hubelgasse).				x		Vielen Dank für die Hinweise. Die Projektunterlagen werden für den weiteren Projektverlauf angepasst.
5	Neue Bahnunterführung McDonalds-Kreisel zur Vermeidung Ausweichverkehr		x			Wir begrüssen insbesondere das Projekt beim Bahnhof Buchmatt aber auch beim Spital. Jedoch sind wir besorgt, dass während dem Umbau insbesondere die Quartiere Ey (insbesondere Eystrasse) sowie Neumatt/Felsegg (insbesondere Willestrasse) über die Massen durch Mehrverkehr belastet werden. Meist werde solche Umfahrungen für Verkehrsteilnehmer zur Gewohnheit, so dass die Verkehrsbelastung auch nach der Baubehendigung erhöht bleibt. Aus diesem Grund fordern wir, dass vor dem Beginn der Bauphase eine Bahnunterführung von der Buchmatt auf die Lyssachstrasse realisiert wird.	x					Für den Bau der Unterführung Buchmatt ist eine lokale Umfahrung vorgesehen, welche ausreichend leistungsfähig ist und nicht zu Ausweichverkehr aufs umliegende Strassennetz führen sollte. Die Lösung mit einer lokalen Umfahrung wurde genau aus dem Grund gewählt, um Ausweichverkehr aufs umliegende Strassennetz und Quartiere zu verhindern.
			x			Wir möchten unsere Forderung nach einer neuen Bahnunterführung vom MacDonald Kreisel / Buchmatt auf die Lyssachstrasse, die wir vor der Publikation des Mitwirkungsverfahrens eingereicht haben, bekräftigen! Wir sind nicht einverstanden, dass die Kirchbergstrasse alleinige Achse von der Autobahnausfahrt Kirchberg ins Emmental sein soll.	x					Diese Verbindung wurde in den vorangegangenen Projektphasen im Zuge eines umfassenden Variantenstudiums bereits geprüft und verworfen. Gegen eine Spange zwischen dem McDonald-Kreisel / Buchmatt und der Lyssachstrasse spricht unter anderem der Mehrverkehr für die Quartier entlang der Lyssachstrasse, der Steinhofstrasse und der Bernstrasse.
1	Strassen- statt Bahnunterführung			M3A		Wenn man den Umfang des Projektes Bahnunterführung Buchmatt anschaut, muss man sich fragen, warum nicht eine Strassenunterführung die bessere und günstigere Lösung wäre? Die Strasse würde ohne grössere Änderungen gleich bleiben und die Bahn verschwindet in einem Tunnel.	x					Eine Unterquerung der Strasse ist aufgrund der technischen Anforderungen der Bahn an die Linienführung, z.B. Längsneigungen nur unter erheblichen technischen und finanziellen Aufwand möglich. Aufgrund der grösseren Flexibilität der Strasse ist die Unterführung der Strasse die technisch und finanziell beste Lösung.
1	Zukünftige Nutzung Parzelle			M3A		Die nordwestliche Ecke der Parzelle ist momentan baulich schlecht genutzt. Das dort verlaufende Industriegleis ist seit Jahren ausser Betrieb und der Abbruch absehbar. Damit wird eine Überbauung ermöglicht und auch angestrebt. Wir verlangen, dass die zukünftige Überbauung dieses Teils der Parzelle durch die neue Unterführung in keiner Weise irgendwie beeinträchtigt wird!		x				Die geplante Unterführung wurde so projektiert, dass die unvermeidlichen Auswirkungen so gering wie möglich gehalten werden können.
1	Zusätzliche Unterführung direkt zum Spital			M3B		Der Umweg von der Stadt zum Spital wird deutlich verlängert, da nach der Unterführung die Strasse erst beim Chrügbeck wieder auf das heutige Niveau gelangen wird und erst hier abgezweigt werden kann. Weshalb wird nicht schon vor der Bahnunterführung der stadtauswärts fahrende Spitalbesucher durch eine zweite, etwas kleinere Unterführung direkt zum Parkhaus geführt? Dies diene der Entlastung des Kreisels. Allenfalls könnte bei diesem Abzweiger auch eine Einmündung Richtung Stadt für Notfall-Einsatzfahrzeuge (Krankenwagen) mit Ampel realisiert werden?	x					Ein direkter Anschluss des Spital über eine gesonderte Unterführung ist nicht verhältnismässig. Die Situation wird durch Entfallen der Bahnschranke und den Anschluss mit Kreisel massiv verbessert.
1	Wendeschlaufe nach Anforderungen Spital planen			M3B		Während den Bauarbeiten ist eine neue Wendeschlaufe vor dem Spital geplant. Um die Behinderung durch die Bauarbeiten für unsere Patienten und Besucher möglichst gering zu halten, wünschen wir, dass die Wendeschlaufe bereits für die Bauphase so erstellt wird, dass diese nach Bauende weiter verwendet werden kann und nicht noch einmal umgebaut werden muss. Die genaue Ausführung der Wendeschlaufe ist daher mit dem Spital abzusprechen.					x	Im Grundsatz stellt der Kanton den Bestand wieder her, kann sich aber vorstellen, das Provisorium als Endzustand herzustellen. Der Kanton ist aber nicht Genehmigungsinstanz der privaten Erschliessung. Die erforderlichen Genehmigungsschritte werden zwischen dem Regionalspital und der Baudirektion der Stadt bilateral geklärt.
1	Verschiebung Bushaltestelle Pestalozzi		x			Die unkontrollierte und grenzenlose Überbauungswut im Fischermätteli wird so oder so zu zusätzlichen Problemen auf der gesamten Länge der Heimiswilstrasse führen. Als wirksame Entlastungsmassnahme sollte die Bushaltestelle vor dem Pestalozzischulhaus weg von der Strasse in den massiv überdimensionierten Grün-, Radweg- und Trottoirbereich verlegt werden.	x					Die Bushaltestelle vor dem Pestalozzi-Schulhaus liegt ausserhalb des Projektperimeters VS BOH., d.h. mit dem Projekt gibt es dort keine Veränderungen.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Beteiligung an Verkehrsmaßnahmen der Gemeinde		M8			Der Gemeinderat befürchtet durch die Dosierung eingangs Burgdorf (von Richtung Hindelbank) und eine OV-Bevorzugung Bern-/Steinhofstrasse einen massiven Mehrverkehr einerseits bei der Ortsdurchfahrt, andererseits über die Verbindungsstrasse von Ramsi nach Lyssach. Damit der Durchgangsverkehr im Hinblick auf die Umsetzung des Massnahmenplans im normalen Rahmen bleibt, prüft der Gemeinderat die Umsetzung verschiedener Massnahmen. Der Gemeinderat bittet, die Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen in der Gemeinde zu unterstützen und die Kosten zulasten der Verkehrssanierung Burgdorf — Oberburg — Hasle zu übernehmen.	x						Unabhängig vom Projekt VS BOH nimmt der Verkehr aufgrund des Siedlungs- und Mobilitätswachstums praktisch auf dem ganzen Strassennetz der Region bis ins Jahr 2040 weiterhin zu, u.a. auch der betreffenden Gemeinde (dieser Zustand wird als Referenzzustand 2040 bezeichnet, d.h. die Verkehrssituation, wenn das Projekt VS BOH nicht realisiert würde). Im Vergleich zu diesem Referenzzustand 2040 nimmt der Verkehr 2040 bei realisiertem Projekt inkl. Verkehrsdosierungen im Siedlungsgebiet der betroffenen Gemeinde leicht ab. Verkehrsmassnahmen auf dem Gemeindestrassen liegen in der Kompetenz der Gemeinde und können durch die Gemeinde unabhängig vom Projekt VS BOH getroffen werden.
