

VORPRÜFUNG

**Einwohnergemeinde Urtenen-Schönbühl**

**Verkehrsrichtplan**

---

---

Mitwirkungsbericht

April 2025

## Inhalt

<b>A</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
1.	Gegenstand	3
2.	Verfahren und Eingaben	3
3.	Ergebnis der Mitwirkung	3
<b>B</b>	<b>Eingaben und Stellungnahmen</b>	<b>4</b>
1.	Allgemein	4
2.	Richtplankarte	8
3.	A Massnahmenpaket «Buslinien und Haltestellen»	11
4.	B Massnahmenpaket «Zentrum»	12
5.	C Massnahmenpaket «Fuss- und Veloquerung Nationalstrasse / Bahntrasse»	14
6.	D Massnahmenpaket «Grubenstrasse»	15
7.	E Massnahmenpaket «Ortseingänge»	16
8.	F Massnahmenpaket «Verkehrssicherheit Umfeld Schulhaus Lee»	16
9.	G Massnahmenpaket «Allgemeine Fussverkehrsinfrastruktur»	18
10.	H Massnahmenpaket «Allgemeine Veloinfrastruktur»	20
11.	I Massnahmenpaket «Allgemeine Verkehrssicherheit»	21
12.	J Massnahmenpaket «Aufwertung Strassenräume»	23
13.	K Massnahmenpaket «Verkehrsmanagement»	24
14.	L Massnahmenpaket «Übergeordnete Planungen»	29

## **A Zusammenfassung**

### **1. Gegenstand**

Die Gemeinde Urtenen-Schönbühl verfügt über einen kommunalen Gesamtrichtplan, welcher auch einen Teil Verkehr enthält. Der Gesamtrichtplan wurde 2008 beschlossen und genehmigt. Die Verkehrsmassnahmen wurden inzwischen mehrheitlich umgesetzt. Zudem hat die Gemeinde weitere Massnahmen zur Behebung einzelner Schwachstellen umgesetzt und damit das Verkehrssystem laufend optimiert. Seit 2008 hat sich das Verkehrssystem in Urtenen-Schönbühl nicht grundsätzlich verändert. Allerdings nahm die Verkehrsnachfrage durch das Bevölkerungswachstum der Gemeinde selbst sowie in den umliegenden Gemeinden zu. Die Bevölkerung der Gemeinde Urtenen-Schönbühl wuchs von 2010 bis 2022 um insgesamt 13 Prozent. Unter Berücksichtigung der sich verändernden Ausgangslage wurde 2023 vom Gemeinderat die Überarbeitung des kommunalen Richtplans, Teil Verkehr in Auftrag gegeben. Der Teil Verkehr wird in diesem Zusammenhang aus dem kommunalen Gesamtrichtplan herausgelöst und fortan als kommunaler Verkehrsrichtplan (VkRP) bezeichnet.

### **2. Verfahren und Eingaben**

Als kommunaler Richtplan hat der VkRP das gesetzliche Planerlassverfahren für Richtpläne zu durchlaufen. Dieses umfasst die öffentliche Mitwirkung, die Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), die Beschlussfassung durch den Gemeinderat und abschliessend die Genehmigung durch das AGR. Da der Richtplan nicht allgemeinverbindlich ist, erfolgt keine öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit und auch keine Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung. Der Gemeinderat hat vom 11. November bis zum 13. Dezember 2024 die öffentliche Mitwirkung zum Verkehrsrichtplan gewährt. Am 25. November 2024 fand zudem eine Informationsveranstaltung für alle Interessierten statt, an welcher über die Planung und die ihr zugrunde liegenden Absichten und Ziele informiert wurde. Während der Mitwirkungsfrist konnten Interessierte und Betroffene Anregungen und Einwände zur Planung einreichen. Während der Mitwirkungsfrist gingen 18 schriftliche Eingaben ein.

### **3. Ergebnis der Mitwirkung**

Die Mitwirkungseingaben und die jeweiligen Stellungnahmen des Gemeinderats werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht dargelegt. Die Planungsunterlagen wurden aufgrund der Mitwirkungseingaben überprüft und überarbeitet. Insgesamt wurden aufgrund der Mitwirkung mehrere Anpassungen an den Planungsinstrumenten vorgenommen (vgl. Lauf-Nrn. 20, 31, 61, 74, 78, 83 und nachfolgende Lauf-Nrn. i.Z.m. Bubenlooweg und Längenrüpstrasse). Im vorliegenden Bericht wird u.a. aufgezeigt, in welchen Punkten die Mitwirkungseingaben zu Anpassungen an den Planungsinstrumenten geführt haben.

