

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Mitwirkung

Strassen-Nr.	Kantonsstrasse Nr. 6	Revidiert	
Strassenbezug	Bern-Thun	Projekt-Nr.	7073
Gemeinde	Münsingen	Plan-Nr.	-
Projekt vom	Januar 2020	Format	A4

Mitwirkungsbericht

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen



Projektverfasser

Markwalder + Partner AG
Ingenieure + Planer
Lyssachstrasse 7a
3401 Burgdorf
Tel. +41 (0)34 420 84 84
mpag@mpag.ch / www.mpag.ch

Auftraggeber

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
3014 Bern

Bearbeitung

Markwalder + Partner AG
Lyssachstrasse 7a
3401 Burgdorf

Metron Bern AG
Neuengasse 43
3011 Bern

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG.....	4
1.1	Öffentliche Mitwirkung.....	4
1.2	Eingaben.....	4
1.3	Zusammenfassung.....	4
2	LISTE DER MITWIRKENDEN.....	5
3	MITWIRKUNGSEINGABEN.....	6
3.1	Zusammenfassung Eingaben zu Projektänderungen.....	6
3.2	Zusammenfassung übrige Eingaben.....	8

1 Einleitung

1.1 Öffentliche Mitwirkung

Für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen sind Anpassungen des ursprünglichen Projektes nötig. Die Projektänderungen betreffen den Abschnitt zwischen Bernstrasse 35 und Käsererei.

Auf der Bernstrasse müssen als Folge geänderter Sicherheitsnormen – vor allem betreffend der Sichtweiten bei Ausfahrten – die Parkplätze anders angeordnet werden. Um trotzdem möglichst viele Parkplätze zu erhalten, wird künftig durchgehend Tempo 30 gelten. Am südlichen Ortseingang wird für die Signalisation von Tempo 30 eine Torsituation ausgestaltet. Dafür ist eine kurze Aufweitung des Strassenquerschnitts notwendig.

Die öffentliche Mitwirkung wurde vom **14. Oktober bis am 13. November 2019** durchgeführt.

1.2 Eingaben

Insgesamt wurden 26 Eingaben eingereicht, davon 2 von der Gemeinde Münsingen, 3 von kantonalen Stellen, 12 von Grundeigentümern (Privat- oder Rechtspersonen), 3 von politischen Parteien sowie 6 von verschiedenen Interessensgemeinschaften.

Im Rahmen der Mitwirkung konnte zu folgenden Projektänderungen Stellung genommen werden:

- Ausweitung Tempo 30 Regime zwischen Bernstrasse 35 und Käsererei
- Pfortner Thunstrasse: Aufweitung der Strasse für Tempo 30 Signalisation
- Neue Anordnung Parkplätze Bernstrasse

Ein Teil der Eingaben betrifft Punkte, welche nicht Teil der Projektänderungen waren. Diese Punkte werden in Kapitel 3.2 Übrigen Eingaben behandelt. Wenn die Eingaben nicht den Kanton (sondern zum Beispiel die Gemeinde) betreffen, werden sie nicht behandelt, sondern an den entsprechenden Stellen zur Kenntnis gebracht.

1.3 Zusammenfassung

Parteien, Privatpersonen, Interessensvertretungen und die öffentliche Hand stehen positiv zur Einführung von Tempo 30 auf der ganzen Ortsdurchfahrt. Ebenso wird positiv zur Kenntnis genommen, den Tempo 30 Beginn mit sogenannten Pfortnern (Torsituationen) zu akzentuieren. Die Anordnung der Parkplätze, direkt anfahrbar und 70 cm vom Fahrbahnrand zurückversetzt, wird begrüsst.

In einzelnen Mitwirkungseingaben wird sogar eine Ausweitung des Tempo 30-Bereichs auf allen Achsen bis an die Ortseingänge verlangt. Dieser zusätzlichen Ausweitung stimmt der Kanton jedoch nicht zu: Solange nach Bundesrecht innerorts generell Tempo 50 gilt, muss die Einführung von Tempo 30 situationsbezogen überprüft werden. Nur die Bereiche im Ortszentrum von Münsingen erfüllen die Kriterien für eine Geschwindigkeitsreduktion.

Obwohl dieses Thema nicht Teil der zur Mitwirkung aufgelegten Projektänderungen war, äusserten mehrere Personen und Organisationen die Befürchtung, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in den Querungszonen nicht sicher über die Strasse kommen. Insbesondere in Bezug auf die Kreuzung Mittelweg/Schlossstrasse/Bernstrasse (Käsererei-Kreuzung) wurde die Befürchtung geäussert, dass sich die Situation gegenüber heute verschlechtert.