1	Knoten Nord unnötig			M20		Der Kreisel Ortseingang Oberburg (Seite Burgdorf) ist eigentlich überflüssig und verbraucht nur unnötig Kulturland. Eine 'Halbausfahrt' würde reichen. Wer von Oberburg kommt, will nicht in den Tunnel, und wer aus dem Tunnel kommt, will nicht nach Oberburg zurück. (Von Burgdorf her braucht es nur einen Abzweiger nach Oberburg, und von Oberburg her eine 'Aufahrt' in die Umfahrungsstrasse).	x						Eine Halbausfahrt ist nicht ausreichend, da auch der von Oberburg her kommende Verkehr der Emmentalstrasse, inkl. jenem von Krauchtal her, am Anschluss in Richtung Burgdorf einfädeln muss.
1	Nutzung Tunnel mit Landwirtschaftsfahrzeugen			M20		Bezüglich landwirtschaftlicher Fahrzeuge, sofern sie z.B. 40 km/h fahren, wäre zu prüfen, ob sie nicht auch die Umfahrung benützen sollten. Ein diesbezüglicher Entscheid könnte zu einem späteren Zeitpunkt gefällt werden (vor der Inbetriebnahme).	x						Landwirtschaftliche Fahrzeuge sollen aus Sicherheitsgründen und zur Gewährleistung einer behinderungsfreien Benutzung der Umfahrung im Tunnel nicht zugelassen werden. Sollten sich aber im Betrieb auf der umgestalteten Ortsdurchfahrt wider Erwarten Schwierigkeiten ergeben, können die landwirtschaftlichen Fahrzeuge zu einem späteren Zeitpunkt auf der Umfahrung zugelassen werden.
1	Erweiterung Station Hasle, neuer Kreisel beim Bahnhofplatz				x	Gesamtheitlich gesehen würde man besser eine Lösung zusammen mit der Bahn angehen. Anstatt eine neue Strasse hinter dem Bahnhof durchzuführen, würde man besser ein weiteres Gleis (6) anfügen. Die Gleisanlage müsste so geändert werden, dass die heutigen Gleise 3 + 4 dem Verkehr Richtung Langnau dienen, das heutige Gleis 5 und das zukünftige Gleis 6 dem Verkehr Richtung Thun, alle behindertengerecht ausgeführt. Somit könnte man die heutigen Gleise 1 + 2 aufheben und das Bahnhofsgebäude abbauen. So kann nun vor der Gleisanlage viel Platz geschaffen werden. Es kann ein gut ausgebauter Kreisel für den Verkehr erstellt werden. Die Fussgänger-unterführung muss beibehalten und noch ausgebaut werden. Möglichst wenige Fussgänger sollen die Strasse oberirdisch queren, um den Verkehrsfluss nicht zu hemmen. Auch an der Kreuzung in Riefershäusern muss ein Kreisel eingeplant werden und ein überregionales Ampeldosiersystem muss bei starkem Verkehrsaufkommen die Verkehrsströme leiten. Weiter muss nun möglichst bald ein allwettertauglicher Veloweg von Burgdorf nach Hasle erstellt werden, mit Anschluss an den bestehenden Veloweg Richtung Lützelflüh.					x	Die Planungen der Umfahrung Hasle sind mit den derzeit laufenden Planungen der Bahn im Bereich des Bahnhofs Hasle-Rüegsau abgestimmt und koordiniert. Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung für den Abschnitt Hasle stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Die Anmerkungen zur Umgestaltung des Bahnhofs und der Gemeindeverwaltung werden an den Bahnbetreiber und die Gemeinde weitergeleitet.	
3	Bahnübergang Hasle offen lassen				x	Der Bahnübergang Hasle soll offen bleiben. Besonders für die Landwirtschaft ist dies wichtig. Ansonsten wird die Umfahrungsstrasse von Traktoren gestaut. Dies wäre ein grosser Fehler. Die alte Strasse muss offen bleiben.	x						Um die maximale Wirkung der Umfahrung d.h. insbesondere eine maximale Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt zu ermöglichen, ist die Schliessung des A-Niveau-Bahnüberganges erforderlich. Bleibt er bestehen, wird ein Teil des Durchgangsverkehr weiterhin die alte Route benutzen und die Projektziele können nicht erreicht werden.
					x	Bitte den Bahnübergang offen lassen für den Verkehr -> Umfahrung weiterziehen bis in die Riefershäuserkreuzung. Somit müssten Reisende von Rüegsau her Richtung Thun müssten nicht so einen langen Umweg machen.	x						
1	Kreisverkehr beim Knoten Riefershäusern				x	Riefershäuserknoten zum Kreisel umbauen	x						Dieser Knoten liegt ausserhalb des Projektperimeters. Eine mögliche Umgestaltung des Knotens wird derzeit im Rahmen eines unabhängigen Projektes untersucht.
1	Verlängerung Mehrzweckstreifen			M13	A	Wir fordern, dass der Mehrzweckstreifen, der für eine Länge von 85m geplant ist, um 25m bis zum Einbieger in unsere Liegenschaft verlängert wird.	x						Die Verlängerung des Mehrzweckstreifens Richtung Oberburg liegt ausserhalb des Projektperimeters und würde einen Eingriff in den Gewässerraum auf der Westseite der Strasse bedingen. Für einzelne Private Hauszufahrten sind Mehrzweckstreifen nicht vorgesehen.
1	Zusätzliche Massnahmen zugunsten Verkehrsfluss		x			Weitere Massnahmen zur Verkehrsverflüssigung müssen gesucht und sofort eingeführt werden. Zumutbar wäre zum Beispiel ein generelles Linksabbiegeverbot sowohl auf der Kantonsstrasse wie den einmündenden Quartierstrassen zwischen Rössli- und Buchmattkreiseln. In diesem Bereich ist jeweils in kurzem Abstand ein Kreisel zum Richtungswechsel erreichbar.	x						Der Verkehrsfluss wurde mittels Simulationen und Verkehrsmodellen umfangreich analysiert und optimiert. Die gewählte Lösung erfordert keine zusätzlichen Massnahmen im Bereich der Rösslikreuzung oder generelle Linksabbiegeverbote aus den Quartierstrassen. Letzterer Vorschlag kann sich sogar negativ auf den Verkehrsfluss auswirken (Belastung der Kreisel ändert damit).
2	Zugang Bahnhof Hasle von Seite Hasle Dorf (Süd)				x	Der Zugang zum Bahnhof Hasle-Rüegsau von der Seite Hasle Dorf mit der Treppe zu Gleis 5 muss unbedingt erhalten bleiben. Die unmittelbar daneben geplante Umfahrungsstrasse darf diesen Zugang zum Bahnhof nicht verschlechtern oder sogar verunmöglichen. Der kurze Weg, wenn auch nicht behindertengerecht, ermöglicht es vielen Bahnfahrern den Bahnhof schnell zu erreichen. Würde dieser Zugang verunmöglicht, würde das Erreichen des Bahnhofs aus Seite Hasle Dorf bedeuten, dass die weiterhin stark befahrene Hauptstrasse zwei Mal oberirdisch überquert werden müsste. Was unangenehm und gefährlich ist und daher viele Leute vom Bahnfahren abhalten würde.	x						Der Zugang bleibt erhalten.
