



Gesamtverkehrskonzept / Tempo 30 Zonen

Mitwirkungsbericht 11. Dezember 2006

Gemeinde Zollikofen

Bauverwaltung

Bearbeitung

*Jasmin Wiederkehr
Thomas von Känel*

*dipl. Ing. FH Raumplanung
dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU*

*Metron Bern AG
Postfach 7265
Effingerstrasse 17
CH 3001 Bern*

*T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch
www.metron.ch*

Inhaltsverzeichnis

<i>1 Mitwirkungsverfahren</i>	<i>2</i>
1.1 <i>Einleitung</i>	<i>2</i>
1.2 <i>Durchführung der Mitwirkung</i>	<i>2</i>
1.3 <i>Beteiligung am Mitwirkungsverfahren</i>	<i>2</i>
<i>2 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung</i>	<i>3</i>
2.1 <i>Beantwortung der Mitwirkungseingaben</i>	<i>3</i>
2.2 <i>Statistische Auswertung der Fragen</i>	<i>3</i>
2.3 <i>Auswertung der Einwendungen und Anregungen</i>	<i>4</i>
<i>3 Folgerungen aus der öffentlichen Mitwirkung</i>	<i>24</i>
3.1 <i>Weiteres Vorgehen</i>	<i>26</i>
<i>4 Anhang</i>	<i>27</i>
4.1 <i>Liste der Mitwirkenden</i>	<i>27</i>

1 Mitwirkungsverfahren

1.1 Einleitung

Der Gemeinderat hat den Auftrag erteilt, ein Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten. Im Rahmen dieses Gesamtverkehrskonzeptes erfolgt die Überprüfung des Erschliessungskonzeptes (Verkehrsrichtplan 1991) sowie die Abklärung betreffend Ausweitung der Tempo 30 Zonen, welche im Mai 2004 durch die SP der Gemeinde Zollikofen in einer Motion zur „Schaffung von Tempo 30 Zonen in den Quartieren“ eingereicht wurde. Die in ein Postulat umgewandelte Motion wurde vom Grossen Gemeinderat im Oktober 2004 als erheblich erklärt.

Im vorliegenden Bericht sind die Mitwirkungseingaben der Bevölkerung, Behörden, Parteien, Verbände zusammengestellt und ausgewertet.

1.2 Durchführung der Mitwirkung

Als Grundlage für die Mitwirkung wurden folgende Unterlagen öffentlich aufgelegt:

- Kurzbericht Gesamtverkehrskonzept / Tempo 30 Zonen, Februar 2006
- Ausstellung mit den wichtigsten Inhalten des Berichtes, April 2006
- Fragebogen

Das Mitwirkungsverfahren wurde wie folgt durchgeführt:

- 26. April 2006, öffentliche Orientierungsveranstaltung
- Mai 2006, Ausstellung und Auflage in der Gemeindeverwaltung Zollikofen, Publikation des Berichtes und des Fragebogens im Internet

1.3 Beteiligung am Mitwirkungsverfahren

Total 102 Stellungnahmen sind der Gemeindeverwaltung Zollikofen zugesandt oder übergeben worden.

Davon stammen:

- 1 Stellungnahme der RBS/BSU
- 1 Stellungnahme IG Velo Bern
- 1 Stellungnahme Vereinigte Elternräte von Zollikofen
- 1 Stellungnahme der Interessengemeinschaft Quartierstrassen
- 1 Stellungnahme vom Siedlungsrat Überbauung Steinibach
- 1 Stellungnahme der Vereinigung für bürgernahe Politik
- 1 Stellungnahme des Handwerker- u. Gewerbeverein Zollikofen HGZ
- 8 Stellungnahmen von Parteien (SVP, EVP, SP, FDP, CVP, FdU, Umweltforum und Grüne)
- 1 Sammel-Stellungnahme von BewohnerInnen der Kreuzstrasse
- 86 Stellungnahmen von privaten Personen

2 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

2.1 Beantwortung der Mitwirkungseingaben

Beim Mitwirkungsverfahren des Gesamtverkehrskonzeptes Zollikofen sind rund 102 Eingaben (Fragebogen oder Einzeleingaben im Rahmen der Mitwirkung) gemacht worden. Insgesamt wurden 201, teilweise sehr detaillierte Bemerkungen zu den einzelnen Fragen gemacht. Die Bemerkungen zu den jeweiligen Fragen und die Einzeleingaben wurden nach den Themenkategorien sortiert. Die Eingaben und Einzelbemerkungen in gleicher oder ähnlicher Form wurden im Kapitel 2.3 zusammen gefasst und beantwortet.

Zu den einzelnen Fragen im Fragebogen zeigten sich während der Auswertung drei weitere spezifische Themen (allgemeine Bemerkungen zum Gesamtverkehrskonzept, allgemeine Bemerkungen zur Geschwindigkeitsreduktion, Bemerkungen zur Kirchlindachstrasse). Sie wurden als separate Fragen aufgeführt und beantwortet.

2.2 Statistische Auswertung der Fragen

Frage

Finden Sie die Hauptziele für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Zollikofen richtig?

• Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bernstrasse	Ja	77 (84%)
	Nein	15 (16%)
• Reduktion des quartierfremden Verkehrs in den Wohnquartieren	Ja	67 (71%)
	Nein	27 (29%)
• Erhöhung Wohnqualität und Verbesserung der Sicherheit in den Wohnquartieren	Ja	59 (64%)
	Nein	33 (36%)

Finden Sie es richtig, kurz- bis mittelfristig für die Sicherstellung des Verkehrsflusses, die beiden Pfortner mit Dosierung auf der Bernstrasse (Dorfeingang Süd im Steinibach) und der Zürichstrasse (Dorfeingang Nord beim Kreisel Mc Donalds) zu realisieren?

Ja	56 (60%)
Nein	37 (40%)

Finden Sie es richtig, das Gebiet Rütli mit Massnahmen entlang der Wahlenallee und dem Bürgerweg als Naherholungsgebiet aufzuwerten?

Ja	53 (58%)
Nein	39 (42%)

Finden Sie es richtig, längerfristig eine rückwärtige Erschliessungsstrasse via Eichenweg – Länggasse – Anschluss A1 bei der Raststätte Grauholz zu realisieren, damit die Bernstrasse vom Verkehr etwas entlastet werden kann?

Ja	60 (63%)
Nein	35 (37%)

Die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende soll mit Geschwindigkeitsreduktionen erhöht werden. Erachten Sie es als sinnvoll, Massnahmen für die Zufussgehenden und Velofahrenden auf der Reichenbachstrasse, der Aarestrasse und der Alpenstrasse zu verwirklichen?

Ja	60 (67%)
Nein	29 (33%)

Die Einführung von Tempo 40 auf der Alpenstrasse, Landgarbenstrasse, Wahlackerstrasse und Tempo 30 auf der Schulhausstrasse und Kreuzstrasse soll den Widerstand dieser Strassen erhöhen und so die Quartiere vom fremden Verkehr entlasten. Die Verkehrs- und Schulwegsicherheit soll mit diesen Massnahmen erhöht werden. Erachten Sie diese Massnahmen als sinnvoll?

Ja	58 (64%)
Nein	32 (36%)

Soll für die Steigerung der Sicherheit und der Wohnqualität in den sechs Gebieten gemäss Konzept Tempo 30 eingeführt werden?

Ja 61 (66%)
Nein 31 (34%)

2.3 Auswertung der Einwendungen und Anregungen

Der Aufbau der Auswertung richtet sich nach den Fragen im Fragebogen. Der Fragebogen ist im Anhang aufgeführt. In der Zusammenfassung der Bemerkungen sind sowohl die Aussagen aus dem Fragebogen wie auch aus den Einzeleingaben ausgewertet. Gleiche oder ähnliche Eingaben / Bemerkungen wurden zusammengefasst.

Glossar			
• Bürger / Bürgerinnen	B	• Motorisierter Individual-Verkehr	MIV
• Firmen	F	• Langsamverkehr	LV
• Parteien	P	• Öffentlicher Verkehr	ÖV
• Vereine	V		
• Diverses	D		

Allgemein Gesamtverkehrskonzept				
Bei der Bearbeitung der Mitwirkungen sind folgende Einwendungen und Anregungen allgemein über das Gesamtverkehrskonzept eingegangen:				
Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
47, 73	B	Verbote	Die Anziehungspunkte für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie Aldi und Co. verhindern	<ul style="list-style-type: none"> Die Zonenplanung ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung Ladennutzungen an der Bernstrasse sind gemäss Zonenplan zulässig
1, 4, 19, 20, 43	B	Kontra	Keine weiteren Einschränkungen zu Lasten des MIV	<ul style="list-style-type: none"> Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses wird keine Einschränkung für den MIV sondern eine Verbesserung erreicht → Verstetigung des Verkehrs (weniger anhalten / anfahren)
21, 36, 62, 91, 72	B / P	Massnahmen	Reduktion des MIV	<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, die Sicherstellung und Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Langsamverkehr (LV) und die Steigerung der Sicherheit und der Wohnqualität auf den siedlungsorientierten Strassen (Quartierstrassen) in den Wohnquartieren
88, 90, 96, 97	P / V	Massnahmen	Steigerung der Sicherheit und Lebensqualität der AnwohnerInnen	<ul style="list-style-type: none"> Ist als Ziel im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen Ziel wird durch verschiedene Massnahmen sichergestellt: Tempo 30 in Wohngebieten, Verbesserung Schulwegsicherheit, Pfortner mit Dosierung auf der Bernstrasse
30, 58, 76	B	Kosten	Kosten-/ Nutzenverhältnis muss stimmen	<ul style="list-style-type: none"> Ziel ist es, mit einfachen Massnahmen einen grossen Nutzen zu erzielen