## B Eingaben und Stellungnahmen

### 1. Allgemein

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
01	012	Eine aktive Rolle der Gemeinde in der Ortsplanung ist wünschenswert. Es ist darauf zu achten, dass durch neue Siedlungs- und Industriegebäude grundsätzlich möglichst wenig Mehrverkehr generiert wird. Neben der nötigen Erschliessung für Langsamverkehr und ÖV gehört dazu auch eine Förderung autoarmer Wohn- und Wirtschaftskonzepte.	Gemäss den kantonalen Vorgaben liegt die Ausgestaltung der Parkierung – im Rahmen gewisser Vorgaben (Bandbreiten) – weitgehend in der Hand der Bauherrschaften, welche diese Möglichkeiten i.d.R. nicht ausschöpfen. Im Rahmen von grösseren Entwicklungen wurde dieser Punkt bereits bisher angesprochen.
02	012	Mit kindergerechten Schulwegen kann die Reduktion des Autoverkehrs jetzt (Elterntaxis) und in Zukunft (Kinder fühlen sich sicher auf dem Velo und zu Fuss und gewöhnen sich an diese Mobilitätsformen) gefördert werden.	Kenntnisnahme.
03	012	Angesichts des begrenzten Platzes im Siedlungsraum sind Veloparkplätze zu priorisieren. Der MIV soll möglichst auf bestehende unterirdische und private Parkplätze verlagert werden.	Kenntnisnahme.
04	012	Angesichts der massiven negativen Umweltauswirkungen des MIV soll eine Förderung der Alternativen jederzeit angestrebt werden. In erster Linie sollen bestehende Lösungen konsequent umgesetzt werden. Darüber hinaus sind selbstverständlich auch neue Ansätze zu prüfen und zu entwickeln.	Mit dem zunehmenden Aufkommen der e-Mobilität werden die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs mindestens stark gemindert, wobei die Gemeinde hier keine Regelungskompetenzen und Einflussmöglichkeiten hat. Eine entsprechende Zielsetzung wurde formuliert (Ziel Nr. 8). Der Fuss- und Veloverkehr wird im Richtplan Verkehr schwerpunktmässig behandelt.
05	013	Die Erschliessung der möglichen Baulandreserve beim Lindholeweg (Schützenmurweg) ist nicht gelöst. Die Erschliessung ist planerisch sicherzustellen.	Es handelt bei der Schützenmur um eine unbebaute Fruchtfolgefläche. Eine Einzonung und die Schaffung einer Baulandreserve ist in geraumer Zeit nicht absehbar. Die Sicherstellung der Erschliessung müsste auf Stufe Nutzungsplanung erfolgen.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
06	014	Antrag: Vermehrt Geschwindigkeitskontrollen (Radar), ebenfalls gegen die schnellen Velofahrer, die mehr als 30 km/h fahren also 40 oder 50 km/h muss etwas unternommen werden.	Die Geschwindigkeitskontrolle ist Aufgabe der Kantonspolizei.
07	014	Mir wäre es sehr wichtig, wenn diejenigen, die beim Mitwirkungsverfahren mitgewirkt haben (Bürger) auch bei der Umsetzung ein Gehör bekommen.	Die Umsetzung von Massnahmen erfolgt gemäss den jeweiligen Verfahrensbestimmungen, welche ihrerseits Mitwirkungs- und/oder Beschwerdemöglichkeiten bieten.
08	015	Die konsequente Einhaltung der Lärm-Grenzwerte sollte in den Zielen erwähnt werden, (...) damit klar wird, dass ich Urtenen-Schönbühl dieser gesetzlichen Pflicht bewusst ist.	Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte ist eine übergeordnete Vorgabe, die bei allen Planungen zu berücksichtigen ist und von den zuständigen (übergeordneten) Stellen auch pflichtgemäss geprüft wird.
09	015	Falls nicht schon geschehen, muss sich Urtenen-Schönbühl ein Bild über den Sanierungsbedarf seines Strassennetzes gemäss Lärmschutzverordnung LSV machen. Der ermittelte Sanierungsbedarf wird möglicherweise Auswirkungen auf den Verkehrsrichtplan haben (Kanalisation MIV, zulässige Geschwindigkeiten, verbaute Strassenbeläge etc.)	Eine allfällige Lärmproblematik dürfte insbesondere die Kantonsstrassen betreffen, deren Überprüfung und Sanierung in der Kompetenz des Kantons liegt. Auf Gemeindestrassen sind keine Lärmgrenzwertüberschreitungen bekannt.
10	015	Mit Blick auf das Ziel Nr. 8 schlagen wir ein «über das ganze Gemeindegebiet betrachtet sinkendes» Parkplatzangebot als Zielvorgabe vor. Das «angemessene» Parkplatzangebot lässt viel Interpretations-Spielraum und könnte auch eine Zunahme bedeuten, welche wir ablehnen. Eine präzisere Formulierung wäre wünschenswert.	Die Formulierung «angemessenes und zeitgemässes Angebot an Parkplätzen» impliziert bereits eine gewisse Beschränkung des Angebots. Gerade an den hier angesprochenen ÖV-Knoten sollen die Umsteigemöglichkeit gewährleistet sein.
11	015	Der VCS begrüsst die vorgesehenen Massnahmen grossmehrheitlich. Insbesondere unterstützen wir ausdrücklich:	Kenntnisnahme.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ausweitung oder Einführung von Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen</li> <li>– Massnahmen, die zu einer besseren Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit führen</li> <li>– Konsequente Massnahmen gegen illegales Parkieren, insbesondere an Orten, an denen eine Gefahr für den Langsamverkehr zu erwarten ist (durch eingeschränkte Sichtweiten, Fahrbahnen, Trottoirs etc.)</li> <li>– Klar erkennbare Ortseinfahrten, die unmissverständlich klar machen, dass die Geschwindigkeit nun reduziert werden muss.</li> </ul>	
12	015	<p>Wir erlauben uns an dieser Stelle, der Gemeinde Urtenen-Schönbühl die Beratungs-Dienstleistungen des VCS Schweiz anzubieten. Es ist wichtig und richtig, dass die Gemeinde den selbständigen Schulweg fördern und Eltern-Taxis einschränken will. Das partizipative Angebot «VCS Mobilitätskonzept Schule» verfolgt das Ziel, die Schulwege einer Gemeinde zu analysieren und nachhaltig sicherer zu gestalten. Mehr dazu erfahren Sie hier: <a href="https://mobilitaetskonzept-schule.ch">https://mobilitaetskonzept-schule.ch</a></p>	Besten Dank für den Hinweis.
13	016	<p>Auf S. 16 des Berichts werden die Strassen mit regelmässigen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aufgezählt. Vom Bubenlooweg steht hier gar nichts. Ich zweifle an den erhobenen Daten!</p>	<p>Zum Zeitpunkt des Entwurfs des Verkehrsrichtplans waren der Gemeinde keine Daten zur Geschwindigkeitsüberschreitung auf dem Bubenlooweg bekannt. Zwischenzeitlich konnten Verkehrsstatistikerhebungen eruiert werden, die zeigen, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen in Fahrtrichtung Münchenbuchsee/Lyss zu beobachten sind (V85 liegt bei 46 km/h).</p>
14	016	<p>Im Bericht steht viel von den regionalen und kantonalen Vorgaben, darin steht auch, dass man mit den Nachbargemeinden zusammenarbeiten müsse. Wie funktioniert dies mit den Gemeinden Moosseedorf und Mattstetten? Warum sind die Fahrradwege, die teils auf oder nahe der Grenze liegen, nicht in den Karten erfasst?</p>	<p>In den einzelnen Massnahmen ist jeweils unter <i>Partner</i> aufgelistet, wenn bei der konkreten Planung und Umsetzung mit einer dieser Gemeinden zusammengearbeitet werden muss. Die Zusammenarbeit funktioniert bilateral auf Projektebene oder über die Regionalkonferenz. Eine Bezeichnung von Velowegen ausserhalb des Gemeindegebiets von Urtenen-Schönbühl ist nicht möglich.</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
15	016	Bemerkung zum Abschnitt 2.4 «Umgesetzte Massnahmen» (Seite 10): 1 Dorfeingänge umgesetzt 6 Eingangsporten mit Dosierung umgesetzt (...) Der Bericht müsste deutlicher auf die Missstände in diesem Bereich hinweisen.	Die entsprechenden Massnahmen liegen in der Kompetenz des Kantons. Dass die Wirkung teilweise noch nicht im gewünschten Mass eingetreten ist, ist sowohl dem Kanton als auch der Gemeinde bewusst. Die Gemeinde wird den Kanton auch weiterhin auffordern, die erforderlichen Verbesserungen umzusetzen.
16	018	Es nützt wenig, wenn im vorliegenden Verkehrsrichtplan die Probleme und Herausforderungen zwar dargestellt werden, jedoch keine konkreten Massnahmen zu den Problemlösungen skizziert werden. Da der Verkehrsrichtplan behördenverbindlich ist, bietet sich dadurch die Möglichkeit, konkrete Lösungsansätze aufzugleisen.	Der Richtplan enthält eine ganze Reihe von konkreten Massnahmen, welche die Probleme und Herausforderungen angehen.
17	018	Mit dem Verkehrsrichtplan sind die Grundlagen für die zukünftige verkehrliche Ausrichtung zu schaffen. Dieser Fokus wird vernachlässigt und stattdessen vorwiegend die Beseitigung von bereits seit Jahren feststehenden Schwachstellen thematisiert. Die Einschätzung der Planungsbehörde ist nicht glaubwürdig und berücksichtigt auch nicht den prognostizierten Mehrverkehr auf dem übergeordneten Strassennetz durch zukünftige Entwicklungen, welcher sich nachteilig auf die kommunale Verkehrserschliessung auswirkt.	Im Hinblick auf die zukünftige Verkehrsplanung ist es essentiell, diese Schwachstellen prioritär zu beseitigen. Dies dient namentlich dazu, einen allfälligen Mehrverkehr besser bewältigen zu können. Das übergeordnete Strassennetz kann in einem kommunalen Richtplan nicht geplant werden, dies muss auf Stufe Kanton resp. Region erfolgen.
18	018	Die Unterführung Moosstrasse/Sand soll ausgebaut werden. Die Beseitigung des Engpasses (schmale Unterführung SBB und Autobahn) würde mithelfen, die prekäre Verkehrssituation im Zentrum zu entlasten. Mit einem entsprechenden Ausbau (u. a. Trottoir) könnte auch die Verkehrssicherheit für alle Benutzer erhöht werden.	Die – behauptete, jedoch eher unwahrscheinliche – Entlastung des Zentrums durch den Ausbau der Unterführung hätte nachteilige Auswirkungen auf andere Strassen, insbesondere auch die Bahnhofstrasse.
19	018	Im Rahmen des Verkehrsrichtplans müssen m.E. die problematischen Zonen hinsichtlich Erschliessung ermittelt werden und in die zukünftige Verkehrsplanung einfliessen. Kann eine sinnvolle Erschliessung eines Baugebietes aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen von	Die Verbindungen mit absehbaren baulichen Entwicklungen (u.a. die Grubenstrasse) wurden im Richtplan berücksichtigt, die entsprechende Erschliessung kann sichergestellt werden. Der Verkehrsrichtplan dient als Grundlage für die parallel laufende Revision der Nutzungsplanung. bei

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		<p>der Gemeinde nicht sichergestellt werden, haben diese Erkenntnisse unbedingt in die Grundlagen der für die zukünftige Nutzungsplanung einzufließen.</p> <p>Wie die Erfahrung zeigt (Rosenweg, Finkenweg, Blumenweg) führt die Verdichtung nach innen zu Zielkonflikten und in der Regel aufgrund der engen Platzverhältnisse für die Gemeinde zu kaum lösbaren Herausforderungen. Gegen den Willen der Nachbarschaft, die auch die Erschliessungskosten gemeinsam zu tragen haben, muss die Gemeinde die Erschliessung für den Bauwilligen sicherstellen resp. durchsetzen. Beim Scheitern der Kostenüberwälzung auf die angrenzenden Grundeigentümer trägt letztendlich die Gemeinde ein nicht abschätzbares Kostenrisiko.</p>	<p>gewissen (Privat-)Strassen gab es in der Vergangenheit Probleme, wobei das entsprechende Vorgehen und die Anforderungen im übergeordneten Recht geregelt sind. Strassenübernahmen durch die Gemeinde erfolgen nur bei Strassen, die in ordnungsgemäsem Zustand sind. Es besteht deshalb kein Kostenrisiko für die Gemeinde.</p>