					x	Die Treppe als Zugang zum Bahnhof auf der Südseite sollte (wie auf dem Plan) auch effektiv weiterhin bestehen bleiben.	x						
1	Schelladestation für Elektroautos einplanen	x				Einen Antrag an das Projekt habe ich als Elektromobifahrer: Im gesamten Oberraargau existiert noch keine einzige Schnelladestation für Elektrofahrzeuge. Wie wäre es, wenn irgendwo auf der Neubaustrecke eine solch einfache Säule eingeplant würde?	x						Im Bereich der Umfahrungsstrassen ist die Anordnung eines Parkplatzes mit Schnelladestation nicht möglich.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
Thema: Projekt übrige (Variantenwahl)												
4	Variantenwahl generell überdenken (Kosten, Eingriffe in Natur)	x				Wir fordern hier zusätzliche weitergehende, tiefgreifende Massnahmen zur Verminderung vor allem des Quell- und Zielverkehrs im gesamten Perimeter der Verkehrssanierung.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist nachgewiesen. Die Bewertung des Projektes wurde nach dem vom Bund etablierten resp. anerkannten Verfahren NISTRA durchgeführte. Mit dem Projekt kann die Reisezeit vom Knoten Rieffershäusern im Hasle b.B. bis zum Kreisell Lyssachsachen auf dem Gemeindegebiet Lyssach um rund 15 Minuten verkürzt werden. Dieser massive Zeitgewinn trägt zum hohen volkswirtschaftlichen Nutzen des Projektes.
		x				Wenn der Kanton seiner eigenen Mobilitätsstrategie nachleben soll, muss er spätestens mit dem Vorliegen des neuen Verkehrsmodells auch für Oberburg und Hasle nochmals mit aller Ernsthaftigkeit den integrierten Ansatz einer Sanierung auf dem bestehenden Strassenkörper prüfen.	x					
		x				Es ist unbestritten, dass für die Bevölkerung von Oberburg eine Verbesserung der Verkehrslösung nötig ist. Aus meiner Sicht sollten trotz des fortgeschrittenen Planungsstandes andere Varianten geprüft werden, welche mit weniger grossen finanziellen Risiken und ökologischen Eingriffen verbunden sind. Auch die Umfahrungsstrasse in Hasle scheint wohl für den Durchgangsverkehr eine Verbesserung ZLI bringen, inwiefern die Emissionen die Lebens- und Wohnqualität im Dorf verbessern ist jedoch fraglich.	x					
5	Verkehrssystem strategisch anschauen	x				In Oberburg und Hasle sind Entlastungsmassnahmen dringlich. In Oberburg wurden während Jahrzehnten keine baulichen Massnahmen realisiert, entsprechend gross ist der Handlungsbedarf. Ob in Oberburg ein Tunnel und in Hasle die hochliegende lärmintensive Umfahrungsstrasse die angemessenen Lösungen sind, ist zweifelhaft. Der Nutzen von wenigen Minuten Zeitgewinn rechtfertigt die gigantischen Kosten nicht. Der Tunnel in Oberburg entlastet nur rund zwei Drittel des Dorfes und bedeutet mit den Einfahrtsbauwerken einen gewaltigen Eingriff in das Dorfbild. Ein wichtiges Einkaufszentrum der Region (Coop Oberburg), das in den nächsten Jahren ausgebaut wird, befindet sich fast exakt über der Tunnelmitte. In Hasle kann das Einkaufszentrum der Migros von Rüegsau her nur mit zweimaliger Durchquerung des Dorfes erreicht werden. Eine beträchtliche Zahl an Wegbeziehungen wird durch die neuen Bauwerke nicht kürzer, sondern länger und umständlicher. Es ist zu befürchten, dass sich die Versprechungen, der Verkehr in Oberburg und Hasle werde massiv abnehmen, nicht bewahrheiten, wie vor 20 Jahren in Kirchberg. Es wäre viel wichtiger, das Verkehrssystem im mittleren Emmental gesamtheitlich anzuschauen und mit geeigneten Massnahmen möglichst viel internen Verkehr auf den ÖV und auf den Langsamverkehr zu bringen. Burgdorf hat dies in den letzten 20-30 Jahren bereits sehr gut geschafft. Nur an wenigen Orten in der Schweiz sind so viele Menschen mit dem Velo unterwegs und erleben dies mehrheitlich positiv, wie die mehrmalige Auszeichnung als Velostadt in den letzten 10 Jahren gezeigt hat.	x					Die übergeordneten kantonalen und regionalen verkehrspolitischen Zielsetzungen und insbesondere auch die kantonalen Mobilitätsstrategien sind Gegenstand des kantonalen Richtplans, des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms (AP). Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie im Agglomerationsprogramm werden Massnahmen definiert, die zur Erreichung dieser Zielsetzungen dienen. Hier werden Massnahme im öffentlichen Verkehr, motorisierten Individualverkehr, Langsamverkehr, kombinierter Mobilität usw. festgelegt, die in ihrer Gesamtheit die kantonale Zielsetzung erreichen. Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ist eine Massnahme aus einer Vielzahl von Massnahmen die benötigt werden um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Es leistet seinen Beitrag an diesen Zielen, wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Erhöhung der Fahrplanstabilität, kann diese verkehrspolitischen Ziele aber nicht alleine erreichen.
						Bereits an der ersten Mitwirkung im Oktober 2015 hat sich die Partei kritisch zu den umfangreichen Strassenprojekten geäussert. Dabei wurde die Dringlichkeit von Entlastungsmassnahmen für Oberburg und Hasle nicht in Frage gestellt. Die Partei sprach sich damals für die Varianten Null+ aus, weil sie viel günstiger und schneller zu realisieren sind, geringere Abschreibungs- und Unterhaltskosten generieren, deutlich weniger Kulturland verbrauchen und weil ein gewisser Widerstand im System verbleibt, der einer weiteren Ausweitung der motorisierten Mobilität entgegen hält. Die Partei zeigte sich auch kritisch gegenüber den Umfahrungsvarianten, mit ihren schlechten Verhältnissen von hohen Investitionskosten zu prognostizierten Fahrzeitgewinnen. In der Mitwirkung wurde die Befürchtung geäussert, dass die Massnahmen der Variante Null+ nicht genügen werden, eine wirksame Verlagerung des MIV zum ÖV und zum Langsamverkehr zu bewirken. Die Partei Burgdorf forderte deshalb ergänzende Massnahmen, die Anreize schaffen, auf Alternativen zum MIV umzusteigen (Verbesserung des ÖV-Angebotes, Angebote für Fahrgemeinschaften, Mobilitäts-managements für Firmen, Attraktivitätssteigerung Langsamverkehr).	x					

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
3	Projektvariante Oberburg und Hasle mit Dosierung anstelle Umfahrung			x	x	Das vom Kanton vorgelegte Verkehrsmodell zeigt, dass die Verkehrsmenge in Oberburg und Hasle auch in 20 Jahren nicht grösser sein wird als heute in Burgdorf. Gemäss Verkehrsmodell wird der Verkehr in Oberburg und Hasle auch im Jahr 2040 geringer sein als in Burgdorf. Und er wird auch in 20 Jahren nicht grösser als in Burgdorf heute! Aufgrund dieser Zahlen ist es nicht nachvollziehbar, weshalb in Oberburg und Hasle eine Sanierung nicht nach dem gleichen Modell wie in Burgdorf möglich ist. Aufgrund des neuen Verkehrsmodells müssten konsequenterweise nochmals Varianten erarbeitet werden, welche auch in Oberburg und Hasle auf dem bestehenden Strassenkörper basieren. Auch wenn einige Liegenschaften weichen und z.B. vom Kanton gekauft werden müssten, können damit die Kosten für das Gesamtbauwerk wahrscheinlich auf weniger als 100 Millionen gesenkt werden. Das korrigierte Verkehrsmodell nimmt einige Kritikpunkte aus früheren Jahren auf, kann jedoch nach wie vor die Zukunft nicht abbilden, da es wie alle Modelle rückwärtsgerichtet ist und mit Parametern aus der Vergangenheit arbeitet. Die beobachtbaren gesellschaftlichen Entwicklungen der letzten 20 Jahre lassen jedoch Veränderungen im bisherigen Entwicklungstrend erkennen, welche vom Verkehrsmodell des Kantons noch nicht berücksichtigt werden: Der 'Mikrozensus Verkehr' zeigt, dass der motorisierte Individualverkehr pro Person bereits seit 20 Jahren bei gut 24 km/Tag stagniert, der im 20. Jahrhundert gültige Trend stetig zunehmender Autokilometer ist bereits im Jahr 2000 zum Stillstand gekommen! Der Führerscheinbesitz bei jungen Erwachsenen geht seit 20 Jahren kontinuierlich zurück, die Gesellschaft wird älter und ältere Menschen fahren weniger Auto... Richtigerweise wurden einige Grundannahmen im neuen Verkehrsmodell nach unten korrigiert. Die Anwendung dieses Verkehrsmodell als Grundlage für derart weitreichende Planungen und hohe Investitionen ist dennoch problematisch.	