Allgemein Geschwindigkeitsreduktion				
Bei der Bearbeitung der Mitwirkungen sind folgende Einwendungen und Anregungen allgemein über das Gesamtverkehrskonzept zur Geschwindigkeitsreduktion eingegangen:				
Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
45	B	Tempo	Keine Tempo 30 Limite einführen. Verschiedene Gemeinden haben damit schlechte Erfahrungen gemacht. Tempo 30 erzeugt mehr Lärm- und Abgas-Emissionen (ist nachweisbar)	<ul style="list-style-type: none"> • Auswertungen bestehender Studien belegen die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf T30 (u.a. ETH-IVT, Beurteilung der Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit, verschiedene Publikationen des BFU) • Die Sicherheit wird mit T30 wesentlich verbessert
67	B	Tempo	Bei Haupt- und Verbindungsstrassen keine Geschwindigkeitsreduktionen einführen	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Haupt- und Verbindungsstrassen (Bernstrasse / Kirchlindachstrasse) sind keine Geschwindigkeitsreduktionen geplant
66	B	Kontra	Einseitige Belastung resp. Entlastung der AnwohnerInnen	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, den Verkehr auf die Hauptstrassen zu lenken • Entlang dieser Hauptachsen sind weitere Massnahmen wie Lärmschutzwände etc. in Bearbeitung oder teilweise schon realisiert
4, 37, 90	B / P	Tempo	Überall T40	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 40 kann als Ergänzung zu den Zonensignalisationen 50 und 30 ausnahmsweise auf Strecken signalisiert werden. Flächendeckende Tempo 40 Signalisation ist nicht möglich
26, 28, 33, 38, 44	B	Tempo	Geschwindigkeitskontrollen machen, evtl. fixe Messstationen	<ul style="list-style-type: none"> • Das Controlling ist Bestandteil der weiteren Planung und Projektierung

Frage 1				
Finden Sie das Hauptziel für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Zollikofen richtig? Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bernstrasse				
Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
91	V	LV	Förderung des LV (Velo, FussgängerInnen) auf der Bernstrasse (Verlagerung von MIV auf LV)	<ul style="list-style-type: none"> • Durch Verstetigung wird die Sicherheit für den LV steigen
76	B	LV	LV (FussgängerInnen und VelofahrerInnen) getrennt von MIV abwickeln	<ul style="list-style-type: none"> • Platzmangel - Strassenbreite • Einseitiger Velostreifen vorhanden
88, 96, 97	P / V	LV	Platz- und Sicherheitsverbesserung für den LV (Velo) auf der Bernstrasse verbessern	<ul style="list-style-type: none"> • Einseitiger Velostreifen vorhanden • Durch Verkehrsflussverbesserung wird auch die Sicherheit steigen
27, 35, 79, 87, 95	B / P / V	LV	Radweg im Abschnitt Steinibach bis Kreisel Bären auf Gehweg entlang RBS Bahngleis	<ul style="list-style-type: none"> • Die Öffnung für Velos wird in der weiteren Projektierung geprüft

07	B	LV	Trottoirs zwischen Steinbach und Kreisel Bären entlang RBS Bahngleis entfernen und Radstreifen anbringen.	<ul style="list-style-type: none"> Nicht realisierbar
59	B	LV	Verkehrsflussverbesserung nicht zu Lasten der FussgängerInnen	<ul style="list-style-type: none"> Durch Verstetigung wird die Sicherheit für den LV steigen
72, 86	B / P	LV	Fussgängerstreifen zu nahe an Kreisel = Behinderung des Verkehrsflusses	<ul style="list-style-type: none"> Die Lage der Fussgängerstreifen wurde im Rahmen des Projektes Bernstrasse geprüft und so festgelegt
02, 03, 28, 62, 90	B / P	ÖV	Verkehrsflussverbesserung nur für ÖV (Busse, Postauto) und LV (Velo) nicht für MIV	<ul style="list-style-type: none"> An der Pfortneranlagen kann der ÖV (Bus/Postauto) dem MIV bevorzugt werden, ebenso kann der LV die Pfortneranlage passieren Dadurch werden der ÖV und der LV bevorzugt, für den MIV gibt es insgesamt keine Verschlechterung (die Wartezeiten beim Pfortner werden kompensiert durch weniger Stau und Wartezeiten im Zentrum)
12, 17, 23, 35, 71, 72, 79, 87, 94	B / P / V	ÖV	Haltebuchten für ÖV, damit der MIV nicht durch den haltenden ÖV behindert wird	<ul style="list-style-type: none"> Aus Platzgründen sind Haltebuchten nicht realisierbar Im Durchschnitt ist die Behinderung vernachlässigbar gering
17, 71, 86, 94	B / P / V	Massnahmen	Verkehrsflussverbesserung durch Erschliessungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept als Randbedingung so vorgesehen – die Konzeptüberlegungen fördern die Möglichkeit der rückwärtigen Erschliessungsachse
26, 28, 37, 62, 89, 96	B / P / V	Massnahmen	Verkehrsflussverbesserung Bernstrasse darf nicht zu attraktiv werden = mehr MIV / Kapazitätssteigerung	<ul style="list-style-type: none"> Im Gesamtverkehrskonzept ist keine Kapazitätssteigerung in den Spitzenzeiten vorgesehen. Mit der Pfortneranlage kann dies sichergestellt werden

Frage 2

Finden Sie das Hauptziel für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Zollikofen richtig? Reduktion des quartierfremden Verkehrs in den Wohnquartieren

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
98	V	ÖV	Busbetrieb belastet mit über 120 Fahrten pro Tag die Quartierstrassen	<ul style="list-style-type: none"> Die Grundversorgung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) ist gesetzlicher Auftrag der Gemeinden ÖV entlastet die Quartiere - Verlagerung von MIV auf ÖV
101	D	ÖV	Die Buslinie 34 (Alpenstrasse, Landgarbenstrasse, Wahlackerstrasse) darf durch die baulichen Massnahmen zur Erhöhung des Durchfahrwiderstandes nicht beeinträchtigt werden	<ul style="list-style-type: none"> Dies ist Voraussetzung für die Massnahmen. Der RBS wird in der weiteren Projektierung miteinbezogen

48, 61, 100	B / D	Verbote	<p>Quartier Kreuzstrasse sollte vom Lastwagenverkehr entlastet werden (siehe Eingabe der vielen QuartierbewohnerInnen)</p> <p>Lastwagenverkehr an der Kreuzstrasse während den Nachtzeiten zusätzlich unterbinden. Verkehr über Bahnunterführung im Norden des Bahnhofes leiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wird in der weiteren Projektierung geprüft
98	V	Verbote	Fahrverbot von Lastwagen auf der Landgarbenstrasse (Zubringerdienst gestattet)	<ul style="list-style-type: none"> • Wird in der weiteren Projektierung geprüft
22, 35, 42, 79, 87, 95	B / P / V	Kontra	Keine weiteren Massnahmen in den Quartieren notwendig	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Grund der Analyse des Gesamtverkehrskonzeptes sind Massnahmen notwendig
14, 18, 35, 78, 79, 87, 95	B / P / V	Kontra	Es ist kaum quartierfremder Verkehr in den Wohnquartieren anzutreffen	<ul style="list-style-type: none"> • Auf Grund der Analyse des Gesamtverkehrskonzeptes sind Massnahmen notwendig
73	B	Kontra	Wünschenswert aber = Mehrbelastung auf den Hauptachsen	<ul style="list-style-type: none"> • Durch weitere flankierende Massnahmen (Pfortneranlage, Erschliessungsstrasse) wird die Bernstrasse entlastet
28	B	Massnahmen	Sollten die vorgeschlagenen Massnahmen nicht genügen, müssen härtere Massnahmen getroffen werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Das Controlling ist Bestandteil der weiteren Projektierung
73	B	Massnahmen	Weniger Privatverkehr durch Road Pricing	<ul style="list-style-type: none"> • Road Pricing ist nicht Bestandteil des Gesamtverkehrskonzeptes, da die gesetzlichen Grundlagen nicht vorhanden sind • Erfordert eine grossräumige, flächendeckende Einführung (über die Gemeindegrenzen)
42	B	Massnahmen	Aufhebung der Beschilderung "Zubringer gestattet". Damit werden alle Quartierstrassen von fremdem Verkehr entlastet.	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist die Reduktion des quartierfremden Verkehrs (Entlastung Quartiere) und die Lenkung auf die Hauptstrassen und nicht eine gleichmässige Verteilung in den Wohnquartieren
02, 74	B	Massnahmen	Zufahrt vom Hirzenfeldweg auf die Kirchlindachstrasse unattraktiv machen. Verkehrsberuhigung Hirzenfeldweg und versetzen der Markierung Zubringer gestattet Richtung Kreisel Kirchlindachstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Wird in der weiteren Projektierung geprüft

37, 40	B	Massnahmen	Känelgasse und Grabenstrasse haben immer mehr Schleichverkehr. Dringend ins Gesamtverkehrskonzept aufnehmen	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss der Analyse des Gesamtverkehrskonzeptes ist der Anteil quartierfremder Verkehr von untergeordneter Bedeutung
5, 14, 23, 35, 79, 87, 95	B / P / V	Massnahmen	Um Schleichverkehr ab Kirchlindachstrasse zu verhindern, Öffnung für dorfinernen Verkehr und Einführung von Tempo 30 auf der Schäferstrasse	<ul style="list-style-type: none"> T30 ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen Die Öffnung kann nicht realisiert werden, die Durchfahrt Flurweg in Richtung Zentrum Zollikofen wird geprüft
78	B	Massnahmen	Versetzen des Fahrverbots an der Schäferstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung geprüft
1, 17, 23, 94	B / V	Diverses	Reduktion nur von ortsfremdem Verkehr nicht von quartierfremdem Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, die Durchfahrt durch die Quartiere zu verhindern. Die Zu- und Wegfahrt ist weiterhin möglich
98	V	Diverses	Zeitliche Sperrung der Alpenstrasse gemäss Verkehrsversuch einführen = zweckmässigste und billigste Lösung	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsversuch Alpenstrasse wurde 2004 abgebrochen und abgelehnt
28, 50, 90, 98	B / P / V	Diverses	Verkehrsversuch Alpenstrasse war ein Erfolg wurde aber doch aus nicht überzeugenden Gründen gestoppt. Warum?	<ul style="list-style-type: none"> Der Abbruch wurde vom Gemeinderat beschlossen, weil aus seiner Sicht diese Massnahme nicht tragfähig ist

Frage 3

Finden Sie das Hauptziel für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Zollikofen richtig? Erhöhung Wohnqualität und Verbesserung der Sicherheit in den Wohnquartieren

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
28	B	Tempo	Tempo des MIV einschränken	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen
2, 88, 91, 96	B / P / V	LV	Langsamverkehr bevorzugen	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen Flankierende Massnahmen zur Verringerung des quartierfremden Verkehrs Einführung von T30 Zonen
2, 96	B / V	LV	MIV soll sich an LV anpassen	<ul style="list-style-type: none"> Durch die flankierenden Massnahmen T30 Zonen gewährleistet
02	B	LV	Sicherheit für Kinder jedoch ohne Bewegungseinschränkung	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (z.B. Tempo 30 Zonen) Wird als Anregung in der weiteren Projektierung berücksichtigt