## 2. Richtplankarte

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
20	001	<p>(...) haben wir mit Erstaunen festgestellt, dass der Adlerweg und der Übergang über unser Brüggli immer noch als offizieller Schulweg gekennzeichnet ist. Die Gemeinde wurde bereits darauf aufmerksam gemacht, dass das Brüggli im Besitz der Eigentümer Adlerweg 9 bis 21 ist und somit auch zum dessen Privatareal gehört.</p> <p>Es ist auch in unserem Interesse, dass die Schulkinder einen möglichst sicheren Schulweg haben. Deshalb würden wir es auf Zusehen hin dulden, dass die Schulkinder den eingezeichneten Weg am Block Adlerweg 8 und dann über unser Brüggli nehmen können. Gerne erwarten wir eine Stellungnahme oder Kontaktaufnahme, so dass eine allseitig zufriedenstellende Lösung gefunden werden kann.</p>	<p>Bei der in der Grundlagenkarte Fuss- und Veloverkehr eingezeichneten bestehenden Fusswegverbindung handelt es sich um einen Zeichnungsfehler. Die Verbindung wird aus der Grundlagenkarte entfernt.</p> <p>Der Gemeinde ist es ein Anliegen, dass längerfristig eine sichere Schulwegverbindung vom Adlerweg zur Mattenstrasse gewährleistet werden kann (genaue Wegführung offen). Im Verkehrsrichtplan wird die Verbindung deshalb als «geplanter Fussweg» und Schulweg mit entsprechender Massnahme (vgl. Massnahme Nr. G4) aufgenommen. Die Gemeinde wird zu gegebener Zeit mit den betroffenen Grundeigentümer:innen Kontakt aufnehmen, um eine einvernehmliche Lösung zu finden.</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
21	002	<p>Der Zugang zur Parz. Nr. 1054 ist im Privatbesitz, wird von der Liegenschaftsverwaltung Bettschen AG verwaltet und ist gemäss Ortsplan auch kein Durchgangsweg. Auch gilt es zu beachten, dass wir seit Jahren umgeben sind von diversen Verbotstafeln und Bussenandrohungen von Fr. 1'000.–. Ebenso gilt es zu erwähnen, dass die Parz. Nrn. 1286, 1285 explizit von uns, vom Adlerweg 8, nicht betreten werden darf. Interessant wäre auch zu wissen, wem die Holzbrücke gehört und wer das Recht hat diese zu benutzen.</p> <p>Wir bitten Sie unsere geschilderten Sachverhalte aufzunehmen und nach Lösungen zu suchen, die allen dienlich sind.</p>	Siehe oben.
22	003, 008	<p>Wir bitten darum, den Verkehrsrichtplan im Hinblick auf den Friedhofsweg zu bereinigen. Der Friedhofweg zwischen Parkplatz Kirche und Solothurnstrasse wird im Verkehrsrichtplan als «Veloweg (Hauptverbindung)» ausgewiesen. Das ist nicht sachgerecht, da es sich dabei, wie im Bericht festgehalten, um «eine langgezogene Treppe» handelt. Hingegen dient dieser Abschnitt sehr wohl als Fussweg und insbesondere als Schulweg zu Fuss; diese beiden Nutzungen aber fehlen im Verkehrsrichtplan.</p>	Die Feststellung ist korrekt, der Fehler wird korrigiert.
23	008	<p>Der Verbindungsweg Bahnhof SBB – Polizeiposten (Gbbl. Nr. 1270) ist als Fussgängerzone eingezeichnet. Die Landgasthof Schönbühl AG ist Eigentümerin von diesem Stück Land.</p>	Der Weg ist mittlerweile mit einem öffentlichen Wegrecht im Grundbuch eingetragen.
24	014	<p>Auch die Flurwege muss man im Auge behalten (...) Viele Flurwege sind nicht dort, wo sie sein sollten, Abweichung bis zu 1 m gegenüber Plan.</p>	Die (privaten) Flurwege werden im Verkehrsrichtplan nicht behandelt.
25	016	<p>Die Fuss- und Fahrradwege (Schulanlage Lee) sind klarer, lesbarer auf den Karten festzuhalten. (...) sind wichtige Teile der Verkehrssicherheit (Unterführung Fussgänger und Fahrradfahrer unter der Solothurnstrasse</p>	Die Lesbarkeit des Plans ist grundsätzlich gut. Teilweise führt die Häufung von Inhalten v.a. in zentralen Lagen zu Überlagerungen, was sich jedoch nicht vermeiden lässt. Die Fusswegverbindung auf Höhe der Unterführung ist korrekt dargestellt. Beim Veloweg via die Treppe handelt

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		bei der Schulanlage Lee) nicht erwähnt oder falsch eingetragen (Schulweg Hauptverkehr Fahrradweg – grün) via Friedhofweg (heute Treppen).	es sich um einen Fehler, welcher korrigiert wird.
26	016	<p>Sofern möglich sollten Fuss- und Fahrradwege getrennt verlaufen, was lange nicht immer möglich ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Für die hintersten (östlichen) Teile von Grubenstrasse und Feldegg wäre es den fahrradfahrenden Schülern zumutbar via Grauholz- oder Hohrainstrasse ins Unterdorf und durch die Etmatt zur Unterführung zu gelangen.</li> <li>– Alle Schüler aus dem «Moos» können wählen ob sie am Megastore Coop vorbei durch die (noch) gefährliche Unterführung zum Zentrum 2 gelangen wollen oder durch die beiden Unterführungen über den Bahnhofplatz und am Gasthof vorbei.</li> <li>– Die Schüler der Wohngebiete Lysstrasse, Seematte, Mattenweg nutzen den Bach- und den Reckholderweg als Schulweg.</li> </ul>	<p>Dies ist aufgrund der vielerorts beschränkten Platzverhältnisse nur selten möglich.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
27	016	<p>Sehr gut finde ich den Vorschlag, den «vorhandenen Durchgang» vom Adlerweg zum Mattenweg als Fussweg für die Schüler zu öffnen. Die privaten «Kriegereien» über den Besitz der Holzbrücke sind zu stoppen, die Brücke (auf öffentlichem Grund, Urtenenbach) ist ein wichtiger Teil eines sicheren Schulweges. Dazu gehört auch der richtige Platz des Fussgängerstreifens auf der Lysstrasse.</p>	Kenntnisnahme.
28	018	<p>Obschon eine nationale Veloroute durch unser Dorf führt und entsprechend ausgeschildert ist, ist sie in der Grundlagenkarte Fuss- und Veloverkehr nicht aufgeführt.</p>	<p>Die angesprochene SchweizMobil-Route ist in der Richtplankarte als Hauptverbindung dargestellt.</p>
29	018	<p>Auch in Zeiten von Dichtstress ist das private Eigentum zu achten und zu respektieren. Es geht nicht an, dass öffentliche Erschliessungen ohne entsprechende Dienstbarkeiten über privates Grundeigentum geplant werden. Gemäss Grundlagenkarte Fuss- und Veloverkehr führt der</p>	<p>Auf Stufe Richtplan spielen Parzellengrenzen, Grundeigentumsverhältnisse und Dienstbarkeiten eine untergeordnete Rolle, hier geht es um die behördenverbindliche Planung von zweckmässigen Verbindungen. Im Rahmen der späteren Planung und/oder Projektierung sind diese</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		eingezeichnete Schulweg über ein privates Grundstück am Adlerweg, ohne dass ein öffentliches Wegrecht besteht. Auch beim Verbindungsweg zwischen Mühlestrasse und Etmattstrasse (Weg unterhalb der alten Mosterei) besteht m.W. kein öffentliches Wegrecht.	Rahmenbedingungen selbstverständlich zu berücksichtigen.

### 3. A Massnahmenpaket «Buslinien und Haltestellen»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
30	012	Die gute ÖV-Erschliessung ist ein riesiger Standortvorteil der Gemeinde Urtenen-Schönbühl. Im Fokus sollen nun begleitende Massnahmen stehen, welche die Erreichbarkeit und Attraktivität des ÖV-Angebots weiter stärken.	Kenntnisnahme.
31	012	A1: Die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle Schönbühl RBS, Bahnhof ist dringend angesagt. Angesichts der gesetzlichen Vorgaben aus dem Behindertengleichstellungsgesetz (2004) wonach alle ÖV-Haltestellen per Ende 2023 barrierefrei gestaltet sein sollten, ist die Priorität aus unserer Sicht hoch.	Die Priorität wird auf hoch korrigiert. Allerdings liegt die Zuständigkeit für Bushaltestellen an der Kantonsstrasse beim Kanton, so dass die Gemeinde hier nur beschränkt Einfluss nehmen kann. Ein erstes Projekt wurde seitens Kanton bereits präsentiert.
32	012	A2 & 3: Ein Pilotversuch zur Stärkung der Busverbindungen ist begrüssenswert. Damit ein fahrplanmässiger Betrieb möglich wird, muss jedoch dafür gesorgt werden, dass die Busverbindungen möglichst nicht im Stau stecken bleiben. (Ampelsystem, Routenwahl, Fahrspuren, ...)	Kenntnisnahme.
33	015	Damit das ÖV-Angebot attraktiv bleibt, ist eine hohe Fahrplanstabilität wichtig. Beim strassengebundenen ÖV besteht die Gefahr, dass er vom MIV behindert wird, insb. in den Spitzenstunden. Eine zweckmässige ÖV-Priorisierung kann dem entgegenwirken.	Kenntnisnahme.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
34	016	Den RBS-Bus von Mattstetten nach Urtenen (Schulhausstrasse) zu «verlängern» ist absolut richtig und bringt den Nachbarn sehr viel. Dasselbe gilt für den BUS 38. Eine Verlängerung bis zum Shoppyland ist nur eine erste Etappe, die Verlängerung bis nach Münchenbuchsee (Bielstrasse) muss zeitgerecht folgen. Warum sind diese beiden Planungen nicht in der «Grundlagen-Karte öffentlicher Verkehr» erfasst?	Eine Verlängerung nach Münchenbuchsee und zum Shoppyland wird als wenig realistisch erachtet, da hier bereits eine Verbindung besteht resp. keine genügende Nachfrage bestehen dürfte.
35	018	Die Optimierung des lokalen ÖV-Angebots und der im Raum stehende Pilotversuch der Buslinie Nr. 38 müsste prioritär behandelt werden, wenn in den nächsten 10-20 Jahren Verbesserungen (z. B. die Anbindung aller Schulstandorte oder die Arztpraxen an einen Ortsbus) erzielt werden möchte.	Der Pilotversuch ist für die Gemeinde Urtenen-Schönbühl insofern nicht von hoher Priorität, als dieser die ÖV-Erschliessung der Nachbargemeinden betrifft und zudem in der Kompetenz der Region steht. Zudem weist das gesamte bebaute Gebiet bereits heute eine vergleichsweise sehr gute ÖV-Erschliessungsqualität auf.
36	018	Die Beseitigung der Schwachstelle (Seite 13; barrierefreie Bushaltestelle) lässt sich beim Bahnhof Schönbühl RBS (Zentrum) aus technischen Gründen (Kurve) nicht realisieren. Mit der Verlegung der Bushaltestelle an den Bahnhof Schönbühl Shoppyland könnte dieses Problem ohne Weiteres beseitigt werden. Schon aus diesem Grunde müsste ein Bus-Rundkurs weiterverfolgt werden.	Kenntnisnahme.