x						Hasle und Oberburg sind bereits heute, das heisst auch wenn der Verkehr zukünftig nicht mehr all zu stark zunehmen sollte, sehr stark vom Durchgangsverkehr und dessen negativen Auswirkungen wie Stausituationen, Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen. Der Anteil am Durchgangsverkehr liegt deutlich über der Menge des Ziel- und Quellverkehr in den beiden Ortschaften. Somit können durch die beiden geplanten Umfahrungen in Hasle und Oberburg die beiden Ortsdurchfahrten sehr stark, d.h. bis zu zwei Drittel des heutigen Verkehrs, entlastet werden. In Burgdorf hingegen ist der weitaus grössere Anteil des Verkehrsaufkommens Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist sehr gering und insbesondere weitaus geringer als in Oberburg und Hasle. Dies hat mit der Grösse und Funktion der Stadt Burgdorf als Regional- bzw. Agglomerationszentrum zu tun und entspricht der Situation von in der Grösse vergleichbaren Schweizer Städten. Eine Umfahrung in Burgdorf würde die Ortsdurchfahrt /Kantonsstrasse deutlich geringer entlasten als dies in Hasle und Burgdorf der Fall ist. Der Fokus ist Burgdorf liegt somit auf der Sicherstellung der Erreichbarkeit und Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses insb.. für den ÖV wie dies mit den Hauptmassnahmen des Projektes (Bahnunterführungen Spital und Buchmatt und Verkehrsdosierung/Buspriorisierung) vorgesehen ist. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE) bildet bestmöglich mit den aktuell bekannten Grundlagen und Erkenntnissen die zukünftige Verkehrssituation ab, welche nach wie vor von einem generellen Mobilitätswachstum (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzenwicklung, Mobilitätsverhalten wie z.B. weiterhin zunehmender Freizeitverkehr) ausgeht. Ob die von ihnen aufgezeigten dämmenden Entwicklungen sich flächendeckend und noch verstärkt durchsetzen, ist nicht gesetzt. Zum vorliegenden Projekt VS BOH: Hier besteht bereits mit der heutigen Verkehrsmenge Handlungsbedarf, auch wenn das weitere Verkehrswachstum längerfristig ausbleiben sollte.
1	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Oberburg weglassen				M12	Im Ortskern Oberburg wird es nach der angedachten Sanierung immer noch erheblich Verkehr geben, welcher nach Krauchthal/Bern abzweigt, und die Umfahrung nicht benutzen wird/kann. Auf eine teure Umgestaltung der alten Hauptachse, welche aus Erfahrungen andernorts, meist vor allem die Behinderung des Verkehrs mit sich bringt, (möglicherweise noch mit Tempo 30), kann getrost verzichtet werden. Das Geld hierfür kann anderswo mit einem wesentlich höheren Kosten /Nutzenverhältnis investiert werden.	x					Um auf der Ortsdurchfahrt eine maximale Verkehrsbelastung zu erzielen und möglichst den ganzen Durchgangsverkehr auf die Umfahrung zu verlagern, ist eine tiefe Geschwindigkeit anzustreben, deshalb Tempo 30 inkl. Rechtsvorrang. Das Temporegime 30 bedingt eine dazu passende Strassenraumgestaltung, so dann insbesondere die seitlichen Flächen (Vorzonen zu den angrenzenden Gebäuden) besser genutzt bzw. den Fussgängern zur Verfügung stehen.	
6	Umfahrung Oberburg verlängern				M20	Bei der Umfahrung Oberburg befürworten wir eine Verlängerung der Umfahrung südwärts bis zur Tschamerie.	x					Die Umfahrung Oberburg umfährt die neuralgischen Stellen im Ortszentrum Oberburg und entlastet dieses effektiv. Eine längere Umfahrungsvariante umfährt weniger verdichtetes Siedlungsgebiet. Zudem sind die verkehrlichen Schwachstellen nicht gleich prioritär wie im Ortszentrum anzugehen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verlängerung der Umfahrung bis zum Kreisel Biembach denkbar.	
					M20	Die Mehrzahl der Fahrzeuge auf der Emmentalstrasse ist Transitverkehr. Diesen durch einen Umfahrungstunnel zu leiten entlastet das Dorf stark und bringt die Fahrzeuge schneller ans Ziel. Schade endet der Tunnel in Richtung Hasle bereits bei der Bäckerei Baumgartner. Für den südlichen Dorfteil ist das fatal.	x						
					M20	Die Auswirkungen der Verkehrssanierung "Emmentalwärts" verbessern die Lebensqualität in Oberburg. Wir unterstützen daher den Bau der Umfahrung (M20). Leider endet der Tunnel bereits bei der Bäckerei Baumgartner.	x						
					M20	Der Tunnel in Oberburg ist grundsätzlich positiv zu begrüssen. Weshalb er nicht weiter nach Süden reicht, ist unverständlich. Der südliche Teil Oberburgs mit all den vielen Mehrfamilienhäusern geht komplett vergessen und leer aus.	x						
					M20	Weshalb wird der Tunnel nicht im Tagbauverfahren bis zum Bereich Punkt 13A oder 13B weitergeführt, ggf. auch als Strasse oberirdisch? Der ganze Dorfteil südlich dieses Kreisels wird nicht entlastet, obwohl hier bereits sehr viele Mehrfamilienhäuser stehen und dieses Gebiet auch langfristig noch Baulandreserven für die Entwicklung Oberburgs von Bedeutung sein wird. Bereits heute müssen viele Schulkinder den gefährlichen Schulweg der Emmentalstrasse entlang machen - für sie bleibt er gefährlich! Vor allem aus diesem Grunde muss die Umfahrung zwingend auch diesen Bereich beinhalten resp. umfahren.	x						
			M20	Nach Realisierung des Umfahrungsprojektes wird das Dorf Oberburg nur um gut zwei Drittel umfahren. Ab dem Kreisel "Oberburg Süd" Richtung Hasle b.B wurden in den letzten Jahren mehrere Wohnblöcke erstellt. Weitere dürften wohl noch gebaut werden. Die Bewohnern in diesem Dorfteil müssen dann die viel befahrene Emmentalstrasse weiterhin überqueren. Mit einer Verlängerung der Oberburgumfahrung bis in die Gegend der Firma Phytomed AG hätten auch diese Bewohner von der Entlastungsstrasse "Emmentalwärts" profitieren können!	x								

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
1	Verlauf der Umfahrung Oberburg zu ändern (Geologie)			M20		Ich frage mich immer noch, ob es sinnvoll ist, einen Tunnel im Grundwasser und Geschiebe-/Schotterbereich der Emme unterhalb bebautem Gelände zu bauen (Kostenexplosion wegen 'Unvorhergesehenem'). Ein Tunnel im Sandstein der umliegenden Hügel (Hasliberg/Rothoehle) erscheint mir bergbautechnisch einfacher.	x						
4	Notwendigkeit Umfahrung Oberburg in Frage gestellt			M20		Oberburg sollte städtebaulich gesamtheitlich betrachtet werden, und dann kommen vielleicht viel bessere Lösungen zu Tage. Es wäre nicht falsch zu überlegen, wieviel es kostet, mehrere für eine gute Gesamtlösung notwendige Liegenschaften zu kaufen und eine neue Gesamtlösung nach dem Modell Burgdorf (oder Wabern oder Köniz...) zu entwickeln. Das Budget, das heute für den Tunnel bereitgestellt werden soll, dürfte dafür mehr als ausreichen (Parzellen und Liegenschaften kaufen, neue Baulinien festlegen, Parzellen wieder verkaufen, öffentlicher Raum neu planen und umgestalten).	x					Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet, das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die einzelnen Massnahmen und Abschnitte des Projektes sind aufeinander abgestimmt und bewirken in ihrer Gesamtheit eine Verbesserung für den öffentlichen und privaten Verkehr, insbesondere auch für den Langsamverkehr im gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle. Der verkehrlichen und insbesondere der volkswirtschaftliche Nutzen ist nachgewiesen und wird hauptsächlich durch die Abschnitte Oberburg und Hasle generiert. Massnahmen zur Quartierentwicklung liegen in der Kompetenz der jeweiligen Gemeinden.	