28	B	Schule	1. Priorität ist die Sicherheit der Kinder und deren Schulwege	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (Tempo 30 Zonen, Massnahmen auf den Schulwegen) Wird als Anregung im Hinblick auf die Etappierung aufgenommen
5, 18, 22, 42	B	Kontra	Es wurden bereits genügend Massnahmen (30km/h) getroffen = keine weiteren mehr notwendig	<ul style="list-style-type: none"> Auf Grund der Analyse des Gesamtverkehrskonzeptes sind weitere Massnahmen nötig Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
60, 73, 88, 97	B / P / V	Kontra	Es sind keine besonderen Massnahmen notwendig, wenn die Ziele 1 und 2 realisiert werden	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
28	B	Massnahmen	Quartierfremden Verkehr fernhalten	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen
90	P	Massnahmen	Aufnahme von Begegnungszonen im Gesamtverkehrskonzept	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung im Bereich der Schulhausstrasse geprüft
86	P	Massnahmen	Einfache und übersichtliche Massnahmen, die den ÖV, Rettungsfahrzeuge, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Zügelwagen und die Schneeräumung nicht behindern oder beeinträchtigen	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung berücksichtigt
99	V	Massnahmen	Geeignete, einfache Massnahmen zur Förderung der Geschwindigkeitsreduktion im unteren Abschnitt des Hübeliweges in Richtung Steinibach.	<ul style="list-style-type: none"> Bereits Tempo 30 signalisiert
46	B	Massnahmen	Fussgängerstreifen auf der Höhe der Landi	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung geprüft

Frage 4

Finden Sie es richtig, kurz- bis mittelfristig für die Sicherstellung des Verkehrsflusses, die beiden Pförtner mit Dosierung auf der Bernstrasse (Dorfeingang Süd im Steinibach) und der Zürichstrasse (Dorfeingang Nord beim Kreisel McDonalds) zu realisieren?

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
18	B	Tempo	Geschwindigkeit ab Prodega auf 60 km/h reduzieren	<ul style="list-style-type: none"> Liegt ausserhalb des Gemeindegebietes Zollikofen
91	P	LV	Bewegungsmöglichkeit für FussgängerInnen und Velofahrende in diesem Raum verbessern	<ul style="list-style-type: none"> Einseitiger Radstreifen vorhanden

96	V	LV	Bypass für den Veloverkehr. Velos dürfen nicht dosiert werden	<ul style="list-style-type: none"> An der Pfortneranlagen kann der LV mit dem ÖV (Bus / Postauto) bevorzugt werden MIV wird dosiert, LV und ÖV nicht
28, 58, 90, 91	B / P	ÖV	Bevorzugung Busbetrieb (in Spitzenzeiten) muss gewährleistet sein	<ul style="list-style-type: none"> An den Pfortneranlagen kann der ÖV (Bus/ Postauto) dem MIV bevorzugt werden Im Zentrumsbereich Bernstrasse wird der Verkehrsfluss für den ÖV und den MIV verbessert
1, 10, 12, 15, 17, 22, 24, 36, 40, 45, 47, 49, 66, 67, 69, 71, 76, 78, 89, 94	B / V	Kontra	Stau wird verlagert	<ul style="list-style-type: none"> Der Stau wird dort hin verlagert, wo er verträglicher ist und weniger Anwohner stört → ausserhalb des Zentrums
5, 27, 35, 79, 86, 87, 95	B / P / V	Kontra	Verkehr wird sich auf die Kirchlindachstrasse verlagern, die bereits stark belastet ist	<ul style="list-style-type: none"> Flankierende Massnahmen an der Kirchlindachstrasse im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen Pfortner Kirchlindachstrasse als mögliche Option zur Erhöhung des Durchfahrtswiderstandes
39, 40, 58, 60, 78	B	Kontra	Druck auf die Quartiersammelstrassen wird steigen, neue Schleichwege	<ul style="list-style-type: none"> Flankierende Massnahmen an der Kirchlindachstrasse im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen (Option Pfortner) Tiefere Geschwindigkeiten auf den Quartiersammelstrassen erhöhen den Durchfahrtswiderstand
33, 86	B / P	Kontra	Pfortner an der Kirchlindachstrasse führt zu Schleichverkehr Bergli - Hubel - Hubelstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Auf Grund der längeren Fahrzeit kann Schleichverkehr Bergli - Hubel - Hubelstrasse ausgeschlossen werden. → Wird im Rahmen des Controllings überprüft
76	B	Kontra	Gibt keine Beruhigung nur Verlangsamung des MIV	<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Pfortners ist die Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bernstrasse. Es wird weder eine Beruhigung noch eine Verlangsamung angestrebt
12, 82	B	Kontra	Verkehrsfluss verbessern anstelle von Pfortnern	<ul style="list-style-type: none"> Pfortner verbessern den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse → es wird nur soviel Verkehr durchgelassen, wie auch verarbeitet werden kann
72	B	Kontra	Ineffiziente Massnahme um lokalen Verkehr (inkl. Verkehr von und nach Zollikofen) vom Durchgangsverkehr zu trennen	<ul style="list-style-type: none"> Das Ziel der Pfortneranlagen ist nicht die Trennung des lokalen Verkehrs und des Durchgangsverkehrs, sondern die Dosierung in den Spitzenzeiten und dadurch die Verstetigung im Zentrumsbereich
73, 75	B	Kontra	Politisch kaum zu realisieren, da es über die Gemeindegrenzen hinausgeht und zudem kantonale Strassen betrifft	<ul style="list-style-type: none"> Die Pfortneranlagen sind bereits Bestandteil der Korridorstudie Nord und werden im Rahmen dieser Planung mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton abgestimmt

67	B	Kontra	Löst Unmut bei den Verkehrsteilnehmenden aus	<ul style="list-style-type: none"> Wird im Gesamtverkehrskonzept angesprochen - Pfortnerung gut kommunizieren, Beispielsweise mit Wechselsignal „Ortsdurchfahrt überlastet“ (siehe Bsp. Wabern)
84	F	Kontra	Dosierung auf der Bernstrasse im Süden (Steinibach) erfolgt bereits durch bestehende Lichtsignalanlage	<ul style="list-style-type: none"> Der Pfortner ist in diesem Bereich bereits realisiert
18, 30	B	Kontra	Zu teuer und zu kompliziert und bringt nicht weniger Autos	<ul style="list-style-type: none"> Eine Gesamtreduktion des MIV ist nicht Ziel der vorliegenden Planung Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, den Verkehr auf der Bernstrasse - im Zentrumsbereich - zu verstetigen und in den Spitzenstunden Staus zu vermeiden
86	P	Kontra	Wartungsanfälligkeit der Pfortner zu hoch	<ul style="list-style-type: none"> Nicht höher als bei Lichtsignalanlagen
69, 73	B	Massnahmen	Überprüfung und Vergleich mit anderen Gemeinden machen	<ul style="list-style-type: none"> Wird als Anregung für die weitere Projektierung entgegengenommen (Bsp. Wabern)
5, 43, 45	B	Massnahmen	1. Priorität Entlastungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Die Entlastungsstrasse ist im Gesamtverkehrskonzept als Randbedingung festgehalten. Dies ist aber eine längerfristige Massnahme Zollikofen benötigt kurzfristige und längerfristige Massnahmen
64	B	Massnahmen	Tunnel anstelle Entlastungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> In der übergeordneten Planung, Korridorstudie Bern Nord, ist kein Tunnel vorgesehen
7, 35, 42, 79, 86, 87, 95	B / P / V	Massnahmen	Weitere Massnahmen in Münchenbuchsee und Moosseedorf	<ul style="list-style-type: none"> Ist Gegenstand der übergeordneten Planung. Es sind Massnahmen vorgesehen (siehe Korridorstudie Bern Nord)
16, 21, 88, 97	B / P / V	Massnahmen	Möglichen Schleichwegen besondere Aufmerksamkeit schenken (Achtung Schulanlagen)	<ul style="list-style-type: none"> Wird im Gesamtverkehrskonzept berücksichtigt und behandelt Ist Bestandteil des Controllings
21	B	Massnahmen	Nur bei Überlastung in Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (während den Spitzenstunden am Morgen und am Abend)
26	B	Massnahmen	Verkehr innerhalb von Zollikofen sollte aber noch flüssig sein	<ul style="list-style-type: none"> Pfortner verbessern den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse - MIV wird in den Spitzenstunden dosiert in die Gemeinde gelassen
38	B	Massnahmen	Ja, wenn dadurch auch das Problem des zunehmenden Verkehrs in den Wohnquartieren gelöst werden kann	<ul style="list-style-type: none"> Massnahmen in den Quartieren sind im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen Tiefere Geschwindigkeiten auf den Quartiersammelstrassen erhöhen den Durchfahrtswiderstand
2, 44, 92	B	Massnahmen	Pfortner an der Kirchlindachstrasse realisieren	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept als mögliche Option vorgesehen

28, 90, 92	B / P	Massnahmen	Falls sich der MIV neue Wege über die Kirchwindachstrasse sucht = Pförtneranlage Kirchwindachstrasse rasch realisieren	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept als mögliche Option vorgesehen
99	V	Massnahmen	Zufahrt Hübeliquartier in Richtung Dorf Zollikofen wie Richtung Bern vor dem Pförtner ermöglichen. Hübeliquartierbewohner sollten nicht im Stau vor dem Pförtner stecken bleiben	<ul style="list-style-type: none"> Pförtneranlagen werden dort vorgesehen, wo die Bevorzugung des ÖV und LV möglich ist In Spitzenstunden wird auch der Ziel- / Quellverkehr dosiert in die Gemeinde gelassen
99	V	Massnahmen	Mögliche Umfahrung des Pförtners Süd (Steinibach) durch das Hübeliquartier vermeiden.	<ul style="list-style-type: none"> Heute bereits Sackgasse signalisiert und durch Poller verhindert
57	B	Diverses	Hat es auch eine Wirkung beim Morgen- / Abendverkehr?	<ul style="list-style-type: none"> Die Pförtneranlage wird während den Spitzenstunden am Morgen und am Abend in Betrieb sein → ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen

Frage 5

Finden Sie es richtig, das Gebiet Rütli mit Massnahmen entlang der Wahlenallee und dem Bürgerweg als Naherholungsgebiet aufzuwerten?