#### 4. B Massnahmenpaket «Zentrum»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
37	012	B1: Die Schaffung einer Begegnungszone im Zentrum ist sowohl aus Perspektive der Verkehrssicherheit als auch angesichts der gesellschaftlichen Funktion eines Ortszentrums begrüssenswert. In jedem Fall muss	Kenntnisnahme.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		dafür gesorgt werden, dass der Fuss- und Veloverkehr konfliktfrei nebeneinander Platz hat.	
38	012	B2: Eine Einschränkung bzw. Durchsetzung der Parkplatzsituation ist wichtig, um das Zentrum für den Langsamverkehr sicher, übersichtlich und angenehm zu gestalten.	Kenntnisnahme
39	012	Angesichts der Tatsache, dass bereits das heutige Tempo 30 nicht eingehalten wird, sollte über bauliche Massnahmen nachgedacht werden. So kann dafür gesorgt werden, dass das gefühlt angemessene Tempo mit dem gewünschten Tempolimit übereinstimmt (auf breiten, leeren Strassen wird immer zu schnell gefahren).	Die Gemeinde hat Ihre Anliegen in Bezug auf das Zentrum beim Kanton deponiert (Kantonsstrasse). Auch ist im VkrP eine entsprechende Massnahme (B1) vorgesehen. Sie wird vorerst versuchen, das Wild-Parkieren mit vermehrten Kontrollen und Parkbussen einzudämmen, um die Übersichtlichkeit zu verbessern.
40	012	Eine Entflechtung von Velo- und Fussverkehr soll umgesetzt werden. (...) stärkt die Übersichtlichkeit und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Die heutige Situation ermöglicht keine «natürliche» Routenwahl für Velofahrende, was regelmässig zu Verunsicherung und riskanten Verkehrssituationen führt. Insbesondere angesichts des zunehmenden E-Bike-Verkehrs ist eine Entflechtung notwendig.	Wo eine Entflechtung möglich ist, wird dies entsprechend geplant. Häufig dürfte dies jedoch an den beschränkten Platzverhältnissen scheitern.
41	014	Im Zentrum 2 entlang Denner, muss das Parkieren nur noch auf den gelben Parkfelder erlaubt sein, das Park Regime muss umgesetzt werden, da eine Einstellhalle fürs Parkieren vorgesehen ist, auch das wilde Anhalten auf dem Fuss- und Radweg gegenüber Denner muss sanktioniert werden.	Dies gilt bereits heute resp. das Ziel wird durch die Massnahme B2 angestrebt.
42	016	Dingend ist das Halteverbot auf diesem Fuss- + Fahrradweg durchzusetzen!	Dieses Ziel wird durch die Massnahme B2 verfolgt.
43	016	Im Zentrum 2 (B1, B3, B4) mit der gemischten Nutzung des Trottoir (Fussgänger und Fahrräder) hat sich eine gute Rücksichtnahme entwickelt, welche «gepflegt» werden muss.	Kenntnisnahme.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
44	016	Es sind aus meiner Sicht bei B3 keine Massnahmen dringend. Sehr gut sind die neuen roten Belagsteile, vielleicht müssen noch mehr Bodenmarkierungen angebracht werden, Z.B. Veloweg rot um das Doktorhaus, analog der Einfahrt zum Zentrum 1.	Kenntnisnahme.
45	018	Meines Erachtens müsste eine bessere Trennung des MIV (Kantonsstrasse und Schwerverkehrsrouten), der Parkierungsmöglichkeiten und des Fuss- und Veloverkehr angestrebt werden. Die Parkierungsordnung könnte mit einfachen Mitteln verbessert werden, indem die Parkfelder leicht gegen die Strasse verschoben würden und ein zweispuriges Parkieren verhindert würde. (...) Warum nicht eine Passerelle über die Kantonsstrasse, welche als Verlängerung der bestehenden Fussgängerbrücke durch das Gebäude Zentrum 30 über den Postparkplatz Richtung Holzgasse führt?	Eine Verschiebung der Parkplätze wird aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht als zweckmässig erachtet, zudem besteht keine Gewähr, dass nicht trotzdem zweireihig parkiert wird. Das Trottoir soll primär den Fussgängern dienen. Für die erhöhte Passerelle besteht kein Platz, dafür müsste das Gebäude abgerissen werden.
46	018	Sehr heikel ist die Ausfahrt aus der Tiefgarage Zentrum und Postparkplatz, insbesondere die Querung des breiten Trottoirs mit Fuss- und Veloweg. Tempo 30 oder noch besser in Zukunft Tempo 20 müsste aber auch bei den schnellen eBikes kontrolliert und durchgesetzt werden.	Kenntnisnahme.

## 5. C Massnahmenpaket «Fuss- und Veloquerung Nationalstrasse / Bahntrasse»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
47	012	Insgesamt ist nicht nur eine «klarere Abgrenzung von Trenn- und Mischverkehrsflächen», sondern eine allgemeine Umstellung hin zu getrennten Verkehrsflächen anzustreben.	Kenntnisnahme.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
48	013	Die Bahnunterführung Moosstrasse ist für Fussgänger und Velofahrer gefährlich. Es ist abzuklären, ob die Unterführung beim Bahnhof SBB nicht im Zuge der Anpassungsarbeiten durch das ASTRA, unter der Autobahn verlängert werden könnte. Entlang des Einkaufszentrums ist der benötigte Platz planerisch zu sichern.	Eine Verlängerung der Unterführung wurde diskutiert, jedoch aufgrund der sehr hohen Kosten bei eher zweifelhaftem Nutzen (geringe Nachfrage) verworfen.
49	016	Die Probleme mit dem Queren von A1 und Bahn sind richtig erfasst und die Gefahrenpunkte erkannt. Mit den Verbesserungen (breitere Wege) in der Unterführung Hindelbankstrasse darf nicht zugewartet werden. Evtl. ist ein Pressvortrieb für einen Fussweg vom Eigerweg her unter A1 und SBB-Geleise durch eine Lösung, so könnte man Fahrräder und Fussgänger klar trennen.	Die Massnahmen sind abhängig von (Termin-)Planungen des ASTRA res. der SBB.