Erfahrungen aus anderen Gemeinden zeigen, dass Querungszonen in Tempo 30-Bereichen gut funktionieren und sich die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schnell an das Prinzip der Koexistenz gewöhnen. Die ersten Querungszonen werden in Münsingen 2021 mit dem Bau des Kreisels im Dorfzentrum realisiert. Bis zur Umgestaltung der Käsererei-Kreuzung 2024 können Erfahrungen mit dem neuen Temporegime und der neuen Gestaltung gesammelt werden.

2 Liste der Mitwirkenden

Gemeinden

- G1 Gemeinderat Münsingen
- G2 Abteilung Bildung und Kultur, Volksschule Münsingen

Kantonale Stellen

- K1 Amt für Gemeinden und Raumordnung
- K2 Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
- K3 Kantonspolizei

Politische Parteien

- PP1 Grüne Münsingen
- PP2 SP Münsingen
- PP3 BDP Münsingen

Gewerbe / Grundeigentümer

- Gew1 Gerber AG Münsingen
- Gew2 Weinfachgeschäft Münsingen, Schuler St. Jakobskellerei
- Gew3 Öko Gärtnerei Maurer
- Pr1 Esther Obrecht
- Pr2 Paul Räss, für die Liegenschaft Thunstrasse 15

Privatpersonen

- Pr3 Bruno Wymann
- Pr4 Katharina Küng Hiltbrunner
- Pr5 Dominic van der Zypen
- Pr6 Ursula Aeschlimann
- Pr7 Matthias Frey
- Pr8 Isabelle Maurer
- Pr9 Urban Frei

Interessensgemeinschaften

- IG1 Bernmobil
- IG2 Pro Velo OG Münsingen
- IG3 Verein 65+ Seniorenrat Münsingen
- IG4 Elternrat der Volksschule Münsingen
- IG5 Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband, Interessensvertretung im Kanton Bern
- IG6 AGr "hindernisfrei durch Münsingen"

3 Mitwirkungseingaben

Lesehilfe

Die untenstehende Tabelle gibt darüber Auskunft, wie die Mitwirkungseingaben beurteilt werden und wie im weiteren Projektverlauf damit umgegangen wird. In der linken Spalte sind diejenigen Mitwirkenden aufgelistet, die eine ähnlich lautende Eingabe vorgebracht haben, die mittlere Spalte fasst den Wortlaut zusammen. Die rechte Spalte gibt darüber Auskunft, wie der Kanton dazu Stellung nimmt und im weiteren Projektverlauf damit umgeht.

3.1 Zusammenfassung Eingaben zu Projektänderungen

Nr.	Allgemeines	Stellungnahme
K1	Es wird beantragt, das Vorhaben zu bewilligen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Projektänderungen der KDP zugestellt werden.	Wird so zur Kenntnis genommen.
Gew1	Fahnenmasten (3 Stück) vor dem Haupteingang der Gerber AG müssen wieder integriert und die Beläge angepasst werden.	Im Gestaltungsvorschlag des Mitwirkungsprojektes sind drei Fahnenmasten vorgesehen. Die genaue Platzierung kann im Rahmen des Bauprojektes bestimmt werden.
Nr.	Ausweitung Tempo - 30 - Regime zwischen Bernstrasse 35 und Käserei	Stellungnahme
Pr1	Verlängerung Tempo 30 bis zum neu geplanten Kreiselpunkt der Entlastungsstrasse und nicht nur bis zu den bestehenden Wohnbauten Bernstrasse 35.	Solange nach Bundesrecht innerorts generell Tempo 50 gilt, hat der OIK II die Pflicht, die Einführung von Tempo 30 situationsbezogen zu überprüfen. Dabei werden unter anderem die Unfallzahlen, die effektiv gefahrene Geschwindigkeit, das Erscheinungsbild der Strasse und ihrer Umgebung, die Anzahl Querungen und die Nutzungen berücksichtigt. Je nach Ausprägung dieser Kriterien ist eine Tempo 30-Zone sinnvoll. Wo die Strasse durch ein Dorfzentrum führt, Querungen häufig und die Nutzungen publikumsintensiv sind (Läden, Restaurants, Dienstleistungsbetriebe, öffentliche Einrichtungen), ist die Einführung von Tempo 30 gerechtfertigt. Der Abschnitt zwischen dem Kreiselpunkt Entlastungsstrasse und der Bernstrasse 35 erfüllt die oben genannten Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 nicht.
Nr.	Neue Anordnung Parkplätze Bernstrasse	Stellungnahme
IG2 PP1 Pr7	Parkplätze müssen mind. 70 cm vom Fahrbahnrand weg sein, da sonst die Velos auf der Strasse gefährdet sind. Genügend Abstand ist zwingend.	Der Abstand der Parkplätze vom Strassenrand beträgt mind. 70 cm. Wo möglich wurde dieser 80 cm breit vorgesehen.
Gew1	Die geringere Anzahl an Parkplätzen soll geändert werden. Falls das nicht möglich ist, sollen andere Aussenparkplätze rund um die	Sofern keine Ausfahrt für die Aussenparkplätze zwischen den Gebäuden Nr. 3 und 5 benötigt wird, könnte dieselbe Anzahl (7 PP) wie im 2007 genehmigten Strassenplan vorgese-