				M20		Mit dem Umfahrungstunnel wird in Oberburg der stärkste Effekt der VS BOH spürbar. Der durchschnittliche Werktagverkehr (DWW) wird gemäss den Modellberechnungen von heute 18'470 Fahrzeuge pro Tag (2019) auf 18'417 Fahrzeuge leicht abnehmen (Referenz- Zustand 2040), mit der Umfahrung sich aber auf 5'902 Fahrzeuge reduzieren. Dennoch liegen diese DWW-Werte ohne Umfahrung unter denen von Burgdorf. Angesichts der enormen Kosten von 268 Millionen Franken für den Umfahrungstunnel und der aktuellen Finanzlage des Kantons mit einem sich abzeichnenden Peak bei den Investitionen wäre ein Marschhalt angezeigt, um mögliche Alternativen nochmals zu prüfen. Auch wenn das Projekt nun schon auf Stufe Bauprojekt entwickelt wurde, könnte mit einem Rückkommen auf den Ansatz Null+ zeitnaher eine Lösung realisiert werden. Zudem könnten mit dem grösseren finanziellen Spielraum Massnahmen für Quartierentwicklungen parallel zur Hauptachse investiert werden. Gemeinsam mit den Behörden von Oberburg könnten zudem mit Testplanungen Ideen für die bauliche Entwicklung entlang der Hauptachse erarbeitet werden.	x						
				M20		Da die geplante Umfahrung/Tunnel in Oberburg für uns persönlich keine Verkehrsverbesserung/Änderung bringt erachten wir sie für uns als nicht nötig. Wir erhoffen uns eine andere Lösung für Oberburg. Einen Kreisverkehr an der Löwenkreuzung und den Umbau des Kreisverkehrs Biembach finden wir ausreichend.	x						
1	Durchlass statt Bachumlegung Nord			M20		Es ist erkennbar, dass unsere Landwirtschaftsparzellen mit dem Projekt in erheblichem Ausmass in Anspruch genommen werden. Bezug nehmend zum Variantenvergleich „Bachlauf Nord“ sind wir der Meinung, dass die Variante 1 (Durchlass) den abgeschnittenen Raum optimal ausnutzt und eine wesentlich bessere Nutzung der Landwirtschaftsparzellen bietet. Aus diesem Grund ist die Variante 1 zu favorisieren. Die Bewertungen im Variantenvergleich können wir nicht teilen. Auf ökologische Kompensationsmassnahmen auf unseren Parzellen ist grundsätzlich zu verzichten. Die Brunnwasserfassungen, welche durch die Parzelle 2345 entwässert werden, sind im Projekt zu prüfen.			x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.	
1	Hasle und Oberburg grossräumig umfahren				x	Hauptanliegen bleibt eine grossräumige Umfahrung der Ortschaften Oberburg und Hasle, um die Lärm- und Stauproblematik zu reduzieren. Die bisherige Variante nimmt kaum Rücksicht auf die bestehenden Grundstücke. Soweit es überhaupt Sinn macht, einen Autobahnzubringer Emmental zu planen, sollte die Linienführung angepasst werden, indem die Ortschaften Oberburg und Hasle bei Burgdorf grossräumig umfahren werden. Die einzige sachentsprechende Lösung wäre es, einen Tunnel bis Hasle Kreisell zu ziehen.	x					Der Variantenentscheid zu Gunsten der gewählten Lösung stützt sich auf sorgfältige und umfassende Variantenstudien in den vorangehenden Projektierungsphasen. Mit der Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle wurde ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt erarbeitet das in seiner Gesamtheit die verkehrspolitischen Ziele für den gesamten Raum Burgdorf - Oberburg - Hasle unterstützt. Das partizipativ entwickelte Gesamtprojekt enthält die im Rahmen der 2015 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung konsolidierte Lösung. Die Umfahrung Oberburg umfährt die neuralgischen Stellen im Ortszentrum Oberburg und entlastet dieses effektiv. Eine längere Umfahrungsvariante umfährt weniger verdichtetes Siedlungsgebiet. Zudem sind die verkehrlichen Schwachstellen nicht gleich prioritär wie im Ortszentrum anzugehen. Zu einem späteren Zeitpunkt ist eine Verlängerung der Umfahrung bis zum Kreisell Biembach denkbar.	
1	Notwendigkeit Umfahrung Hasle in Frage gestellt				x	Durch Massnahme 15 ist eine Bündelung des Verkehrs über die bisherige Strecke möglich, die Umfahrung scheint unnötig.	x					Die Massnahme 15 beinhaltet ausschliesslich eine Fuss- und Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Riefershüsenerstrasse. Die vorgeschlagene Bündelung mit dem motorisierten Verkehr würde die Ist-Situation darstellen und zu keiner Verbesserung der jetzigen Situation führen.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschafft					Stellungnahme Bauherrschafft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
29	Verlauf der Umfahrung Hasle zu optimieren				M21	Umfahrung Hasle geht durchs Dorf - unausgereifte Lösung.	x					
					M21	Oberirdische erhöhte Führung der Umfahrungsstrasse von Hasle b.B. Um im Gesamtprojekt Kosten zu sparen, wird in Hasle nur eine oberirdische Umfahrung geplant. So wird Hasle Dorf in Zukunft von einem mehr als 70m breiten Verkehrskorridor mit Lärmschutzwänden zerschnitten. Autofahrer aus der Richtung Thun und Langnau werden zum Erreichen von Rüegsausachachen und Rüegsau mit der gewählten Variante unser Dorf zwei Mal durchfahren.	x					
					M12	M21 wird als Umfahrung bezeichnet, führt aber durch die Siedlung hindurch. Stattliche Häuser und ein Gärtnerbetrieb müssen weichen. Diese Planung muss revidiert werden. Wir sehen zwei Möglichkeiten: a) Nach Behebung des Staus am Bahnübergang dürfte es möglich sein, den verstopften Verkehr über den Bahnhofplatz zu führen und trotzdem akzeptable Querungen und Zugänge zum Bahnhof zu erreichen, zumal es sich hier um ein Verkehrs- und Geschäftszentrum und nicht um ein Wohnquartier handelt. Ähnlich wie mit M7 könnte auch die Einmündung von Rüegsau dosiert werden. Es erscheint wesentlich besser, den Verkehr hier zu bündeln, als über eine "Umfahrungstrecke" durch ein bisher ziemlich ruhiges Wohngebiet zu führen. b) Sollte nicht auf die "Umfahrung" verzichtet werden, müsste diese aber den Gegebenheiten besser angepasst werden: Durchs Siedlungsgebiet darf keine Überlandstecke geplant werden, höchstens eine Entlastungsstrasse mit 50km/h. Durch die Beibehaltung des Tempolimits bis in den Kreisel Oberburg Süd könnte die Strasse selbst wie auch die M13B schlanker dimensioniert werden. Die Lärmemissionen in der Talsenke nehmen bei höherer Geschwindigkeit rasch zu - sowohl in der Höhe (dB) als auch in der Ausdehnung. Durch die Echowirkung des Talhangs würde das Naturschutzgebiet entlang der Emme und das Naherholungsgebiet mit dem beliebten Spielplatz durch eine höhere Geschwindigkeit stark belastet.	x					