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
2, 62, 92, 96	B / P / V	Tempo	Keine Verkehrstrennung. MIV / LV = verleitet MIV zum schnelleren Fahren.	<ul style="list-style-type: none"> Es ist keine vollständige Trennung vorgesehen – MIV und LV weiterhin auf gleichem Niveau vorgesehen. Es ist lediglich ein Fussgängerschutzbereich vorgesehen, welcher auch die Geschwindigkeiten des MIV reduziert
59, 69	B	Tempo	Zu hohe Geschwindigkeiten auf der Wahlenallee	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept erwähnt, es bestehen jedoch keine Messungen Durch den Fussgängerschutzbereich wird die Geschwindigkeit des MIV reduziert
62, 72, 96	B / V	Tempo	T30 auf der Wahlenallee	<ul style="list-style-type: none"> War bereits im Rahmen der Teilrichtplanbearbeitung Domänenstrassen im Gebiet Rütli ein Thema Wird in der weiteren Planung geprüft, ist aber mit baulichen Massnahmen verbunden
28	B	LV	Dringend MIV und LV trennen	<ul style="list-style-type: none"> Durch den Fussgängerschutzbereich wird die Geschwindigkeit des MIV reduziert und die Sicherheit für den LV gewährleistet Bei einer vollständigen Trennung von MIV und LV wäre die Geschwindigkeitsreduktion geringer

37, 62, 88, 97	B / P / V	LV	Wahlenallee und Bürgerweg nur noch für LV offen (Landwirtschaftliche Fahrzeuge gestattet)	<ul style="list-style-type: none"> Zulassungseinschränkung bereits vorhanden Zubringer zu Inforama und Schweizerischer Geflügelzuchtschule muss von beiden Seiten gewährleistet werden Würde unnötige Umwege und somit Mehrverkehr generieren
5, 14, 27, 35, 49, 66, 79, 87, 95	B / P / V	Verbote	Strassen schon mit Zubringer beschildert	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Gesamtverkehrskonzept sind weitere Massnahmen nötig Subjektiv gesehen hohe Geschwindigkeiten Konflikte zwischen MIV und LV
1, 5, 17, 35, 55, 66, 76, 79, 86, 87, 89, 94, 95	B / P / V	Kontra	Hat kaum Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Gesamtverkehrskonzept ist die Verkehrsmenge trotz Einschränkungen subjektiv gesehen zu hoch
1, 5, 7, 10, 12, 14, 22, 27, 30, 42, 44, 60, 71, 78, 82, 86	B / P	Kontra	Keine teuren Massnahmen nötig	<ul style="list-style-type: none"> Auf Grund öffentlicher Interessen sind Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Staat Bern zu prüfen und zu realisieren
18	B	Kontra	Genügend verkehrsarme Naherholungsgebiete vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> Das Gebiet Rütli wird bereits heute stark frequentiert und soll daher aufgewertet werden (Verbesserung Sicherheit)
39	B	Kontra	Nur Aufwertung wenn diese nicht zu Lasten anderer Naherholungsgebiete geht	<ul style="list-style-type: none"> Andere Naherholungsgebiete werden nicht beeinträchtigt
58	B	Massnahmen	Massnahmen nur im Rahmen des Unterhaltes realisieren	<ul style="list-style-type: none"> Unterhalt an der Strasse ist nötig und wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erledigt. Auf Grund der Analyse sind jedoch weitere Massnahmen nötig
62	B	Massnahmen	Belagssanierung / Beleuchtung Bürgerweg	<ul style="list-style-type: none"> Der Kredit für die Beleuchtung Bürgerweg bereits bewilligt (siehe Gesamtverkehrskonzept)
80	B	Massnahmen	Belagssanierung Rütlistrasse	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung geprüft
17, 43, 94	B / V	Kontra	Ausser der Beleuchtung keine weiteren Massnahmen nötig	<ul style="list-style-type: none"> Subjektiv wird wahrgenommen, dass die Geschwindigkeiten zu hoch sind Konflikte zwischen MIV und LV
80, 86	B / P	Massnahmen	Einfache Beleuchtung Rütli	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen
86	P	Massnahmen	Sicherheit in der Nacht gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> Sicherheit wird durch vorgesehene Beleuchtung gewährleistet
10	B	Kontra	Rütlistrasse kein öffentlicher Treffpunkt (nachts)	<ul style="list-style-type: none"> Gebiet Rütli ist ein wichtiges und wertvolles Naherholungsgebiet

2, 28, 33, 34, 35, 37, 40, 48, 58, 69, 78, 79, 87, 88, 91, 95, 97	B / P / V	Kontra	Keine Beleuchtung nötig = Lichtverschmutzung	<ul style="list-style-type: none"> Zur Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum ist eine Beleuchtung notwendig
82	F	Massnahmen	Verhindern, dass noch weitere AutofahrerInnen diese Abkürzung benutzen	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen - Massnahmen gemäss Teilrichtplan Verkehr Domänenstrasse im Gebiet Rütli
72, 88, 97	B / P / V	Massnahmen	Zufahrt Besucher und ArbeiterInnen Rütli über Länggasse oder Steinibach erfolgen	<ul style="list-style-type: none"> Zubringer zu Inforama und Schweizerischer Geflügelzuchtschule muss von beiden Seiten gewährleistet werden
90	P	Massnahmen	Gesamtverkehrskonzept mit dem Teilrichtplan Verkehr Domänenstrasse im Gebiet Rütli koordinieren	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept bereits abgestimmt

Frage 6

Finden Sie es richtig, längerfristig eine rückwärtige Erschliessungsstrasse (gemäss ZMB TP2) via Eichenweg – Länggasse – Anschluss A1 bei der Raststätte Grauholz zu realisieren, damit die Bernstrasse vom Verkehr etwas entlastet werden kann?

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
28, 62, 91, 96	B / P / V	LV	Achse sollte für den Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden	<ul style="list-style-type: none"> Wird im Rahmen der weiteren Projektierung geprüft und umgesetzt
10, 28	B	ÖV	Verlagerung auf den ÖV fördern anstelle neuer Umfahrungsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Umlagerungen auf den ÖV lösen das längerfristige Erschliessungsproblem nicht Das Anliegen der Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV ist Dauerauftrag der Gemeinde
02	B	ÖV	Verlängerung der Buslinie nach Kappelisacker / Ittigen, nach Schönbühl brächte eine Entlastung	<ul style="list-style-type: none"> RVK4 ist zuständig für den Netzausbau
02	B	ÖV	Neue Buslinie von Münchenbuchsee über die Länggasse nach Ittigen und weiter nach Bern wäre besser	<ul style="list-style-type: none"> RVK4 ist zuständig für den Netzausbau
28	B	ÖV	Gebiete der ÖV Güteklasse D sind auszuzonen bzw. Baulandreserven nicht einzuzonen	<ul style="list-style-type: none"> Ist nicht Gegenstand der vorliegenden Verkehrsplanung – Thema der Zonenplanung Es sind nur kleine Gebiete in der ÖV Güteklasse D

63	B	Verbote	Sofern eine zusätzliche Belastung der Kreuzstrasse vermieden werden kann - Linksabbiegeverbot von der Zufahrt Ittigen her	<ul style="list-style-type: none"> • Der Durchfahrtswiderstand auf der Kreuzstrasse wird durch T30 erhöht – die Attraktivität als Durchfahrtsroute wird dadurch verringert • Ein Linksabbiegeverbot wird in der weiteren Planung geprüft
93	P	Verbote	Strassenstück vom Kreis Kreuz bis zur Bahnunterführung sollte für den Durchgangsverkehr gesperrt werden	<ul style="list-style-type: none"> • Der Durchfahrtswiderstand auf der Kreuzstrasse wird durch T30 erhöht – die Attraktivität als Durchfahrtsroute wird dadurch verringert. Eine vollständige Sperrung ist nicht vorgesehen
24, 64	B	Kontra	Verkehr wird verlagert	<ul style="list-style-type: none"> • Der Verkehr wird dort hin verlagert wo er weniger störend ist – ausserhalb des Zentrums und den siedlungsorientierten Strassen • Eine Reduktion des MIV ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung
2, 3, 6, 10, 13, 26, 28, 37, 44, 62, 72, 88, 89, 90, 90, 93, 96, 97	B / P / V	Kontra	Mehr Verkehr - durch neue Strasse	<ul style="list-style-type: none"> • Die neue Verbindung dient als rückwärtige Erschliessungsachse (auch für neue Baugebiete). Etwas mehr Verkehr kann daher nicht ausgeschlossen werden → Sonst müssten die weiteren Siedlungsentwicklungen gestoppt werden
2	B	Kontra	Mehr Verkehr in Ittigen - durch den Anschluss an die A1 beim Grauholz	<ul style="list-style-type: none"> • Ist Bestandteil der übergeordneten Planung Korridorstudie Nord und wird im Rahmen dieser Planung behandelt
49, 59, 88, 90, 97	B / P / V	Kontra	Mehr Verkehr auf den Dorfstrassen von Zolllikofen und auf der Bernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Die neue Achse wird eine Entlastung insbesondere der Bernstrasse zur Folge haben
18, 46, 49	B	Kontra	Mehr Verkehr zur A1 würde die Staus dort noch mehr erhöhen	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, möglichst viel Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu führen • Das Verkehrssystemmanagement auf der A1 ist Bestandteil der Mobilitätsstrategie. Massnahmen im Gebiet Wankdorf sind in Planung
28, 62, 89, 90	B / P	Kontra	Entlastung der Bernstrasse durch Neubauten (Felsenauviadukt, Autobahn Biel) war nur immer von kurzer Dauer	<ul style="list-style-type: none"> • Durch flankierende Massnahmen ist dies nachhaltig sicherzustellen
58, 72	B	Kontra	Geringe Reduktion des Verkehrs auf der Bernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Die Reduktion des MIV wurde nicht genau quantifiziert
84, 88, 91, 97	B / P / V	Kontra	Bei Stau auf der A1 entsteht Ausweichverkehr über die Bernstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Das Verkehrssystemmanagement auf der A1 ist Bestandteil der Mobilitätsstrategie. Massnahmen im Gebiet Wankdorf sind in Planung
50	B	Kontra	Braucht zuviel Kulturland	<ul style="list-style-type: none"> • Die Dimensionierung der Erschliessungsstrasse ist Thema der Weiterbearbeitung der Korridorstudie Bern Nord