## 6. D Massnahmenpaket «Grubenstrasse»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
50	012	D1 & 2, weitere Forderungen: Eine Temporeduktion und die Erstellung von Velo-Infrastruktur werden unterstützt. Auch hier ist darauf zu achten, dass mittels gestalterischer Massnahmen und angepasster Infrastruktur die Einhaltung Tempo 30 gefördert wird.	Entsprechende Massnahmen sind in D1 aufgeführt.
51	012	D3: Dem Wachstum des motorisierten Verkehrs auf der Grubenstrasse einen raumplanerischen Riegel zu schieben steht im Einklang mit dem Ziel einer erhöhten Lebensqualität in den Quartieren.	Kenntnisnahme
52	018	(...) müsste eine zusätzliche Direkterschliessung der Grubenstrasse von der Hindelbankstrasse (Abzweigung/Einmündung bei der Dorfeinfahrt auf Höhe Kiener AG) in Betracht gezogen werden. Nur so kann einer	Mit den geplanten Massnahmen wird sich die Situation an der Grubenstrasse verbessern. Eine leichte Verkehrszunahme ist in dieser Situation durchaus denkbar. Für eine allfällige Erweiterung der

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		<p>Nutzungserweiterung in diesem Gebiet zugestimmt werden. Eine Erschliessung der Grubenstrasse/des Dorniackers einzig über den Bypass «Platanenkreuzung» ist nicht zielführend und verschärft die heutigen Probleme noch zusätzlich.</p> <p>Konsequenterweise müsste die Gemeinde hier auf weitere Ein- oder Aufzonen verzichten, welche zu einer Zunahme von Raumnutzern (Arbeitsplätze, Wohnungen) führen.</p>	<p>Gewerbezone ist eine Bestimmung zur Beschränkung des zusätzlichen (Schwer-)Verkehrs zwingend.</p>

## 7. E Massnahmenpaket «Ortseingänge»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
52	012	E1 & 2: Die Vorgeschlagenen Massnahmen scheinen sinnvoll.	Kenntnisnahme

## 8. F Massnahmenpaket «Verkehrssicherheit Umfeld Schulhaus Lee»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
53	009, 010	<p>Auch wenn die Umzonung der Parzelle Nr. 1090 in einem separaten Verfahren zu genehmigen sein wird, bitten wir Sie darum, den entstehenden Widerspruch hinsichtlich des Sicherheitsdefizits im Umfeld des Schulhauses Lee bereits jetzt im Richtplan in geeigneter Weise zu korrigieren. Mit der von der Krieg AG gewünschten Umzonung würde völlig isoliert eine Wohn- und Gewerbezone geschaffen</p>	<p>Wie korrekt bemerkt wurde, handelt es sich bei dieser Mitwirkungseingabe eher um eine Thematik, die in der Ortsplanungsrevision abzuhandeln ist. Die Parzelle Nr. 1090 wird aktuell bereits gewerblich genutzt und die geplante Umzonung wird die Nutzungsmöglichkeiten nicht wesentlich verändern. Zudem ist in geplanten Wohn- und Gewerbezone WG2 gewerbliche Nutzung, die ein überdurchschnittlich hohes Mass an Verkehr verursacht, explizit untersagt.</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		<p>werden; eine solche Insel widerspricht dem Gebot der geordneten Besiedlung und Konzentration. (...) Was man anderseits im Umfeld des Schulhauses Lee sicher nicht will, ist mehr Verkehr. Zu berücksichtigen ist deshalb, dass mit der Umzonung die Möglichkeit geschaffen würde, dass künftig irgendein Betrieb auf der Parzelle Nr. 1090 tätig werden und es Probleme mit dem Verkehr geben könnte, die heute noch gar nicht absehbar sind. Es ist unumgänglich, dass jeglicher Mehrverkehr zu zusätzlichen brenzligen Situationen mit Unfallpotential, wie sie bereits heute zu beobachten sind, führt.</p>	
54	012	<p>F1, 2 &amp; 3: Zur Förderung der Schulwegsicherheit wird die Idee einer Begegnungszone im Umfeld der Schulanlage unterstützt. Mit einer sicheren Umgebung sinkt auch der Bedarf nach Elterntaxis, bzw. kann zumindest der Weg zu einem Kiss+Ride-Parkplatz kindergerecht gestaltet werden. Neben der Sicherheit fördert dies durch die gemeinsame Bewältigung (von Teilen) des Schulwegs die soziale Teilhabe und Entwicklung der Kinder.</p>	Kenntnisnahme
55	013	<p>Die Verkehrssicherheit beim Schulhaus Lee ist wegen des grossen Schüleraufkommens nicht immer gewährleistet. Der Durchgangs- und Schleichverkehr ist auf ein Minimum zu reduzieren. Die Sperrung der Holzgasse beim Bahnübergang oder der Staldenstrasse bei der Brücke über die Urtenen für den MIV ist zu prüfen.</p>	Eine Sperrung ist aufgrund der Lage des Feuerwehrmagazins an der Holzgasse keine Option.
56	016	<p>Gerade kaufte die Gemeinde das Haus Serena um die Schulanlage «gekonnt» zu erweitern und dringend nötigen Schulraum umnutzen zu können. Sollen die Schüler über Fussgängerstreifen vom Lee zum Serena gelangen?</p>	Vorzugsweise wird die bestehende Unterführung genutzt.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
57	016	<p>Die Solothurnstrasse mit Fahrrad-Streifen zu versehen ist falsch, diese sollte entlastet werden und allenfalls ist sogar der Fussgängerstreifen mit Mittelinsel bei der Einmündung des Leeackerweges zu entfernen.</p> <p>Es soll versucht werden den Weg von der Mühlestrasse, den Etmattrain querend, an der Ostseite der Liegenschaften (alte Mosterei, Kaffeerösterei Solothurnstrasse 28) zu öffnen und damit den grössten Teil der Quartiere östliche der Solothurnstrasse in die Unterführung zu leiten. Auch die bezugsbereiten Wohnblöcke am Etmattrain könnten davon profitieren.</p> <p>In der Unterführung würde diese Massnahme zu eher «Überlastung» in den Spitzenzeiten führen, Fahrradfahrende müssten absteigen (Rücksichtnahme) und zu Fuss die Unterführung nutzen.</p>	<p>Die vorgeschlagene Wegführung ist wenig intuitiv und würde deshalb kaum als Alternative genutzt werden. Eine Kantonsstrasse innerorts mussgrundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern offen stehen.</p>

## 9. G Massnahmenpaket «Allgemeine Fussverkehrsinfrastruktur»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
58	012	<p>Eine bessere Anbindung des Unterdorfs an den Bahnhof Urtenen ist essenziell, um die Attraktivität des ÖV zu stärken. Als Sofortmassnahme muss dazu insbesondere der Fussgängerstreifen bei der Frischeinsel sicher gestaltet werden. Umgekehrt fördert dies auch die Erreichbarkeit der Frischeinsel für Anwohnerinnen des Oberdorfs.</p>	<p>Dies ist mit der Massnahme G2 vorgesehen.</p>
59	012	<p>Ob die Unterführung des Bahntrasse sinnvoll umsetzbar ist, ist zu prüfen. Unabhängig davon ist bereits eine Verbesserung der bestehenden Fussverbindungen anzustreben. Neben dem Fussweg Kirchgässli-Solothurnstrasse sollte dem Fussverkehr auch auf der Oberdorfstrasse mehr Raum und</p>	<p>Im Bereich der Oberdorfstrasse erweist sich die klare Trennung von Fuss- und motorisiertem Verkehr aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse als schwierig.</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		sichere Infrastruktur zugestanden werden. Dies kommt sowohl dem Freizeitverkehr, als auch der Erreichbarkeit des Bahnhofs und der Frischeinsel zu Gute.	
60	013	Die Signalisierung ist auf allen Velobahnen, Velowegen und Fussgängerwegen zu verbessern.	Dies wird situativ und insbesondere bei baulichen Massnahmen geprüft und bei Bedarf umgesetzt.
61	016	Wie gelangen die künftigen Bewohnerinnen zu den Wohnhäusern links der Lysstrasse? Ein Fussgängerstreifen direkt vor der Barriere, vom RBS-Peron West zum Rad- und Fussweg längs dem RBS, wird dringend nötig!	Die Gemeinde prüft, ob der weiter nordwestlich des Bahnübergangs bestehende Fussgängerstreifen etwas näher Richtung Barriere verschoben werden kann. Es wird eine neue Massnahme (G5) aufgenommen..
62	016	Die Fussweg-(Fahrradweg?)Verbindung vom Kirchgässli zur Station Urtenen RBS ist mehr als wünschenswert, diese Verbindung sollte auf den nördlichen Teil der Parzelle «altes Schulhaus» weitergeführt werden.	Falls eine Unterführung (Massnahme G1) möglich ist, könnte diese Verbindung wie vorgesehen gewährleistet werden.
63	018	Die fehlende Fussverkehrsinfrastruktur auf der Oberdorfstrasse ist aufgrund der engen Platzverhältnisse kaum mit baulichen Massnahmen zu lösen. Deshalb drängen sich Verkehrsbeschränkungen auf.	Eine Verkehrsbeschränkung ist nicht praktikabel, da viele Quartiere (Längenlooweg, Kirchgässli etc.) auf diese Verbindung angewiesen sind. Die Gemeinde prüft begleitende Massnahmen mit Bodenmarkierungen o.ä
64	018	Vor der Erstellung einer kostspieligen Unterführung des Bahntrassees beim Bahnhof Urtenen müsste vorgängig der Nachweis erbracht werden, dass tatsächlich Bedarf besteht. Die aktuelle finanzpolitische Situation der Gemeinde und die anstehenden Investitionen vorwiegend in Schulraum-Projekte lässt ein solches Vorhaben als utopisch erscheinen.	Eine Klärung des Bedarfs und des erforderlichen Aufwands resp. der verfügbaren Mittel ist generell bei allen Massnahmen unabdingbar.