					M21	Die vorgesehene Umfahrungsstrasse beeinträchtigt das direkt angrenzende Siedlungsgebiet massiv. Die Hochstrasse wird weit herum gehört, trotz Lärmschutzwand. 80 Stundenkilometer sind daher nicht angemessen. Für viele Verkehrsbeziehungen (von Rüegsau zum Migros-Einkaufszentrum und Richtung Thun) entstehen längere Wegbeziehungen mit zweimaliger Durchquerung von Hasle. Die Wirkung dieser Umfahrung ist ebenfalls zweifelhaft.	x					
					M21	Wegen dieser Sackgasse wird der Verkehr aus Richtung Rüegsausachachen zweimal durch Hasle fahren müssen um z.B. ins Migros zu gelangen (Richtung Langnau).	x					
2	Umfahrung Hasle auf ganzer Länge unterirdisch führen				M21	Nicht nur zum Schutz der Bürger von Oberburg muss daher ein Umfahrungstunnel erstellt werden, sondern auch zum Schutz der Bürger von Hasle Dorf! Auch wenn die Kosten des Gesamtprojekts in die Höhe schnellen, wenn schon eine Umfahrung, dann nur eine Gute!	x					
					M21	Mit der M 21 sind wir nicht einverstanden. Die Strasse auf dem ganzen Abschnitt ist in einem Tunnel zu führen. Gem. OIK betragen die Kosten pro 10 m Tunnel 1 Mio. Fr. Nicht diese Kosten sind relevant sondern die Differenz zu dem vorgesehenen Projekt. Die Kosten für die Fahrbahn gibt es so oder so. Abziehbare Kosten: Keine Kosten für Ersatzland / k.K für Ersatzaufforstung / k.K für Verlegung der Wasserleitung WV Emmentalwasser / k.K. für Entschädigung von Kiesvorkommen..... Zudem haben wir weniger Lärmimmission Keinen Verbrauch von Fruchfolgefleäche (1.1 ha) Also eine gute Investition in die Zukunft !	x					

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w		
Thema: Projekt übrige (Strategie)													
15	Mobilitätsstrategie Kanton Bern ungenügend umgesetzt	x				Das Projekt ist ein Strassenbauprojekt und dementsprechend einseitig auf die Strasse ausgerichtet. Ansätze im Sinne der Mobilitätsstrategie des Kantons („Vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln“) finden sich in dieser Planung aber keine. Der Kanton gibt sich ambitionierte Konzepte, verfügt auf dem Papier über eine zeitgemässe Raumplanung und setzt auf Nachhaltigkeit – wenn es jedoch um konkrete Projekte geht, werden zahlreiche Grundsätze über Bord geworfen. In der umfangreichen Projektdokumentation werden zahlreiche Daten zu Umweltaspekten, Verkehrsentwicklung und Grundwasserproblematik ausgebreitet, eine kritische Würdigung derselben findet jedoch nicht statt. Obwohl das neue Verkehrsmodell eine deutlich geringere Verkehrszunahme zeigt als noch vor einigen Jahren prognostiziert, obwohl die Zeitersparnis deutlich geringer ist als früher versprochen und obwohl es unzweifelhafte Risiken bezüglich des Grundwassers gibt, werden kritische Teile des Projektes nicht grundsätzlich hinterfragt. Überlegungen zur Zukunft der Bahn im Emmental fehlen praktisch vollständig.	x						
		x				Mit der unverhältnismässigen Fokussierung auf die vorliegende „Lösung“ gefährdet der Kanton die dringend fortzuführen Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf und die Realisierung von wirtschaftlich und ökologisch sinnvollen und rasch realisierbaren Lösungen für Oberburg und Hasle. Die durchgehende Variante 0+ wäre wohl auch diesbezüglich um einiges umweltfreundlicher. So oder so sind Lösungen gefragt, die den MIV reduzieren und ihn im heutigen Mass oder sogar als zunehmend nicht einfach für die nächsten Jahrzehnte als gottgegeben betrachten.	x						
		x				Die Lösung Null + in Burgdorf, ist aufgrund des lokalen Quell- und Zielverkehrs klar einer Umfahrung vorzuziehen. Die gewählten Lösungen in Oberburg und Hasle sind keine guten Antworten auf unsere Verkehrsprobleme. Zukünftige Verkehrslösungen müssen innovativer sein. Ich kann Ihren einseitigen Blick auf "wie optimiere ich den Verkehr auf dem Strassennetz" nicht gutheissen.	x						
		x				Die Partei unterstützt die Umsetzung der Variante Null+ in Burgdorf. Sie ist aufgrund des hohen Quell- und Zielverkehrs einer Umfahrung klar überlegen. Die vorgeschlagene Lösung überzeugt noch nicht in allen Punkten. Das ganze Projekt trägt klar eine einseitige Handschrift zur reinen Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Die Punkte zur Strategie Gesamtverkehr des Kantons Bern werden nicht wahrgenommen.	x						
		x				Die Strategie Gesamtverkehr des Kantons Bern sieht folgende Grundsätze: 1) Verkehr vermeiden bzw. minimieren 2) Verkehr verlagern (Fussgänger, Velo, öV) 3) Motorisierten Verkehr sicher und verträglich abwickeln Das vorliegende Projekt sieht weder für Punkt 1) oder 2) irgendwelche Massnahmen vor, im Gegenteil: Der Verkehr wird nicht nur nicht vermindert, er wird laut den vorliegenden Modellen sogar zunehmen. Das zusätzliche Umlagerungspotential des MIV auf Velo- und vor allem auch auf Fussverkehr wird völlig ignoriert.	x						
		x				Der Neubau dieser Umfahrungsstrasse ist nicht kompatibel mit der Gesamtverkehrs-Strategie des Kantons Bern. Das vorliegende Projekt sieht keine Massnahmen vor, Verkehr zu vermeiden oder zu minimieren. Es fokussiert auf die Reduktion von Widerständen im Netz, so dass MIV und Busverkehr besser fließen. Die Vermutung, dass sich dieser Nutzen innert weniger Jahre durch eine Verkehrszunahme wieder neutralisieren wird, liegt auf der Hand und lässt sich an unzähligen Beispielen belegen. Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass in der aktuellen gesellschaftlichen und politischen Lage kein so grosses Strassenprojekt umgesetzt werden darf, wenn gleichzeitig Geld fehlt für andere Infrastrukturen oder gesellschaftliche Notwendigkeiten (Bildung, Altersvorsorge, Soziales...) Diese Tatsache, dass die Finanzierung des Projektes sehr unsicher ist, ist zugegebenermassen kein Argument gegen das Projekt an sich, sondern widerspiegelt bloss ein reales politisches Risiko.	x						
1	Korridor-Betrachtung für Gestaltungs-Konzept verwenden	x				Nach wie vor fehlt eine Korridor-Betrachtung als Grundlage nach SN 640 210 mit den entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Der Nachweis der Abschnittsbildung und der entsprechenden Vorgaben für Betrieb und Gestaltung ist nicht vorhanden, statt dessen überwiegen die bau- und verkehrstechnischen Vorgaben und Grundlagen.	x					Aufbauend auf die fundierten Netzanalysen und Ist-Zustandesanalysen in den übergeordneten kantonalen und regionalen Planungsinstrumente, insbesondere dem kantonalen Richtplan, dem regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK), dem Agglomerationsprogramm (AP) und dem Sachplan Veloverkehr des Kanton Bern wurde im Rahmen der vorangegangenen Projektphase (Vorprojekt) eine Korridorbetrachtung durchgeführt und das Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Hierbei wurden die übergeordneten Betrachtungen auf Projektiefe verfeinert.	