	Gerber AG bewilligt werden.	hen, realisiert werden. Durch die Ausfahrt wird die Anzahl Parkplätze auf 6 reduziert. Für die Aussenparkplätze ist ein separates Bewilligungsverfahren nötig.
Gew2	Die Parkplatzsituation ist nicht zufriedenstellend. Weniger Parkplätze sind keine gute Lösung, es muss mehr Parkplätze geben. Die bestehenden Parkflächen werden bereits jetzt zu anderen Zwecken missbraucht. Zu Gunsten der Parkplätze sollte auf die Bäume verzichtet werden.	Ein Verzicht auf Bäume wäre aus Sicht Mikroklima und Aufenthaltsqualität im Strassenraum negativ. Durch das Weglassen der geplanten Bäume könnten nicht mehr Parkplätze erstellt werden, weil für die Parkierung grössere Flächen als für die Bäume notwendig sind.
Pr6	Die Parkierungen brauchen zu viel Platz und sollten deshalb nicht an der Durchfahrt stehen.	Für das Funktionieren der Gewerbe- und Verkaufsnutzungen entlang der Bernstrasse sind Parkplätze wichtig. Es ist deshalb das Ziel, Parkplätze entlang der Ortsdurchfahrt anzubieten.
Nr.	Pförtner Thunstrasse: Aufweitung der Strasse für Tempo 30 Signalisation	Stellungnahme
K3	Um eine bessere Wirkung zum Regimewechsel 50 generell / Zone 30 zu bewirken, ist die Signalisation wie vorgesehen in der Fahrbahnmitte und zusätzlich am rechten Strassenrand anzubringen (Eingangstoreffekt).	Wird ins Projekt aufgenommen.
PP1 / PP2 / G1	Besonderes Augenmerk soll auch auf die Gestaltung der Radstreifenenden gelegt werden (im Bereich der Mittelinseln).	Die Radstreifen enden vor dem Tempo - 30 - Eingangstor und werden gemäss der Arbeitshilfe Anlagen für den Veloverkehr des Kantons gestaltet.