28, 90	B / P	Kontra	Die Erschliessungsstrasse darf keinesfalls eine Randbedingung sein für das Gesamtverkehrskonzept. Die Ziele müssen ohne sie erreicht werden	<ul style="list-style-type: none"> Mit den kurzfristigen Massnahmen werden die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes ohne Erschliessungsachse erreicht Längerfristig gesehen sind weitere Massnahmen wie die Erschliessungsachse notwendig
13	B	Kontra	Läden an der Bernstrasse hätten Verluste und müssten schliessen	<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, die Attraktivität und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer der Bernstrasse zu steigern - dies wirkt sich für das Gewerbe positiv aus
6, 25, 28	B	Massnahmen	Massnahmen zur Reduktion des Verkehrs treffen	<ul style="list-style-type: none"> Eine Reduktion des MIV steht nicht primär im Vordergrund der vorliegenden Planung
7, 14, 42, 60	B	Massnahmen	Umsetzung gleichzeitig mit Wankdorf-Sanierung	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Planung koordiniert
7, 14, 42, 60	B	Massnahmen	Umsetzung erst wenn Wankdorf den Verkehr aufnehmen kann - Ansonsten fliesst der Verkehr bei Stau nach Zollikofen	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Planung koordiniert
86	P	Massnahmen	Klare Linienführung im Gesamtverkehrskonzept festhalten - Trasse sollte mit verbindlichen planerischen Massnahmen gesichert werden	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Planung geprüft
26	B	Massnahmen	Die neue Zufahrt von der Erschliessungsachse zur Bernstrasse (Aldi und Co.) müsste auch mit einer Pförtneranlage geregelt werden	<ul style="list-style-type: none"> Ist Thema der regionalen Planung (Korridorstudie Nord)
16, 35, 40, 79, 84, 87, 95	B / P / V	Massnahmen	Schleichweg von Wankdorf über die Erschliessungsachse via Zollikofen nach Bern verhindern	<ul style="list-style-type: none"> Ist Thema der regionalen Planung (Korridorstudie Nord)
48	B	Massnahmen	Flankierende Massnahmen für die Kreuzstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen – T30 erhöht den Durchfahrtswiderstand
72	B	Massnahmen	Verkehr Richtung Mattstetten über bessere Ausfahrt im Sand planen	<ul style="list-style-type: none"> Ist Thema der regionalen Planung (Korridorstudie Nord)
72	B	Massnahmen	Münchenbuchsee neuer Halbanschluss beim Golfplatz Richtung neue Unterführung SBB	<ul style="list-style-type: none"> Liegt ausserhalb des Einflussbereiches der Gemeinde Zollikofen
96	V	Massnahmen	Viertelanschluss - eine Einfahrt Richtung Bern	<ul style="list-style-type: none"> Die Korridorstudie Bern Nord belegt die Wirksamkeit des vollen Anschlusses
78	B	Diverses	Kann der McDonalds-Kreisel diesen Mehrverkehr aufnehmen?	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Planung geprüft

50	B	Diverses	Kommt der Verkehr beim Freizeithaus vorbei?	• Nein
92	P	Diverses	Ist diese Lösung überhaupt realistisch?	• Diese Lösung wird in der übergeordneten Planung, Korridorstudie Bern Nord überprüft

Frage 7

Die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende soll mit Geschwindigkeitsreduktionen erhöht werden. Erachten Sie es als sinnvoll, Massnahmen für die Zufussgehenden und Velofahrenden auf der Reichenbachstrasse, der Aarestrasse und der Alpenstrasse zu verwirklichen?

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
3, 28, 45	B	Tempo	Reichenbachstrasse T30	• Wird in der weiteren Planung geprüft
2, 88	B / P	Tempo	Auf der Reichenbachstrasse im Bereich der Abzweigung Reichenbachstrasse, Aarestrasse bis zum Schmittestützli wird zu schnell gefahren	• Bereits T30 signalisiert • Weitere Massnahmen im Rahmen der Projektierung prüfen
2, 88, 97	B / P / V	LV	Besserer Schutz des LV	• Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen
04	B	LV	Zollikofen tut nichts für den Veloverkehr	• Im Gesamtverkehrskonzept ist eine Prüfung von Massnahmen für Velofahrende vorgesehen
7, 86	B / P	LV	Keine zusätzlichen Trottoirs auf der Alpenstrasse	• Ist für die optimale Erschliessung für Zufussgehende des Gewerbeareals Webergut erforderlich
7, 23, 27, 35, 79, 86, 87, 95	B / P	LV	Zweiter Fussgängerstreifen Alpenstrasse - jedoch kein Trottoir	• Ein zweiter Fussgängerstreifen wurde bereits realisiert
62, 88, 91, 97	B / P / V	LV	Separates Fuss- und Velokonzept erarbeiten	• Ein detailliertes Konzept müsste in einer weiteren Planung erarbeitet werden
23	B	LV	Ortsbus ist eine Gefahr für die Velos	• Die Grundversorgung mit dem ÖV ist gesetzlicher Auftrag der Gemeinden
28	B	LV	Aarestrasse Radstreifen verbreitern	• Wird im Rahmen von Neumarkierungen geprüft
2, 88	B / P	LV	Alpenstrasse Radstreifen verbreitern	• Wird im Rahmen von Neumarkierungen geprüft
2, 28, 88	B / P	LV	Aarestrasse ist viel zu breit und mit den neu erstellten Parkplätzen entlang der Strasse eine Gefahr für VelofahrerInnen	• Die neu erstellten Parkplätze verringern den Strassenquerschnitt und sind eine wirksame Massnahme für die Geschwindigkeitsreduktion. → Durch tiefere Geschwindigkeiten wird die Sicherheit generell erhöht

76	B	LV	Fahrräder durch Quartier umleiten	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, die Sicherheit für den Veloverkehr auf dem gesamten Gemeindefeld zu gewährleisten. Der LV soll nicht dem MIV weichen müssen
2, 88	B / P	LV	Überquerung der Reichenbachstrasse im Bereich des Schlosses ist sehr gefährlich. Auf der Seite Schlossmattweg fehlt ein Trottoir.	<ul style="list-style-type: none"> • Ein Durchgehendes Trottoir ist auf der westlichen Seite vorhanden • Auf der südlichen Seite ist dies aus topographischen Gründen nicht möglich
93	P	LV	Die Sicherheit des Langsamverkehrs sollte auch mit der Schliessung von Lücken bei den Trottoirs erfolgen	<ul style="list-style-type: none"> • Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (siehe Alpenstrasse)
96	V	LV	Grundsätze der IG Velo Bern berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none"> • Wird sichergestellt und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
101	D	ÖV	Bauliche Massnahmen sind busfreundlich auszugestalten	<ul style="list-style-type: none"> • Wird sichergestellt und in der weiteren Projektierung berücksichtigt
10	B	Schule	Schulwegsicherheit hat Priorität	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung im Hinblick auf die Etappierung aufgenommen
17, 23, 94	B / V	Schule	Bei den Schulhäusern Geissshubel und Steinibach ist eine Fussgängerampel, die zu Schulzeiten in Betrieb ist, zu prüfen	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
28, 37, 90	B / P	Schule	Schulhaus- und Kindergartenbereich T30	<ul style="list-style-type: none"> • Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (Aarestrasse)
02	B	Verbote	Warum keinen Einbahnverkehr?	<ul style="list-style-type: none"> • Würde Umwege – also Mehrverkehr produzieren, wirkt tendenziell beschleunigend → eher höhere Geschwindigkeiten
5, 8, 17, 18, 30, 39, 43, 44, 66, 67, 75, 81, 94	B / F / V	Kontra	Keine zusätzlichen Massnahmen nötig	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss der Analyse im Gesamtverkehrskonzept sind Massnahmen zur Sicherstellung / Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den LV notwendig
1, 14, 27, 42, 57, 58, 78	B	Kontra	Auf der Aarestrasse, Reichenbachstrasse und der Alpenstrasse nicht nötig	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss der Analyse im Gesamtverkehrskonzept sind Massnahmen zur Sicherstellung / Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den LV notwendig
2, 88	B / P	Massnahmen	Eine Verengung der Fahrbahn, eine Allee zwischen Fahrbahn und Trottoir und ein durchgehender Radstreifen würden die Sicherheit erhöhen und das Ortsbild in Steinibach verschönern	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen • Kosten- / Nutzenverhältnis muss in der weiteren Projektierung geprüft werden

16	B	Massnahmen	Massnahmen bereits ab der Einmündung Bernstrasse realisieren	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen
22	B	Massnahmen	Neuralgische Stellen mit Ampeln und baulichen Massnahmen sichern	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Massnahmen sind im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen Ampelanlagen werden als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
28	B	Massnahmen	Mittellinie markieren	<ul style="list-style-type: none"> Mittellinie wirkt beschleunigend (eher höhere Geschwindigkeiten). Sie wird deshalb nicht vorgesehen

Frage 8

Die Einführung von Tempo 40 auf der Alpenstrasse, Landgarbenstrasse, Wahlackerstrasse und Tempo 30 auf der Schulhausstrasse und Kreuzstrasse soll den Widerstand dieser Strassen erhöhen und so die Quartiere vor fremdem Verkehr entlasten. Die Verkehrs- und Schulwegsicherheit soll mit diesen Massnahmen erhöht werden. Erachten Sie diese Massnahmen als sinnvoll?

Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
7, 14, 27, 60	B	Tempo	Schulhaus- und Kindergartenbereich T30, ansonsten T50	<ul style="list-style-type: none"> T30 im Schulhaus- und Kindergartenbereich ist teilweise im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen (Aarestrasse) Schulwegsicherheit kann durch T40 gewährleistet werden Projekt Steiner & Buschor bereits umgesetzt (T40)
76, 82, 88, 92, 97	B / F / P / V	Tempo	Schulhaus- und Kindergartenbereich T30 - zwischen Kirchweg und dem neuen Kreisel und im Bereich Geisshubel - Schulwegsicherheit ist höher einzustufen als die Gewährung des Anschlusses an das ÖV-Netz	<ul style="list-style-type: none"> Schulwegsicherheit durch T40 gewährleistet Fahrplaneinhaltung des RBS durch T30 nicht möglich Projekt Steiner & Buschor bereits umgesetzt (T40) Im Bereich Geisshubel Mittelinseln bei Fussgängerübergang vorhanden, durchgehende Mittellinie farbig markiert – Sicherheit gewährleistet mit T40
57	B	Tempo	Schulhaus- und Kindergartenbereich T40, ansonsten Tempo 50	<ul style="list-style-type: none"> Projekt Steiner & Buschor bereits umgesetzt (T40) Sicherheit im Bereich der Schulhäuser mit Tempo 30 besser gewährleistet
35, 79, 87	B / P	Tempo	Unsinn, dass im Schulhausbereich auf der Wahlackerstrasse Tempo 40 ist. Zwischen Bärenkreisel und Einmündung Lindenweg wie bisher Tempo 50 und zwischen Einmündung Lindenweg bis zum Kreisel Schulhausstrasse/Landgarbenstrasse/Wahlackerstrasse auf der Wahlackerstrasse Tempo 30 signalisieren	<ul style="list-style-type: none"> Schulwegsicherheit durch T40 gewährleistet Fahrplaneinhaltung des RBS durch T30 nicht möglich Projekt Steiner & Buschor bereits umgesetzt (T40) T40 mehrere Zwecke - Gewährleistung der Schulwegsicherheit und Widerstand für den Durchgangsverkehr (quartierfremder Verkehr) erhöhen