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft				Stellungnahme Bauherrschaft	
		G	B	O	H		nb	v	p	b		w
Thema: Projekt übrige (Nutzen)												
1	Bestehende Infrastruktur weiter entwickeln statt Ausbau	x				Brauchen wir ein Maximum, das viel kostet, viel zerstört und vor allem ein Verkehrsträger bevorzugt und so viel neuen Verkehr anzieht? Mit besserer Durchfahrbarkeit Burgdorf – Hasle würde weiterer Ausweichverkehr ab der Autobahn ins Emmental gezogen. Oder wollen wir mit einem Minimum clever alle Verkehrsträger stärken, bereits erstellte Infrastruktur gut weiterentwickeln und unsere Dörfer besser schützen.	x					Das Projekt ist ein verkehrsträgerübergreifendes Projekt, das keinen einzelnen Verkehrsträger bevorzugt, sondern ein Projekt, das die Probleme des öffentlichen und privaten Verkehrs, insbesondere auch des Langsamverkehrs löst. Das Projekt ist Bestandteil der übergeordneten kantonalen und regionalen Planungsinstrumente, insbesondere des kantonalen Richtplans, des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms (AP). Im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept sowie im Agglomerationsprogramm werden Massnahmen definiert, die zur Erreichung dieser verkehrspolitischen Zielsetzungen dienen. Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg - Hasle ist eine Massnahme aus einer Vielzahl von Massnahmen, die benötigt werden, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen. Es leistet seinen Beitrag an diesen Zielen, wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Erhöhung der Fahrplanstabilität oder die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr, kann diese verkehrspolitischen Ziele aber nicht alleine erreichen. Die Verkehrsprognose mit einem leichten Verkehrswachstum basiert auf der Grundlagen des offiziellen kantonalen Gesamtverkehrsmodells des Kantons Bern, welches 2018 aktualisiert wurde. Dieses berücksichtigt bestmöglich alle relevanten Gegebenheiten, die für eine Prognose erforderlich sind. Darin enthalten sind auch die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklungen mit entsprechenden Zunahmen in der Region Burgdorf-Emmental. Mehr Bevölkerung und mehr Arbeitsplätze führen zu mehr Mobilität bzw. mehr Verkehr in der Region. Ziel des Projektes VS BOH ist es, einen Beitrag zu leisten, die Gesamtmobilität in der Region Burgdorf unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger zu gewährleisten. Die im Projekt enthaltenen Verkehrsmanagement- und Buspriorisierungs-Massnahmen (inkl. Busspuren) steigern die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und schaffen gute Voraussetzungen für eine Verlagerung sowie die deutliche Verbesserung der Veloinfrastruktur hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit.
Themenbereich Verfahren												
Thema: Landerwerb, Dienstbarkeiten, Vereinbarungen												
9	Verfahren mit Parzellen, welche nicht im Besitz des Kantons Bern sind	x				Was ist mit unserer Parzelle vorgesehen?			x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.
		x				Von einer Massnahme ist unsere Parzelle direkt betroffen. Wie kann uns das Weiterführen der bisherigen Tätigkeiten ermöglicht werden?			x			
		x				Grundsätzlich ist im Projekt zu beachten, dass keinem Verlust unserer Flächen der Industrieparzellen entsprochen werden kann. Im Bereich Landwirtschaftszone erwarten wir eine entsprechende Realkompensation. Wir weisen darauf hin, dass in unseren Statuten die Bewirtschaftung eines landwirtschaftlichen Gewerbes speziell festgehalten ist. Während der Bauphase sind die Installationsplätze auf ein Minimum zu begrenzen und mit uns abzustimmen.			x			
		x				Eine Erschliessung bedingt den Bau einer Strasse auf unserer Parzelle. Wie sieht es mit dem zukünftigen Unterhalt aus?			x			
		x				Wir weisen heute bereits darauf hin, dass im Vorfeld verschieden wesentliche Themenfelder mit dem Kanton und der Stadt Burgdorf lösungsorientiert diskutiert werden müssen (bspw. möglicher Verzicht unseres Vorkaufsrechts, Zonenplanänderung, Baurechtsthemen, unterirdische Verbindung zwischen Parzellen, Landabtausch, -verkauf etc.).			x			
2	Entschädigung/ Ersatz für verlorenes Land	x				Wir verlangen, dass die Bedürfnisse der tangierten Grundeigentümer bestmöglich berücksichtigt werden. Grundeigentümer, die durch das Projekt Land verlieren, sollen, wenn irgendwie möglich und wenn sie dies wünschen Realersatz für verlorenes Land erhalten. Sonst erwarten wir, dass angemessene Entschädigungen für den verlorenen Boden bezahlt werden.			x			Im vergangenen Jahr haben Gespräche mit hauptsächlich betroffenen Grundeigentümern stattgefunden, wo ihre Befürchtungen und Anliegen abgeholt wurden. Diese wie auch die Mitwirkungs-Eingaben von Parzelleneigentümern werden im Projekt mit hoher Priorität geprüft und wenn immer möglich berücksichtigt. Nach Erhalt der Plangenehmigung werden Landerwerbsverhandlungen durchgeführt, wo der zu leistende Realersatz bzw. Entschädigungen vereinbart werden.
		x				Anhand der Landerwerbstabelle konnten wir feststellen, dass der Landerwerb bei uns doch ziemlich gross ist. Weil wir ausschliesslich von der Landwirtschaft leben, hätten wir lieber Realersatz als die finanzielle Entschädigung für die Fläche.			x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.
3	Entschädigung für Wertminderungen	x				Unsere Liegenschaft wird durch den Bau der Umfahrungsstrasse in ihrem Wert gemindert. Wir halten uns deshalb vor, zu gegebener Zeit ein Entschädigungsbegehren einzureichen. Wie wird das Schätzungsverfahren ablaufen und mit welchem Modell wird die Minderwertentschädigung berechnet? Wir fordern von den Behörden (Kanton, Gemeinde) die frühzeitige persönliche Information der Verfahrensabläufe und der öffentlichen Planaufgabe.			x			Im Plangenehmigungsverfahren können Entschädigungsbegehren mittels Einsprache angemeldet werden. In diesem Verfahren wird aber noch nicht über die Entschädigung entschieden. Allfällige Entschädigungen werden nach der Genehmigung des Projekts im Landerwerbsverfahren bestimmt; dabei können auch externe Schätzer beigezogen werden. Kann die Entschädigung nicht einvernehmlich zwischen Bauherrschaft und Betroffenen bestimmt werden, hat die unabhängige Enteignungsschätzungskommission darüber zu befinden.
		x				Die nötige neue Erschliessung auf die Parzelle XY hätte selbstverständlich zulasten der Bauherrschaft zu erfolgen. Eine Einsprache mit Lastenausgleichsbegehren (u.a. wegen Unzugänglichkeit des Geschäftes während Jahren) bleibt vorbehalten.			x			
1	Zukünftige Planung, Baurecht		x			Die Parzellen XY (Parkplatz) und ein Teil der Parzelle XY sind für die Weiterentwicklung vom unserem Betrieb sehr wichtig. Die Werkleitungen sind so zu planen und zu bauen, dass eine zukünftige Nutzung, inkl. unterirdischer Verbindung (blauer Pfeil) auch zu einem späteren Zeitpunkt möglich bleibt.					x	Der Kanton leitet das Anliegen an die Stadt weiter, da dieses nicht in seinem Kompetenzbereich liegt. Die Baudirektion der Stadt ergänzt, dass man wie bereits vorbesprochen mit dem Spital zusammenkommen wird. In Zonen mit Planungspflicht ist eine qualitätssicherndes Verfahren notwendig. Von Seite Eigentümer ist eine Masterplanung die Basis für die Definition des weiteren Vorgehens. Grundsätzlich ist die Bebaubarkeit des Areals im Sinne der Baudirektion. Die Werkleitungsverlegungen aufgrund der Bahnunterführung werden im Bereich der Zufahrt liegen und tangieren den Bereich Pleerweg (blauer Pfeil) nicht.