## 10. H Massnahmenpaket «Allgemeine Veloinfrastruktur»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
65	012	(...) fordern wir für die Hindelbankstrasse und die Solothurnstrasse eine bauliche abgetrennte Veloinfrastruktur. Angesichts des hohen Tempos (Tempo 50) und der regelmässig auftretenden Staus (...) Dies fördert die Sicherheit des Veloverkehrs und gestaltet das Velofahren dadurch attraktiver und zugänglicher. An der Solothurnstrasse ist bei der Kreuzung Unter-/Oberdorfstrasse sicherzustellen, dass der Veloweg trotz baulichen Schwierigkeiten durchgehend umgesetzt wird. Insbesondere die Anbindung an den Bahnhof Urtenen ist mit einer sicheren Kreuzung der Solothurnstrasse zu verbessern.	Für die Hindelbankstrasse sieht die RGSK-Massnahme BM.FVV-Ü.01.40 einen beidseitigen Radstreifen vor. Auf der Solothurnstrasse sieht die Massnahme H2 ebenfalls einen beidseitigen Radstreifen vor. Baulich abgetrennte Velowege sind angesichts der engen Platzverhältnisse in beiden Fällen nicht realistisch. Die konkrete Ausgestaltung der erwähnten Kreuzungen muss auf Stufe Projekt definiert werden.
66	012	Die dringend benötigte Veloinfrastruktur auf dem Abschnitt Lerchenweg-Badweg ist um eine Ausweitung bis zum Zentrum / zu den Bahnhöfen zu ergänzen. In Kombination mit den geforderten Veloabstellplätzen stärkt dies die Kombination von Velo und ÖV als auch Fortbewegungsmittel.	Mit der RGSK-Massnahme BM.FVVÜ.03.22 sind hie Verbesserungen geplant.
67	012	(...) muss die einwandfreie Anbindung ans Velonetz sichergestellt werden (siehe z.B. H3, aber auch Massnahmen Zentrum sowie H1 und H2). Um die neu geschaffene Infrastruktur optimal ausnutzen zu können (...).	Kenntnisnahme.
68	013	Die Sandstrasse wird als Veloweg Hauptverbindung definiert, verfügt jedoch über keinerlei Veloinfrastruktur. Es sind auch hier Massnahmen zu planen. Eventuell wird die Strecke über das Grauholz durch die RKBM auch in das Velobahnnetz aufgenommen.	Aufgrund des schnurgeraden und damit übersichtlichen Verlaufs werden solche Massnahmen auf diesem Abschnitt nicht als zwingend erachtet.
69	016	Die Fahrradwege sollen auf die Holzgasse/Staldenstrasse führen und damit zu den vorhandenen Veloständern.	Dies ist gewährleistet.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
70	016	Bei der ehemaligen Liegenschaft Kummer gegen den Bergackerweg zu werden viele Wohnbauten hochgezogen. Der Fuss- und Radweg in dieser Parzelle ist zurzeit verlegt und teilweise aufgehoben (Fahrrad). Wo wird die wichtige Verbindung zum Tulpenweg hinab wieder entstehen?	Der Fuss- und Radweg wird bestehen bleiben, resp. nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden. Die Linienführung wird – ungefähr an heutiger – etwas mäandrierend durch die künftige Siedlung führen.

## 11. I Massnahmenpaket «Allgemeine Verkehrssicherheit»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
71	003, 008	Wir bitten darum, im Bericht auf den Missstand an der Solothurnstrasse hinzuweisen und geeignete Massnahmen vorzuschlagen. Der Abschnitt an der Solothurnstrasse zwischen Oberdorfstr. und Leeackerweg wird, wie die gesamte Solothurnstr., bekanntlich (auch) durch Fussgänger(innen) stark benutzt. Insbesondere handelt es sich, wie im Verkehrsrichtplan ausgewiesen, auch um einen eifrig benutzten Schulweg zu Fuss. Aufgrund von Autos, die bei der Solothurnstr. 49 auf dem öffentlichen Gehweg parkieren (Statt im Bereich der ehemaligen Tankstelle), wird die Verkehrssicherheit der Fussgänger(innen) - und insbesondere der Schulkinder - leider regelmässig gefährdet.	Es handelt sich hier um eine Missachtung der geltenden Vorschriften und damit um ein Vollzugsproblem, welches unabhängig vom Verkehrsrichtplan angegangen werden muss.
72	003, 008	Wir bitten darum, das Massnahmenpaket J u/o K um eine entsprechende Massnahme zur Einführung Tempo-30 an der Solothurnstrasse zu ergänzen. An der Solothurnstr. entstehen aktuell im Abschnitt zw. Oberdorfstr. u. Holzgasse mehrere Wohnüberbauungen; dies geht einher mit einer Zunahme der Nutzung dieses Abschnitts auch durch Fussgänger(innen) und Velofahrer(innen), inkl. der Nutzung als Schulweg. Um diesen Nutzungen Rechnung zu tragen, bietet sich an, für diesen	Eine Tempo 30-Zone auf der Solothurnstrasse (Kantonsstrasse) wird nicht als realistisch erachtet.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		Abschnitt (bzw. ab Ortseingang Nord bis zum Zentrum) Tempo-30 einzuführen.	
73	005	Die Verkehrssicherheit auf Höhe Oberdorfstrasse Nr. 17 und 22a soll erhöht werden. Auf Höhe Oberdorfstrasse Nr. 17 und 22a ist es sehr eng und unübersichtlich. Davor und danach könnten mit Einengungen auf der Strasse eine Beruhigung erzielt werden, welche den Fussgänger den Weg etwas sicherer machen könnte, wenn sich auf dieser Höhe nicht auch noch Autos kreuzen könnten.	Bei Einhaltung des vorgeschriebenen Tempos (30 km/h) wird die Situation nicht als speziell unübersichtlich und gefährlich erachtet.
74	007	Wir beantragen die Situation Anschluss Privatstrasse Parzelle Nr. 187 an die Solothurnstrasse zu prüfen und nachhaltig zu verbessern. Die Ausfahrt auf die Solothurnstrasse erfolgt über das Trottoir, wobei das Trottoir vermehrt auch von Velos, Trottinett, Scooter und Roller benutzt wird. Eine taugliche Übersicht der Ausfahrt ist nicht gewährt. Bereits mehrmals gab es Zwischenfälle zwischen Verkehrsteilnehmern auf dem Trottoir und ausfahrenden Autos.	Die Problematik ist bekannt, auch im TCS-Audit wurde auf diese Schwachstelle hingewiesen. Mit der Markierung auf dem Trottoir wurde versucht, die Gefahr zu mindern. Weitere Massnahmen wie z.B. die Vergrösserung des Abbiegeradius sollen geprüft werden. Eine entsprechende Massnahme (I4) wird ergänzt.
75	011, 014, 018	Im Bereich der Kreuzung Oberdorfstrasse/Kirchgässli sind Massnahmen geplant. (...) Es ist dringend erforderlich, zeitnah eine Lösung zu finden, um schwerwiegende Ereignisse mit Personenschäden zu verhindern. Der Rechtsvortritt im Bereich der Kreuzung wird oft missachtet. Wäre es möglich, hier entsprechende Massnahmen einzuführen? Zu prüfen wäre hier allenfalls eine Stoppstrasse auf dem Kirchgässli. (Voraussetzung dazu wäre auf einer beschränkten Strecke die Einführung von Tempo 40). Die Sicherung und Ergänzung des Fuss- und Velowegnetzes im Bereich der Kreuzung wurde in diesem Bereich nicht umgesetzt.	Die Massnahme I2 sieht die Erarbeitung einer Variantenstudie mit RSA zur Entschärfung der Einmündung Kirchgässli in die Oberdorfstrasse vor. Zu prüfen sind insb. Eine vortrittsbelastete Zufahrt Kirchgässli und alternativ ein Vertikalversatz unmittelbar vor der Einmündung.
76	011	Das Kirchgässli wird häufig von E-Bike-Fahrern, die aus Richtung Jegenstorf kommen, als Rennstrecke genutzt. Dies gefährdet besonders die	Im Bereich der Kreuzung Kirchgässli/Oberdorfstrasse ist die Massnahme I2 vorgesehen. Es gelten die allgemeinen Verkehrsregeln.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		Fussgänger. Soweit ich gesehen habe, sind hierfür keine Massnahmen geplant.	
77	012	Mängel in der Sicherheit betreffen bisher grossmehrheitlich den Langsamverkehr. Diese sollten konsequent angegangen werden, um die Attraktivität und Zugänglichkeit schonender Mobilitätsformen zu steigern.	Kenntnisnahme.
78	013	Die Einfahrt nördlich des ehemaligen Restaurants Bären (Korrektur: gemeint ist das ehemalige Restaurant Ochsen) in die Solothurnstrasse (über das Trottoir) ist wegen nicht ausreichenden Sichtverhältnissen gefährlich und sollte gesperrt werden.	Die Gemeinde teilt die Einschätzung, dass eine Aufhebung des nördlich des ehemaligen Restaurant Ochsen verlaufenden Wegs (parallel zur Oberdorfstrasse) zu prüfen ist. Eine entsprechende Massnahme (Nr. 13) wird aufgenommen.
79	015	Wo immer möglich, ist Mischverkehr zu vermeiden. In Fachkreisen herrscht Einigkeit darüber, dass getrennte Verkehrsströme die höchste Sicherheit bieten.	Die Gemeinde strebt dies in ihrer Planung an. Leider sind die vorherrschenden Platzverhältnisse nicht immer ausreichend, eine solche Entflechtung des Verkehrs umzusetzen.