08, 42, 82, 95	B / F / V	Tempo	Schulhausstrasse und Kreuzstrasse T30, an- sonsten T50	<ul style="list-style-type: none"> • T30 Schulhausstrasse und Kreuzstrasse im Gesamtverkehrskonzept so vorgesehen • T40 mehrere Zwecke - Gewährleistung der Schulwegsicherheit und Widerstand für den Durchgangsverkehr (quartierfremder Verkehr) erhöhen • Projekt Steiner & Buschor bereits umgesetzt (T40)
17, 94	B / V	Tempo	Die Entlastung der Kreuzstrasse steht im krassen Widerspruch zur Aufwertung der Wahlen- allee - Mehrverkehr auf der Länggasse	<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Wahlenallee geht es im Gesamtverkehrskonzept um die Steigerung der Sicherheit und der Naherholungsqualität für den Langsamverkehr und nicht um eine Aufwertung für den MIV – weiterhin Beschilderung nur für Zubringer
17, 94	B / V	Tempo	Schulhausstrasse T40 - im Interesse des Orts- busses	<ul style="list-style-type: none"> • T30 erhöht den Durchfahrtswiderstand (quartierfremder Verkehr) • Ist im Gesamtverkehrskonzept erwähnt, grosser Teil der RBS-Strecke in Tempo 40 daher kann der Busfahrplan eingehalten werden
50, 93	B	Tempo	Landgarbenstrasse T30	<ul style="list-style-type: none"> • Ergäbe hohe Kosten - Strasse kürzlich neu gebaut (Bauprojekt Steiner & Buschor, Juli 2004) • RBS Fahrplan kann nicht eingehalten werden
18, 21, 38, 43, 69, 57	B	Tempo	Überall T30 oder überall T40 - nicht hier so und da so	<ul style="list-style-type: none"> • Überall T30 ergäbe hohe Kosten - Strasse kürzlich neu gebaut (Bauprojekt Steiner & Buschor, Juli 2004) und der RBS Fahrplan kann nicht eingehalten werden, Tempo 30 ist aber im Bereich der Schulhäuser sinnvoll (Verbesserung der Sicherheit)
35, 79, 87	B / P	Tempo	Signalisation T30 auf der Schulhausstrasse erst nach der Einfahrt zur Einstellhalle Coop signa- lisieren - Signalisation wird so besser beachtet	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
35, 57, 79, 78	B / P	Tempo	Kein T40 auf der Kreuz- strasse - Bahnunterfüh- rung erfüllt den Zweck des Widerstandes	<ul style="list-style-type: none"> • Ist im Gesamtverkehr als T30 vorgesehen • T30 soll nicht nur den Durchfahrtswiderstand erhöhen sondern auch Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für den Langsamverkehr sicherstellen
2, 62	B	Tempo	Es sollten Torsituationen geschaffen werden	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
28, 90, 91, 97	B / P / V	LV	Radstreifen auf der Landgarbenstrasse / Wahlackerstrasse und Schulhausstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Ist aus Platzgründen nicht möglich
28, 90, 91	B / P	LV	Veloverbindung zwi- schen Schäferei-, Stock- horn- oder Gantrisch- strasse	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
		LV	Mittelinsel bei neuen und alten Fussgängerstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Wo möglich werden Fussgängerstreifen mit Mittelinseln ausgerüstet

		LV	Entlang der Landgarbenstrasse südseits schmaler Trampelpfad für Schulkinder bis zum nächsten Fussgängerstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
5, 7, 76, 82, 95	B / F / V	ÖV	Bushaldebuchten geben mehr Sicherheit und lassen den Verkehr fließen	<ul style="list-style-type: none"> • Aus Platzgründen können keine Bushaldebuchten vorgesehen werden. Insbesondere auf den Quartierstrassen sind diese zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit nicht notwendig
28	B	Schulen	Sperrung der Landgarbenstrasse, mit Ausnahme Bus und Zubringerverkehr, zu Zeiten des Schulbeginns oder Schulschlusses	<ul style="list-style-type: none"> • Kaum möglich, da es sich um eine wichtige Quartiersammelstrasse handelt • Schulwegsicherheit durch flankierende Massnahmen (Geschwindigkeitsreduktion) im Gesamtverkehrskonzept gewährleistet
37	B	Schulen	Es braucht zusätzliche bauliche Massnahmen in Schulweggebieten	<ul style="list-style-type: none"> • Schulwegsicherheit durch flankierende Massnahmen (Geschwindigkeitsreduktion) im Gesamtverkehrskonzept gewährleistet
36	B	Verbote	Nur Zubringerverkehr signalisieren	<ul style="list-style-type: none"> • Durchfahrtswiderstand wird durch die flankierenden Massnahmen - Geschwindigkeitsreduktion, Pfortneranlage Kirchlindestrasse - gewährleistet
98	V	Verbote	Überholverbot auf der Landgarbenstrasse (Abschnitt Schulhausstrasse bis zum Täli stellt einen gefährlichen Engpass dar), da bei Geschwindigkeit Tempo 40 gefährliche Überholmanöver zu erwarten sind	<ul style="list-style-type: none"> • Überholverbot wird innerorts grundsätzlich nicht signalisiert.
66	B	Verbote	Innerhalb der Gemeinde alle Fahrverbote und Verkehrsbeschränkungen aufheben - so werden Umwege vermieden und Nutzen / Lasten gleichmässig verteilt	<ul style="list-style-type: none"> • Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist die Reduktion des quartierfremden Verkehrs und nicht eine gleichmässige Verteilung in den Wohnquartieren
39	B	Kontra	Führt lediglich zu einer Verkehrsverlagerung auf andere Quartierstrassen	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die flankierende Massnahme - gemeindeweite Einführung von T30 Zonen - ist der Durchfahrtswiderstand gewährleistet → Verlagerung auf Hauptstrassen
17, 94	B / V	Massnahmen	Reduktion des ortsfremden Verkehrs auf der Alpenstrasse ist der Rückbau des Hirzenfeldkreises zu prüfen	<ul style="list-style-type: none"> • Durch ein Rückbau des Hirzenfeldkreises kann der ortsfremde Verkehr auf der Alpenstrasse kaum reduziert werden.

Frage 9				
Sollen für die Steigerung der Sicherheit und der Wohnqualität in den sechs Gebieten gemäss Konzept Tempo 30 Zonen eingeführt werden?				
Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
18, 40	B	Tempo	T40 reicht aus	<ul style="list-style-type: none"> T40 Zonen sind auf Grund der gesetzlichen Grundlagen nicht möglich - vorgesehen sind T30 Zonen oder Generell 50 Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
19	B	Tempo	T30 nur in Schulhaus- und Kindergartenbereichen	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
35, 79, 87, 95	B / P / V	Tempo	T30 nur in Gebieten wo Schleichverkehr vorhanden	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
7, 35, 57, 79, 87, 95	B / P / V	Tempo	T30 nur bei Reichenbachstutz, Wydackerstrasse und Schäferreistrasse T30 nötig	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
37, 38, 39, 40, 41	B	Tempo	Massnahmen dringend an der Känelgasse nötig. Känelgasse ist schmal, steil und unübersichtlich. Stellt Gefahr für LV dar. Wird als Durchgangsstrasse im grossen Umfang genutzt. Es sollten zumindest Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden	<ul style="list-style-type: none"> Wird in der weiteren Projektierung geprüft Auf Grund der Analyse des Gesamtverkehrskonzeptes ist kaum quartierfremder Verkehr vorhanden
37	B	Tempo	Tempo 40 Waldeckstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Im bebauten Abschnitt ist bereits Tempo 40 signalisiert
62	B	Tempo	Die entsprechenden Zonen sind mit Torsituationen zu versehen	<ul style="list-style-type: none"> Ist Bestandteil der weiteren Projektierung und wird so vorgesehen
96	V	LV	Grundsätze der IG Velo Bern berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none"> Wird als Anregung und zur Prüfung in die weitere Projektierung aufgenommen
69	B	Schule	Vorwiegend Schulwege berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none"> Ziel des Gesamtverkehrskonzeptes ist die gemeindeweite Einführung von T30 Zonen - inkl. Schulwege Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
97	V	Verbote	Wydacker-, Stämpfli- und Allmendstrasse - Beschilderung nur für Zubringer	<ul style="list-style-type: none"> Wydacker-/Stämpflistrasse bereits T30 signalisiert Allmendstrasse liegt ausserhalb des Einflussbereiches der Gemeinde Zollikofen

1, 5, 7, 19, 20, 21, 27, 38, 42, 44, 45, 58	B	Kontra	Nicht überall nötig und sinnvoll	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren, Ziel gemeindegeweit Tempo 30 auf den Quartierstrassen
94	V	Kontra	T30 wurde dort wo es Sinn macht bereits eingeführt	<ul style="list-style-type: none"> Postulat vom Oktober 2004 „Schaffung von T30 Zonen in den Quartieren“
42	B	Kontra	Auf allen Quartierstrassen ist auf Grund der schmalen Strassen die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen - daher braucht es keine T30 Reglementierung	<ul style="list-style-type: none"> Das Geschwindigkeitsregime wird dem Erscheinungsbild der Strasse angepasst
05	B	Kontra	Teure, bauliche Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> T30 Zonen können mit wenigen Massnahmen realisiert werden, da die meisten Erschliessungsstrassen einen schmalen Strassenquerschnitt aufweisen Das Kosten-/ Nutzenverhältnis wird im weiteren Verfahren geprüft
86	P	Massnahmen	Aegelsee- und Hirzenfeldweg auch T30-Zone	<ul style="list-style-type: none"> Wird im weiteren Verfahren geprüft
86	P	Massnahmen	Ein- und Ausfahrt der Rettungsfahrzeuge, Zügelwagen und Schneeräumungsfahrzeuge berücksichtigen	<ul style="list-style-type: none"> Wird sichergestellt
33, 86, 90	B / P	Kosten	Keine teuren Massnahmen - nur wirksame Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> T30 Zonen können mit wenigen Massnahmen realisiert werden, da die meisten Erschliessungsstrassen einen schmalen Strassenquerschnitt aufweisen Das Kosten-/ Nutzenverhältnis wird im weiteren Verfahren geprüft und behandelt