1	Ergänzende Erschliessung Parzelle			x		Unsere Parzelle ist mit einer Erweiterung zu erschliessen.			x			Wird in der nächsten Phase bilateral mit dem Eigentümer geklärt.

nb = nicht berücksichtigen, v = bereits vorgesehen, p = näher prüfen, b = berücksichtigen, w = weiterleiten

Anz.	Titel des Anliegens	Zuordnung Abschnitt und				Anliegen	Entscheid Bauherrschaft					Stellungnahme Bauherrschaft
		G	B	O	H		nb	v	p	b	w	
1	Kontaktaufnahme Anliegen Parzelle (Stromschacht)		M9			Wir bitten um eine frühzeitige Kontaktaufnahme, damit der Standort für den Stromschacht besprochen werden kann.	x					Wurde bilateral mit dem Eigentümer besprochen, Standort geklärt.
1	Ankündigung Einsprachen	x				Wir erwarten vom TBA, dass wir in die weiteren Planungsschritte einbezogen werden und die anstehenden Probleme weiterhin im direkten Gespräch konstruktiv angegangen werden. Wir behalten uns aber vor, unsere Rechte nötigenfalls auf dem Einspruchsweg und mit Entschädigungsforderungen geltend zu machen.	x					Der Einbezug der Eigentümer in die Planungsschritte wird wie bis anhin weiter gepflegt. Die Ankündigung von Entschädigungsforderungen wird zur Kenntnis genommen.
1	Verschiebung Werbepylon		M3A			Auf der Parzelle steht ein Werbepylon vom Areal Kirchbergstrasse XY. Dieser muss in Absprache mit uns an die neue Ausfahrt versetzt werden.				x		Dieses Anliegen wird berücksichtigt.
1	Einfluss Umlegung Mühlebach auf Wasserkraftwerk		M3A			Die Umlegung des Mühlebachs darf keinen negativen Einfluss auf das Wasserkraftwerk in der Buchmatt haben bezüglich Rückstau, Abflussmenge, etc. Dafür benötigen wir ein schriftliches Gutachten, bzw. Garantie von Ihnen	x					Der Projektverfasser bestätigt, dass kein negativen Einfluss auf Bachverlauf oberhalb besteht.
1	Verschiebung Busspur, Reduktion Bäume		M11			Die Busspur welche zusätzlich unsere Parzelle belastet, ist in Richtung West zu schieben und eine Bepflanzung mit Bäumen ist auf ein Minimum zu reduzieren.	x					Aufgrund der Bebauung auf der Westseite der Strasse (Massnahme 11) und der geforderten Strassenbreite, sowie Sicherungsmassnahmen für die Fussgängerquerungen, ist eine Verschiebung der Busspur nach Westen nicht möglich. Die vorgesehene Baumreihe ersetzt die heute bereits bestehende Baumreihe entlang der Oberburgstrasse ist so platzschonend wie möglich vorgesehen.
3	Abstimmung erforderliche Plangenehmigungs-Verfahren	x				Die Plangenehmigungsverfahren für die Versorgungsanlagen (gemäss Rohrleitungsverordnung für Gasanlagen) sind mit dem Projekt VS BOH-Projekt und den Bewilligungs- resp. Koordinationsbehörden terminlich und inhaltlich abzustimmen. Auch muss definiert werden, wie der umfangreiche Leitungsbau in das Planaufgabeverfahren integriert werden kann.			x			Die angesprochenen Punkte sind bereits berücksichtigt oder werden bilateral geklärt.
1	Kostenteiler Ausführung Werkleitungen Emmentalstrasse		M12			Sanierung Emmentalstrasse von Löwenkreuzung in Richtung Süden: Wann ist diese geplant? Wie ist der Kostenteiler zwischen dem Kanton als heutiger Eigentümer des Strassenkörpers und den Werkleitungseigentümern? Wieviel ist für die Sanierung dieses Strassenabschnittes vorgesehen, damit dieser werkmängelfrei der Gemeinde übergeben werden kann?	x					Dieser Abschnitt ist gemäss heutigem Projekt im Jahr 2030 vorgesehen. Die Kostenteilung erfolgt nach den gültigen gesetzlichen Regelungen bilateral mit den jeweilig Betroffenen.
1	Zuständigkeit und Kostentragung Löschwasserschutz z		M20			Wer ist für den Löschwasserschutz im Tunnel verantwortlich? Dies sollte bald geklärt sein, denn dies hat Einfluss auf unseren Generellen Wasserplan und die notwendigen Löschwasserreserven. Wie werden die entstehenden Kosten vom Kanton entschädigt?	x					Wird im Zuge der Planung bilateral abgestimmt.
1	Koordination Umgestaltung Bahnhofplatz Hasle (Bahn)				M14	Das Bahnhof-Projekt der Bahn und der Gemeinde mit den neuen Buskanten und dem Park+Ride sowie dem Veloweg auf der Riefershäuserstrasse auf der Ostseite des Bahnhofgebäudes muss koordiniert werden. Im Zusammenhang mit der Rückstufung der Strasse im Bereich des Bahnhofes Hasle-Rüegsau und der Neugestaltung des Wende- und Wartebereiches der Busse sollte auch die Anordnung der Park- und Rideanlage geprüft und überarbeitet werden. Eine gemeinsame Realisierung mit dem Strassenbauprojekt ist anzustreben. Die baulichen Massnahmen im Strassenbereich dürften auch Auswirkungen auf den Bahnhofplatz und die P+R-Anlage haben. Die Kostenbeteiligung des Kantons ist zu klären.					x	Die Umgestaltung des Knoten Bahnhofplatzes Hasle b.B. sowie des Bahnhofplatzes ist erst nach Realisierung der Umfahrung Hasle b.B. möglich. Die Koordination einer allfälligen Umgestaltung des Bahnhofplatzes im Zuge des Bahnhofprojektes der Bahn und der Gemeinde ist anzustreben und wird an die Gemeinde weitergeleitet.
1	Projekt zur Genehmigung einreichen (Bahn)	x				Bei sämtlichen, den Bahnbetrieb tangierenden, Bauteile ist uns der Bauvorgang sowie sämtliche statischen Nachweise sowohl im Bauzustand wie auch im Endzustand einzureichen. Die entsprechenden Unterlagen sind gemäss den Anforderungen der BAV-Richtlinie Anforderungen an Planvorlagen (VPVE) zu erstellen und gemäss der Richtlinie Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen durch einen Sachverständigen zu prüfen zu lassen. Die Ergebnisse sind uns in der nächsten Projektphase zur Prüfung einzureichen.	x					Wird bilateral geklärt.
1	Klärung Eigentumsverhältnisse Bauwerke (Bahn)	x				Die Eigentumsverhältnisse an den Bauwerken ist für uns nicht klar. Wem gehören diese Bauwerke? Müssen wir uns an den Kosten beteiligen? Wenn ja wie hoch sind diese Kosten und wer «besorgt» dieses Geld?			x			Die Eigentumsverhältnisse werden in noch abzuschliessenden Kreuzungsvereinbarungen zwischen Kanton und Eigentümer geregelt. Die Entwürfe sollen zur Planaufgabe abgestimmt sein, dass Klarheit zwischen den Parteien besteht.