## 12. J Massnahmenpaket «Aufwertung Strassenräume»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
80	003, 008	Wir bitten darum, das Massnahmenpaket J um eine entsprechende Massnahme, die der Förderung der Biodiversität, der Stärkung des Klimaschutzes und der Verbesserung der Luftqualität dient, zu ergänzen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens für die Überbauung «Hofmätteli» (Solothurnstr. 38) wurde festgestellt, dass eine Möglichkeit, wie auch stark befahrene Abschnitte von Kantonsstrassen aufgewertet werden können, in der Realisierung von begrünten Lärmschutzwänden besteht, die einen ökologischen Mehrwert mit einer hohen Effektivität in der Absorption von Lärm und Feinstaub kombinieren.	Auf eine entsprechende Ergänzung der Massnahmen wird verzichtet. Die konkrete Ausgestaltung von Lärmschutzmassnahmen muss situativ geprüft und festgelegt werden.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
81	012	J1: Angesichts der starken Frequentierung durch Fussverkehr und dem geplanten Ausbau der Vetoabstellplätze (H4) ist eine Aufwertung im Sinne einer Verkehrsberuhigung sehr erstrebenswert. Dadurch wird die Attraktivität des gesamten Zentrumsgebietes weiter gefördert.	Kenntnisnahme
82	012	J2: Die Einführung von Begegnungszonen wird begrüsst. Die Umsetzung kann insbesondere bei erfolgreichem Einbezug der Anwohnerinnen die Wohnqualität im Quartier massiv stärken.	Kenntnisnahme

### 13. K Massnahmenpaket «Verkehrsmanagement»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
83	004	<p>Die Beobachtungen der Gemeinde auf dem Bubenlooweg bezüglich Ausweichverkehr sollen in Taten umgesetzt werden: Einbahn für Personenverkehr, freie beidseitige Benutzung für landwirtschaftliche Geräte. Neben der Anzahl Motorfahrzeuge gibt es noch weitere wichtigere Punkte wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Anzahl Auto-Kreuzungen pro Tag</li> <li>– Zustand der Seitenränder</li> <li>– Tragfähigkeit der Seitenränder (Unfallgefahr)</li> <li>– Infolge der schwierigen topographischen Strassenlage die Bepflanzung und Beackerung der Grundstücke</li> <li>– Geschwindigkeit bis zu 70 km/h</li> <li>– Da die Strasse weder «Fisch noch Vogel»-Charakter hat, und jegliche Benutzung toleriert wird, wer haftet bei allfälligen Unfällen?</li> </ul>	<p>Der Handlungsbedarf betreffend Bubenlooweg ist erkannt. In der Vergangenheit wurden bereits Massnahmen geprüft. Ein Ausbau der Strasse ist aufgrund des Landschaftsschutzgebiets kaum möglich und aufgrund des dafür zu beanspruchenden Kulturlands nicht erwünscht. Andere Lösungen sollen unter Abschätzung der Auswirkungen im Gesamtkontext und unter vorgängiger Erhebung der notwendigen Grundlagen (Anzahl Fahrten, Geschwindigkeiten, Stosszeiten etc.) geprüft werden. Eine entsprechende Massnahme wird im VkrP ergänzt (Nr. K3).</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
84	005	<p>(...) wäre m.E. die schnellste und einfachste Lösung repetierend auf die Geschwindigkeit von 30 km/h hinzuweisen. Dies wäre in Form wiederholter Kennzeichnung schnell und kostengünstig durchführbar.</p> <p>Die Tempolimits werden oft auf der gesamten Strecke Oberdorf, Bubenlooweg, Längenrüpstrasse, sowohl durch die PW wie auch den schellen E-Bike FahrerInnen, nicht eingehalten.</p>	<p>Sollte sich beim Variantenfächer von möglichen Lösungen (vgl. vorangehende Stellungnahme) zeigen, dass auf dem Bubenlooweg Tempo 30 eingeführt wird, wäre eine Repetition der Bodenmarkierungen zweckmässig. In diesem Fall wären auch bei der Längenrüpstrasse ggf. die Bodenmarkierungen zu verbessern.</p>
85	005	<p>(...) Als noch bessere Massnahme erachte ich aber eine Begegnungszone in diesem bewohnten Bereich, der darüber hinaus auch als Schulweg stark frequentiert ist (in der Karte blau eingezeichnet). Dies stellt eine sehr gute Möglichkeit dar, die Sicherheit zu erhöhen.</p>	<p>Eine derart ausgedehnte Begegnungszone ausserhalb des Siedlungsgebiets ist nicht zweckmässig, diese sind geeignet für kürzere Abschnitte innerhalb von Wohnquartieren.</p>
86	005	<p>Antrag: Fahrverbot resp. Zubringerdienst auf Bubenlooweg und Längenrüpstrasse. Eventuell müsste die Positionierung im Oberdorf nochmals überdacht werden, um Ausweichverkehr über die Staldenstrasse am Schulhaus vorbei zu verhindern. Der Weg zum Wiggiswilweg (Hornusserhaus) müsste wohl offenbleiben, jedoch m.E. nicht zwingend von beiden Seiten.</p> <p>Wenn es eine Unterbrechung der Ausweichstrecke Solothurnstrasse Bubenlooweg/Längenrüpstrasse gäbe, wäre das die beste Lösung.</p>	<p>Es handelt sich um eine im Rahmen des Variantenfächers zu prüfende Lösung (vgl. Stellungnahme weiter oben). Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist auf dem Bubenlooweg am Ortseingang eine Entschleunigung des Verkehrs z.B. mit Vertikalversatz als Pilotprojekt vorgesehen (Massnahme E2).</p>
87	006	<p>Antrag: Auf dem Bubenlooweg eine Tempo 30-Zone mit baulichen Massnahmen, zwei Ausweichbuchten (wie auf der Verbindungstrasse Mattstetten-Müchringen), Verhandlungen mit den Landwirten und eine angemessene Entschädigung. (...) Bei einer Sperrung wäre der westliche Dorfausgang blockiert, das heisst, dass alle die vom Oberdorf in Richtung Münchenbuchsee oder Lyss das Dorf verlassen wollen gezwungenermassen durch die Staldenstrasse bei der Schulanlage vorbei (Gefahrenpotenzial) und durch das jetzt schon überlastete Zentrum fahren müssten.</p>	<p>vgl. vorangehende Stellungnahmen</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
88	011, 013	Bei der Oberdorfstrasse wäre es sinnvoll, über eine Einschränkung der Durchfahrbarkeit nachzudenken. Dies betrifft auch die Strecke Schulhausstrasse-Oberdorfstrasse. Bei Rückstau auf der Solothurnstrasse wird häufig die Oberdorfstrasse als alternative Route genutzt.	Die Oberdorfstrasse dient als Sammelstrasse für ein grosses Gebiet, für das eine Durchfahrtsbeschränkung als nicht zweckmässig erachtet wird. Von Norden her kommend ist auch die Schulhausstrasse wichtig als Zufahrt zur Oberdorfstrasse. Auf beiden Strassen gilt Tempo 30.
89	011	Ist die Installation von festen Radargeräten an bestimmten kritischen Stellen vorgesehen (u.a. Solothurnstrasse)?	Dies ist nicht vorgesehen resp. liegt in der Kompetenz des Kantons.
90	012	Um die Wohnqualität zu steigern ist die Unterbindung von Ausweichverkehr sehr relevant. Bei der Sicherstellung des Verkehrsflusses gilt es sicherzustellen, dass dies nicht zu einem Ausbau der Hauptverkehrsachsen führt. Stattdessen sollte die Dosierung am Ortseingang konsequent umgesetzt werden. Eine Stärkung des öV und attraktive Alternativen zum Auto für den Binnenverkehr können die Strassen weiter entlasten.	Kenntnisnahme.
91	012	K1: Ein konsequenter Einsatz der Dosierungseinlagen steigert die Lebensqualität in der Gemeinde massiv und schafft den nötigen Platz für den Langsamverkehr und den Gewerbeverkehr in der Gemeinde -wodurch wiederum das Aufkommen des MIV verringert werden kann.	Kenntnisnahme.
92	012	K2: Bei einer Anpassung des Kreisels im Zentrum ist zu prüfen, inwiefern dadurch neben dem verbesserten Verkehrsfluss eine Verlagerung der parkierten Autos aus dem Zentrum ins Parkhaus gefördert werden kann.	Kenntnisnahme.
93	013	Um den Schleichverkehr zu bekämpfen, sollte jedes Quartier grundsätzlich nur noch über einen Zugang zu den Kantonsstrassen verfügen.	Dies wird als unzweckmässig und v.a. als nicht umsetzbar beurteilt.
94	013	Der Veloverkehr sollte auf die durch die RKBM geplanten Velobahnen ausgerichtet werden. Diese plant die Velobahn entlang der RBS Seite Shoppyland zu führen. Dies bedeutet, dass im Bereich Smartcenter die Velobahn, der Fussgängerverkehr und das Trassee des geplanten	Die Gemeinde unterstützt die Absichten der RKBM. Die konkrete Verkehrsregelung und Ausgestaltung der Knoten und Verbindungen muss auf Stufe regionales Projekt festgelegt werden.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		<p>Ortsbusses entflechtet werden müssen. Die Vortrittsregelung Moosmattweg/Bahnhofstrasse/Alte Bernstrasse muss zugunsten der Verbindung Moosmattweg/Alte Bernstrasse angepasst werden. Die Alte Bernstrasse muss primär zu einer Velobahn umgestaltet werden. Bei der Überbauung Fussballplatz sind entsprechend Auflagen nötig. Ab der Verzweigung Alte Bernstrasse/Lyssstrasse sind durchgehende Velobahnen Richtung Lyss, Jegenstorf, Mattstetten und Bärswil zu planen. Es ist darauf zu achten, dass diese Verbindungen möglichst direkt zu den Zielpunkten geführt werden können (Kantonales Strassengesetz).</p>	
95	014	<p>Meiner Meinung nach muss das Bubenloosträsschen für den Durchgangsverkehr geschlossen werden, Fahrverbot, nur noch Anstösser und Landwirtschaft. Die Bubenloostrasse ist mit gut 3 m Breite nicht breit genug für Gegenverkehr, benötigt wird ein Lichtraumprofil von 4.6 m, was zu Ausweichmanöver ins Kulturland führt, daher wird das Strassenbankett und das Kulturland in Mitleidenschaft gezogen, was dazu führt das Wasser von der Strasse ins Kulturland läuft und Abschwemmung und Erosion verursacht. Zudem ist die Strasse auch im Landschaftsschutzperimeter Seeinschlag, was den Individualverkehr sehr in Frage stellt oder sogar untersagt, zudem ist es nur ein Geteerter Feldweg, der rege für die Naherholung benutzt wird.</p>	<p>vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg weiter oben.</p>
96	014	<p>Die Längenrüppstrasse im Bereich Bach verbreitern, zudem eine Tempo 30-Zone machen, dass keine Autos mehr entlang der Strasse parkieren können. Die Längenrüppstrasse ist an ihrer schmalsten Stelle nicht einmal 3 m breit (im Bereich Bach), die Folge davon ist das Fahrzeuge ins Kulturland ausweichen, zudem ist sie auch Teil der nationalen Veloroute.</p>	<p>Eine Verbreiterung der Längenrüppstasse ist keine Option, u.a. da sie im genannten Bereich in der Landwirtschaftszone liegt. Sie zudem nicht Bestandteil einer nationalen Veloroute.</p>
97	016	<p>(...) muss die Längenrüppstrasse mit einem Signal «Zubringerdienst gestattet» geschützt werden, dieses Verbot wird in die Oberdorfstrasse hinein bis zur Verzweigung Wiggiswil-, Längenlooweg verlängert. Damit</p>	<p>Ob für die Längenrüppstrasse ebenfalls Massnahmen notwendig sind, wird im Zusammenhang mit möglichen Lösungen für den Bubenlooweg geprüft (vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg weiter oben).</p>