Kirchlindachstrasse				
Eingabe Nr.	Urheber	Thema	Einwendungen / Anregungen	Stellungnahme
5, 95, 98	B / V	Tempo	T60 Kirchlindachstrasse	<ul style="list-style-type: none"> Innerorts gilt das Geschwindigkeitsregime Generell 50. Entlang der Kirchlindachstrasse sind Wohngebiete und die Blindenschule betroffen
5, 7, 28, 35, 79, 87	B / P	LV	Anbringen von Radstreifen	<ul style="list-style-type: none"> Ist im Gesamtverkehrskonzept bergwärts so vorgesehen Das Markieren beidseitiger Radstreifen ist wegen zu geringer Strassenbreite nicht möglich
23, 35, 79, 87, 95	B / P / V	ÖV	Bushaltebuchten, damit der MIV durch den haltenden ÖV nicht behindert wird	<ul style="list-style-type: none"> Aus Platzgründen sind Bushaltebuchten nicht realisierbar Im Durchschnitt ist die Behinderung vernachlässigbar gering

44	B	Massnahmen	Mehr Wohnqualität an der Kirchlindachstrasse	<ul style="list-style-type: none"> • Eidgenössische Lärmschutzverordnung • Ist Sache des Strasseneigentümers (Kanton Bern). Lärmschutzmassnahmen sind in Planung oder bereits realisiert (Umsetzung Lärmschutzverordnung)
----	---	------------	--	---

3 Folgerungen aus der öffentlichen Mitwirkung

Die Mitwirkung zum Gesamtverkehrskonzept Zollikofen ergab ein grundsätzlich positives Bild. Die Zielsetzungen wurden mehrheitlich befürwortet. Folgende Schlüsse werden aus der Mitwirkung gezogen:

Bernstrasse

Rund 84 % der Mitwirkenden befürworten die Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes, den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse zu verbessern. Vor allem wurde bei den Bemerkungen zur Bernstrasse der Langsamverkehr Velo bemängelt bzw. erwähnt. Diesbezüglich ist aber der Spielraum aus Platzgründen gering. Der Vorschlag, im Abschnitt Steinibach bis zum Kreisel Bären entlang dem RBS Bahngleis den Gehweg auch für den Veloverkehr freizugeben, wird in der weiteren Projektierung geprüft. Alle anderen Eingaben konnten beantwortet werden.

Reduktion des quartierfremden Verkehrs

Mit 71 % befürworten die Mitwirkenden die Zielsetzung, den quartierfremden Verkehr zu reduzieren. Wobei zu erwähnen ist, dass die Befürwortung noch höher ausfallen würde, wenn die Definition des quartierfremden Verkehrs im Mitwirkungsverfahren klarer gewesen wäre. Die Zu- und Wegfahrt in die Quartiere bleibt natürlich weiterhin möglich. Als Kontrabemerkung wurde einige Male erwähnt, dass keine weiteren Massnahmen notwendig seien und es in den Wohnquartieren kaum quartierfremden Verkehr gibt. Grund dafür könnte sein, dass die Wohnbauten an der Alpenstrasse, Landgarbenstrasse, Wahlackerstrasse, Schulhausstrasse und der Kreuzstrasse nicht als Wohnquartiere wahrgenommen werden. Vier Anregungen werden in der weiteren Projektierung geprüft:

- Die Sammel-Stellungnahme der QuartieranwohnerInnen Kreuzstrasse wünscht eine zusätzliche Unterbindung des quartierfremden Lastwagenverkehr insbesondere während den Nachtzeiten
- Fahrverbot von Lastwagen (Zubringerdienst gestattet) auf der Landgarbenstrasse
- Versetzen des Fahrverbots an der Schäfereistrasse (im Zusammenhang mit der Tempo 30 Zone Schäferei)

Erhöhung der Wohnqualität und Verbesserung der Sicherheit in den Wohnquartieren

Statistisch gesehen befürworten 64 % der Mitwirkenden die Zielsetzung, die Wohnqualität zu erhöhen und die Sicherheit in den Wohnquartieren zu verbessern. Die Anregung der Aufnahme von Begegnungszonen im Gesamtverkehrskonzept wird in der weiteren Projektierung im Bereich der Schulhausstrasse geprüft.

Pförtner mit Dosierung

Auch dieser Vorschlag wird von der Mehrheit der Mitwirkenden (60 %) befürwortet. Die Massnahme Pförtner mit Dosierung hat weitaus die meisten kritische Bemerkungen. Aus den negativen Einwendungen ist vor allem eine Unsicherheit der Mitwirkenden gegenüber dieser Massnahme zu erkennen. Die Pförtneranlage mit Dosierung wird nicht den motorisierten Individualverkehr reduzieren, sondern den Verkehr in den Spitzenstunden ausserhalb des besiedelten Gebietes dosieren. In den Spitzenstunden am Morgen und am Abend wird nur soviel Verkehr ins Zentrum gelassen, wie auch verarbeitet werden kann.

Diese Massnahme wird im Rahmen der Weiterbearbeitung der Korridorstudie Nord behandelt. Die Gemeinde Zollikofen wird die Anliegen der Bevölkerung einbringen.

Gebiet Rütli

Der Vorschlag zum Gebiet Rütli wird mit 58 % befürwortet. Bei der Auswertung wird klar ersichtlich, dass ein grösserer Teil der Mitwirkenden Massnahmen im Gebiet Rütli nicht als dringend einstuft. Wichtig sei vor allem, dass man keine teuren Massnahmen haben möchte und die Verkehrsmenge gering sei. Auf Grund der schon heute hohen Nutzung und dem dadurch grossen öffentlichen Interesse sind Massnahmen zu treffen. Die Weiterbearbeitung erfolgt im Zusammenhang mit dem Kanton Bern, insbesondere ist erneut die Temporeduktion auf 30 km/h auf der Wahlenallee zu prüfen.

Rückwärtige Erschliessungsstrasse

Rund 63 % der Mitwirkenden befürworten die neue rückwärtige Erschliessungsstrasse. Vorwiegend wurde bemängelt, dass neue Strassen immer zu mehr Verkehr führen. Da diese Achse auch zur Erschliessung des Baugebietes dient, kann auf Grund der Siedlungsentwicklung etwas Mehrverkehr nicht ausgeschlossen werden. Diese rückwärtige Erschliessungsstrasse ist eine längerfristige Massnahme, welche im Rahmen der „Korridorstudie Nord“ und der „Zweckmässigkeitsbeurteilung Teilprojekt 2“ weiter bearbeitet wird.

Verkehrssicherheit für LV auf Reichenbachstrasse, Aarestrasse und Alpenstrasse

Zwei Drittel der Mitwirkenden unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen für die Erhöhung der Sicherheit auf der Reichenbach-, der Aare-, und der Alpenstrasse.

In der nächsten Planungsphase muss noch überprüft werden:

- Reduktion der Geschwindigkeit auf der Reichenbachstrasse auf Tempo 30

Einführung Tempo 40 auf der Alpen-, Landgarben-, Wahlackerstrasse und Tempo 30 auf der Schulhaus- und Kreuzstrasse

Rund 64 % der Mitwirkenden sind für die Geschwindigkeitsreduktion auf den oben erwähnten Strassen. Nicht ganz einheitlich ist die Meinung betreffend das Geschwindigkeitsregime. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die vorgeschlagene Lösung einen mit dem RBS abgesprochenen Kompromiss darstellt.

In der nächsten Planungsphase muss noch überprüft werden:

- Genaue Lage der Tempo 30 Signalisation auf der Schulhausstrasse (Wunsch: nach Einfahrt Coop)
- Veloverbindung zwischen Schäferei-, Stockhorn- oder Gantrischstrasse
- Sperrung der Unterführung Kreuzstrasse für Lastwagen

Einführung von sechs Tempo 30 Zonen zur Steigerung der Sicherheit und Wohnqualität

Ebenfalls rund 2/3 der Mitwirkenden befürworten die Tempo 30 Zonensignalisation in den sechs vorgeschlagenen Wohnquartieren.

In der nächsten Planungsphase muss noch überprüft werden:

- Tempo 30 Zone im Gebiet Aegelsee-/ Hirzenfeldweg (Verkehrsberuhigung Hirzenfeldweg und versetzen der Markierung Zubringer gestattet Richtung Kreisel Kirchlindachstrasse)

3.1 Weiteres Vorgehen

Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes Zollikofen ist vorgesehen, in der nächsten Phase Umsetzungskonzepte für die Tempo 30 Zonen zu erarbeiten und die Realisierungskosten zu schätzen.

Die Realisierbarkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf den Achsen Alpen-, Landgarben-, Wahlackerstrasse und Schulhaus-, Kreuzstrasse ist näher zu prüfen.

Die Pförtneranlagen und die rückwärtige Erschliessungsachse werden in den übergeordneten Planungen „Korridorstudie Nord“ und „Zweckmässigkeitsbeurteilung Teilprojekt 2“ weiter bearbeitet. Die Gemeinde Zollikofen ist darin involviert und wird die Anliegen der Mitwirkung einbringen.

Die übrigen Themenbereiche

- Wahlenallee
- Verkehrsberuhigung Aarestrasse
- Punktuelle Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende

sind Inhalt von Folgeprojekten.

4 Anhang

4.1 Liste der Mitwirkenden

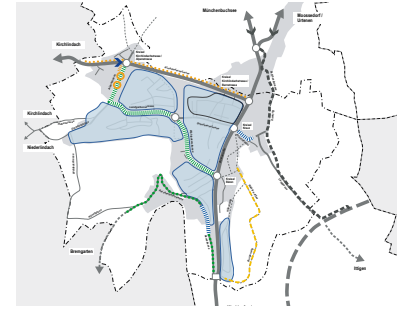
Die Eingaben wurden in folgende Urheber eingeteilt:

- Bürger / Bürgerinnen B
- Firmen F
- Parteien P
- Vereine V
- Diverses D

Eingabe Nr.	Urheber	Name	Vorname	Verein/Firma etc.	Adresse	PLZ	Ort
01	B	Kaufmann	Franz		Aarestrasse 6	3052	Zollikofen
02	B	Vanoni-Rempfler	Edith		Aarestrasse 60	3052	Zollikofen
03	B	Vanoni	Bruno		Aarestrasse 60	3052	Zollikofen
04	B	Müller	Edgar		Aarmattweg 71	3052	Zollikofen
05	B	Etter	Hans		Aegelseeweg	3052	Zollikofen
06	B	Senn	Maria		Agrenstrasse 121	3052	Zollikofen
07	B	Baumberger	Andreas		Alpenstrasse 50	3052	Zollikofen
08	B	Grunder	Kurt		Alpenstrasse 55	3052	Zollikofen
09	B	Bachmann	Bernhard		Bernstrasse 101	3052	Zollikofen
10	B	Stettler	René und Marceline		Bernstrasse 117	3052	Zollikofen
11	B	Stoffel	Lilian		Bernstrasse 150	3052	Zollikofen
12	B	Zünd	Peter		Bernstrasse 150	3052	Zollikofen
13	B	Zürcher	Werner		Bernstrasse 150	3052	Zollikofen
14	B	Wagner	Elsbeth		bim Hasel 18	3052	Zollikofen
15	B	Pittet	André		Buchhaldenweg 8	3052	Zollikofen
16	B	Burri	Thomas		Burgenweg 11	3052	Zollikofen
17	B	Vogeli	Rudolf		Fischerstrasse 14b	3052	Zollikofen
18	B	Widmer	René		Flurweg 29	3052	Zollikofen
19	B	Geiser	Roland		Flurweg 35	3052	Zollikofen
20	B	Geiser	Patrizia		Flurweg 35	3052	Zollikofen
21	B	Sigrist	Hans Peter		Flurweg 37	3052	Zollikofen
22	B	Ritter	René		Flurweg 45	3052	Zollikofen
23	B	Buser	Heinz		Flurweg 56	3052	Zollikofen
24	B	Krähenbühl	Fritz		Gantrischstrasse 11	3052	Zollikofen
25	B	Handschin	Jahann und Erwin		Gantrischstrasse 17	3052	Zollikofen
26	B	Tschinen	Heinz		Gartenstrasse 9	3052	Zollikofen
27	B	Treuinger	Christian		Grabenstrasse 11	3052	Zollikofen
28	B	Rey-Kühni	Anne-Marie		Grabenstrasse 21	3052	Zollikofen
29	B	Rüesch	Andri		Heufanweg 19	3052	Zollikofen
30	B	Ammon	Thomas		Hübeliweg 10	3052	Zollikofen
31	B	Kleine	Walter		Hübeliweg 8A	3052	Zollikofen
32	B	Kleine	Gertrud		Hübeliweg 8A	3052	Zollikofen
33	B	Gysin	Hans-Rudolf		Hübelstrasse 11	3052	Zollikofen
34	B	Zollinger	Paul und Agnes		Hübelstrasse 23	3052	Zollikofen
35	B	Roth	Philipp		Im Tali 2	3052	Zollikofen
36	B	Vinanti	Piero und Silvia		Im Tali 2	3052	Zollikofen
37	B	Keller	Mariann und Heinz		Känelgasse 21	3052	Zollikofen
38	B	Kolla	Maggie		Känelgasse 25A	3052	Zollikofen
39	B	Schwinges	Gisela und Rainer		Känelgasse 27	3052	Zollikofen
40	B	Sergi	Hans-Peter und Marianne		Känelgasse 27A	3052	Zollikofen
41	B	Schmidhauser	Alfred		Känelgasse 29	3052	Zollikofen
42	B	Anderegg	Katharina		Kilchlerweg 7	3052	Zollikofen
43	B	Welti	Arthur		Kirchlindachstrasse 22	3052	Zollikofen
44	B	Meister	Jürgen		Kirchlindachstrasse 49	3052	Zollikofen
45	B	Allemann	Max		Kirchlindachstrasse 92	3052	Zollikofen
46	B	Witz-Zahn	Benoit und Romy		Kreuzstrasse 4	3052	Zollikofen
47	B	Wyss	Fred		Kreuzstrasse 5	3052	Zollikofen
48	B	Ramseier	Ueli		Kreuzstrasse 5	3052	Zollikofen
49	B	Wüst	Beat		Kreuzstrasse 5	3052	Zollikofen
50	B	Hofstetter	Christian und Margrit		Landgarbenstrasse 10	3052	Zollikofen
51	B	André und Gerber	Peter und Rita		Landgarbenstrasse 4	3052	Zollikofen
52	B	Boschung	Hildegard		Landgarbenstrasse 8	3052	Zollikofen
53	B	Am	Margareth		Langgarbenstrasse 19	3052	Zollikofen
54	B	Grossenbacher	Ueli		Linckweg 11	3052	Zollikofen
55	B	Zeiter	Norbert		Linckweg 2	3052	Zollikofen
56	B	Roth	Erich		Lüfternweg 22	3052	Zollikofen
57	B	Roth	Regula		Lüfternweg 22	3052	Zollikofen
58	B	Bähler	Peter		Postgasse 10	3052	Zollikofen
59	B	Büchi	Otto und Katharina		Postgasse 10	3052	Zollikofen
60	B	Eichenberger	Peter		Reichenbachstrasse 32	3052	Zollikofen
61	B	Langsch	H.		Ritterfeldweg 1d	3052	Zollikofen
62	B	Merkli	Christoph		Rüttistrasse 19	3052	Zollikofen
63	B	Hammerli	Adolf		Rüttistrasse 6	3052	Zollikofen

metron

64	B	Metzger	Otto		Rüttistrasse 6	3052	Zollikofen
65	B	Hofweber	Martin		Schlossmattweg 1	3052	Zollikofen
66	B	Remund	Ulrich		Schlossmattweg 8	3052	Zollikofen
67	B	Remund	Samuel		Schlossmattweg 8	3052	Zollikofen
68	B	Remund	Barbara		Schlossmattweg 8	3052	Zollikofen
69	B	Heckel	Eric		Schulhausstrasse 12	3052	Zollikofen
70	B	Clausen	Kilian		Schulhausstrasse 20	3052	Zollikofen
71	B	Bieri	Marcel		Schulhausstrasse 22	3052	Zollikofen
72	B	Schneeberger	Jost		Schützenstrasse 17	3052	Zollikofen
73	B	Hausleemann	Viktor		Schützenstrasse 34	3052	Zollikofen
74	B	von Ballmoos	Peter		Starenweg 15	3052	Zollikofen
75	B	Moser	Edith		Steinisackweg 7	3052	Zollikofen
76	B	Hess	Daniel		Stockhornstrasse 7	3052	Zollikofen
77	B	Laager	Stefan		Wahlackerstrasse 1	3052	Zollikofen
78	B	Walther	Urs		Wahlackerstrasse 2	3052	Zollikofen
79	B	Haueter	Hansruedi		Wydackerstrasse 18	3052	Zollikofen
80	B	Hasenberger	Beat			3052	Zollikofen
81	F	Securitas AG		Securitas AG	Alpenstrasse 20	3052	Zollikofen
82	F	Verploeque	Tony	Weinkiste 2011	Bernstrasse 101	3052	Zollikofen
83	F	Maurer und Heide	Bruno und Michael	Winterthur Versicherung	Bernstrasse 101	3052	Zollikofen
84	F	Geotest AG		Geotest AG	Birkenstrasse 15	3052	Zollikofen
85	F	Bauer	Christoph	Webetechnik, Bern AG	Felsenaustrasse 17	3004	Bern
86	P	SVP		SVP Zollikofen			
87	P	Huber	Urs	FDP Zollikofen	Mühlerain 23	3052	Zollikofen
88	P	Westphale	Etgard	Grüne GFL	Schäfereistrasse 40	3052	Zollikofen
89	P	Waldmeier	Beat	CVP			
90	P	Veglio	Mirjam	SP Zollikofen			
91	P	Carpar	Reta	Umweltforum Zollikofen			
92	P	Stucki	L.	EVP Zollikofen	Lüftenweg 7	3052	Zollikofen
93	P	Oesch	T.	FdU Zollikofen	Heckenweg 5	3052	Zollikofen
94	V	Vereinigung für bürgernahe Politik		Vereinigung für bürgernahe Politik	Postfach 587	3052	Zollikofen
95	V	Dellenbach	Ruedi	Handwerker- und Gewerbeverein Zollikofen		3052	Zollikofen
96	V	Schneeberger	Thomas	IG Velo Bern	Bollwerk 35, Postfach 6711	3001	Bern
97	V	Westphale	Etgard	Vereinigte Elternräte von Zollikofen	Schäfereistrasse 40	3052	Zollikofen
98	V	Sutter	H.	Interessengemeinschaft Quartierstrassen		3052	Zollikofen
99	V	Hostettler	Ueli	Siedlungsrat Überbauung Steinibach	Bantigerstrasse 14a	3052	Zollikofen
100	D	Ramseier	U.	Unterschriftensammlung	Kreuzstrasse 5	3052	Zollikofen
101	D	Reinert	Ulrich	RBR / BSU			



Fragebogen für die Mitwirkung

Ihre Meinung ist gefragt!

Ja Nein

Finden Sie die Hauptziele für das Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Zollikofen richtig?

- Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Bernstrasse
- Reduktion des quartierfremden Verkehrs in den Wohnquartieren
- Erhöhung Wohnqualität und Verbesserung der Sicherheit in den Wohnquartieren

Bemerkungen: _____

Finden Sie es richtig, kurz- bis mittelfristig für die Sicherstellung des Verkehrsflusses, die beiden Pförtner mit Dosierungen auf der Bernstrasse (Dorfeingang Süd im Steinibach) und der Zürichstrasse (Dorfeingang Nord, beim Kreisel Mc Donalds) zu realisieren?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Die Einführung von Tempo 40 auf der Alpenstrasse, Landgarbenstrasse, Wahlackerstrasse und Tempo 30 auf der Schulhausstrasse und Kreuzstrasse soll den Widerstand dieser Strassen erhöhen und so die Quartiere vor fremdem Verkehr entlasten. Die Verkehrs- und Schulwegsicherheit soll mit diesen Massnahmen erhöht werden. Erachten Sie die Massnahmen als sinnvoll?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Finden Sie es richtig, längerfristig eine rückwärtige Erschliessungsstrasse via Eichenweg - Länggasse - Anschluss an A1 bei der Raststätte Grauholz zu realisieren, damit die Bernstrasse vom Verkehr etwas entlastet werden kann?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Ja Nein

Die Verkehrssicherheit für Zufussgehende und Velofahrende soll mit Geschwindigkeitsreduktionen erhöht werden. Erachten Sie es als sinnvoll, Massnahmen für die Zufussgehenden und Velofahrenden auf der Reichenbachstrasse, der Aarestrasse und der Alpenstrasse zu verwirklichen?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Soll für die Steigerung der Sicherheit und der Wohnqualität in den sechs Gebieten gemäss Konzept Tempo 30 eingeführt werden?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Finden Sie es richtig, das Gebiet Rütli mit Massnahmen entlang der Wahlenallee und dem Bürgerweg als Naherholungsgebiet aufzuwerten?

Bemerkungen: _____

Bemerkungen: _____

Bitte legen Sie den ausgefüllten Fragebogen in der Ausstellung in die Urne oder senden Sie ihn bis am 2. Juni 2006

an: Bauverwaltung Zollikofen
Wahlackerstrasse 25
3052 Zollikofen

Angabe Personalien

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

Datum: _____