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		entlastet man sowohl das Oberdorf als auch die Staldenstrasse und die Holzgasse (wichtiger Teil der Schulwege). Die Längenrüppstrasse wird von vielen E-Bikern viel zu schnell befahren.	
98	016, 017, 018	Antrag: Schliessung des Bubenlooweges für den Individualverkehr, Strassenunterhalt auf allen Flurwegen. Die Nebenstrassen und Flurwege werden durch Wanderer, Velofahrer und Individualverkehr immer wie mehr benutzt ohne dass der Strassenunterhalt gemacht wird. Im Grundbuch sind die Flurwege als Feldwege bezeichnet diese sollten als Flurweg und Feldwege in den Verkehrsrichtplan aufgenommen werden. Z.B Bubenlooweg wird als Durchgangsverkehr zugelassen, obschon dieser im Grundbuch als Feldweg ausgewiesen wird, zudem führt der Weg durch das Schutzgebiet der Gemeinde. Dort wo das Wasser ins Landwirtschaftsland abgeleitet wird, dieses nicht versickert, ist der Eigentümer der Strasse verpflichtet nach anderen Massnahmen zu suchen (Strassengesetz).	vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg weiter oben.
99	018	Die Einfahrt ins Oberdorf, d.h. bei der Kreuzung Solothurn-/Schulhausstrasse und an der Lyssstrasse ist mit einem Fahrverbot mit gestattetem Zubringerdienst zu beschränken. Ein Rechtsabbiegeverbot bei der Kreuzung Solothurn-/Schulhausstrasse würde den Schleichverkehr in Stosszeiten unterbinden.	Es handelt sich um eine im Rahmen des Variantenfächers zu prüfende Lösung (vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg weiter oben).
100	018	Der Bubenlooweg ist für den MIV (ausgenommen die Landwirtschaft total zu sperren. Die heutige Nutzung des Bubenloowegs widerspricht den rechtlichen Grundlagen gemäss Art. 57 Abs. 9 BR.	Vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg weiter oben.
101	018	Entweder muss der gefährliche Engpass bei der Längenrüppstrasse durch bauliche Massnahmen (Erweiterung des Lichtraumprofils durch den Erwerb eines Streifens des Landwirtschaftslandes, damit ein gefahrenloses Kreuzen von MIV und Veloverkehr möglich ist) beseitigt werden, oder es	Vgl. Stellungnahmen zum Bubenlooweg und zur Längenrüppstrasse weiter oben.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
		sind Verkehrsbeschränkungen anzubringen, z. B. generelle Sperrung für den MIV oder Verhinderung des Transitverkehrs. Das Befahren von fremdem Grundeigentum (Ausweichen ins Kulturland) kann m. E. nicht weiter toleriert werden.	
102	018	Auf den Velorouten sind unbedingt Massnahmen zu treffen, dass auch Velofahrer die Höchstgeschwindigkeiten einhalten (z. B. Anbringen von Schwellen).	Die Massnahme wird nicht als zweckmässig erachtet. es gelten die allgemeinen Verkehrsregeln.

#### 14. L Massnahmenpaket «Übergeordnete Planungen»

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
103	016	Im Hinblick darauf, dass die überregionale Planung den Arbeitsweg nach Bern von Bätterkinden an mehrheitlich dem RBS-Gleis entlang fast fertig erstellt hat, müsste man diesen Weg ab Jegenstorf «Nord» wie folgt umlegen: Die Solothumstrasse von der ehemaligen Gärtnerei Bill zu KÜMO überqueren und via Brüggackerstrasse - General-Guisan-Strasse auf der linken Seite der RBS-Geleise zur Mattstettenstrasse von hier via Mattstetten und Hohrain auf der Route 34 durch die Grubenstrasse zum Bahnhof SBB Schönbühl und von da weiter auf der Route 34 nach Zollkofen und umgekehrt! (siehe Karte 1 Schweiz mobil). Es sind zu viele Temp 30-Strecken, welche die schnellen E-Biker nicht beachten. (...) So können alle schnellen E-Biker auf ihrem Arbeitsweg nach Bern wesentlich länger schneller und sogar auf sichereren Fahrwegen fahren. (...) Hinweis auf diese «neue Route» nach Hindelbank an die Region weiterleiten.	Es handelt sich hier um eine überkommunale Route, welche auf regionaler Stufe geplant werden müsste. Die Eingabe müsste entsprechend im Rahmen der Mitwirkung RGSK erfolgen.

Lauf-Nr.	Verf.-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme des Gemeinderates und Massnahmen
104	018	<p>Die Aufnahme der Sandstrasse ins regionale Basiserschliessungsnetz (Seite 13) ist nachvollziehbar, führt aber zu einer neuen, grösseren Schwachstelle: Schon heute ist die Situation beim Kreisel «Platane» unübersichtlich und gefährlich, treffen doch dort zwei Kantonsstrassen (Hindelbank- und Bernstrasse) und zwei Gemeindestrassen (Sand- und Grubenstrasse) aufeinander. Des Weiteren zweigt dort der Eigerweg ab, mündet ein Radweg ein und in unmittelbarer Nähe des Kreisels befindet sich auch eine Bushaltestelle. Hinzu kommt, dass die Hindelbankstrasse eine leichte Kurve aufweist und sich in unmittelbarer Nähe des Kreisels mehrere stark frequentierte Fussgängerstreifen befinden. In der Schwachstellenkarte ist dieser Knoten nicht aufgeführt.</p>	<p>Die beantragte Aufnahme der Sandstrasse ins regionale Basiserschliessungsnetz hat keine Auswirkungen auf deren Nutzung resp. auf die Verkehrsmenge. Die Bernstrasse reicht nicht bis zum Platanenkreisel. Der Platanenkreisel wird insgesamt nicht als Schwachstelle beurteilt.</p>