3.2 Zusammenfassung übrige Eingaben

Nr.	Allgemeines	Stellungnahme
PP1	Es wird empfohlen, in der anstehenden Ausführungsplanung die potentiellen Auswirkungen gemäss Ortsplanungsrevision Münsingen 2030, namentlich ZPP J «Hinterdorf» zu berücksichtigen.	Wird so zur Kenntnis genommen. Sobald die Planungen vorliegen, werden diese geprüft und soweit zweckmässig berücksichtigt.
G1	Die Beleuchtung ist mit einer Nachtabsenkung zu versehen. Prüfung einer möglichen Abschaltung zwischen 24:00 Uhr (bzw. 22:00 Uhr) und 05:00 Uhr. Die Leuchtmittel sollen warmweiss sein und das Streulicht soll möglichst verhindert werden.	Die Nachtabsenkung ist vorgesehen, die genauen Zeiten werden noch definiert. Die Abschaltung zwischen 24.00 und 5.00 ist nicht vorgesehen. Die Lichtfarbe ist warmweiss (3'000K) und wo nötig werden zur Vermeidung von Lichtemissionen Blendklappen eingesetzt.
IG3	Bänke sollen errichtet werden, da diese sehr wichtig für ältere Menschen sind.	Wird so zur Kenntnis genommen. Die Möblierung wird mit der Gemeinde besprochen.
Nr.	Tempo 30	Stellungnahme
G1	Auf der Tägertschstrasse ist Tempo 30 bis zum Krankenhausweg vorzusehen.	Im 2007 genehmigten Strassenplan ist bis zur Mühletalstrasse Tempo 30 vorgesehen. Massnahmen dazu werden separat bearbeitet.
G1 Pr1 Pr2 Pr4	Der T30 Bereich soll bis zum Aeschikreisel erweitert werden.	Solange nach Bundesrecht innerorts generell Tempo 50 gilt, hat der OIK II die Pflicht, die Einführung von Tempo 30 situationsbezogen zu überprüfen. Dabei werden unter anderem die Unfallzahlen, die effektiv gefahrene Geschwindigkeit, das Erscheinungsbild der Strasse und ihrer Umgebung, die Anzahl Querungen und die Nutzungen berücksichtigt. Je nach Ausprägung dieser Kriterien ist eine Tempo 30-Zone sinnvoll. Wo die Strasse durch ein Dorfzentrum führt, Querungen häufig und die Nutzungen publikumsintensiv sind (Läden, Restaurants, Dienstleistungsbetriebe, öffentliche Einrichtungen), ist die Einführung von Tempo 30 gerechtfertigt. Der Abschnitt zwischen der Thunstrasse 15 und dem Aeschikreisel erfüllt die oben genannten Bedingungen für die Einführung von Tempo 30 nicht.
Pr5	Ein flächendeckendes T30 Regime in allen Wohngebieten und der Bern- und der Tägertschstrasse wäre wünschenswert. Zudem würden fixe Radarkästen zur Temporeduktion beitragen und ein Teil der Umsetzungskosten abdecken.	Die Einführung von Tempo 30 wird situationsbezogen geprüft.

Nr.	Querungen	Stellungnahme
G1	Bei wichtigen Querungsstellen sollen die Mittelinseln gut gesichert sein.	Die Mittelinseln werden grundsätzlich mit Inselfosten ausgestattet.
G1 IG4 G2 Pr9 Pr3 Pr7	Die Kreuzung Schloßstrasse / Mittelweg benötigt einen Fußgängerstreifen oder eine Ampel, oder soll als Begegnungszone ausgestaltet werden, da es ein wichtiger Übergang für Schulkinder und Bewohner des Altersheims ist.	Es ist dem OIK II bewusst, dass die Kreuzung Mittelweg/ Schloßstrasse/ Bernstrasse eine wichtige Querung ist, vor allem auch für Schulkinder. Erfahrungen aus anderen Gemeinden zeigen, dass Querungszonen in Tempo 30-Bereichen ohne Fußgängerstreifen gut funktionieren und sich die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schnell an das Prinzip der Koexistenz gewöhnen. Die ersten Querungszonen auf der Thun- und Bernstrasse werden schon 2021 mit dem Bau des Kreisels im Dorfzentrum realisiert. Bis zur Umgestaltung der Käserei-Kreuzung können schon Erfahrungen mit dem neuen Temporegime und der neuen Gestaltung gesammelt werden. Die Käserei-Kreuzung wird erst 2024 umgestaltet. Der OIK II wird das Funktionieren der Kreuzung allgemein und das Querens im Besonderen genau beobachten. Sollte das Prinzip der Koexistenz hier nicht funktionieren, werden Nachbesserungen gemacht.
IG3	Wenn die LSA bei der Käsereikreuzung aufgehoben wird, stellt diese keine Bremse für velofahrende Schüler mehr dar, die vom Mittelweg her auf die Bernstrasse «rasen».	Die vorgesehene Trottoirüberfahrt verdeutlicht «kein Vortritt».
IG5	Der Übergang in der Schloßstrasse muss mit Aufmerksamkeitsfeldern versehen werden.	Wird ins Projekt aufgenommen.
PP3	Bei der Käsereikreuzung ist zu prüfen, ob man Leerrohre für eine allfällige LSA bereits vorinstallieren soll.	Wird im Rahmen des Bau- und Ausführungsprojektes geprüft.
Pr7	Um vom Pfarrstutz zum Bärenstutz zu gelangen, fehlt eine vernünftige Querungszone. Dieser Abschnitt ist ausserdem eine nationale Wanderoute.	Westlich vom Pfarrstutz und östlich des Bärenstutzes ist eine Querungszone vorgesehen. Dazwischen ist die Anordnung einer Querungszone infolge abbiegender Fahrzeuge in Richtung Bärenstutz nicht möglich. Das Querens in diesen Bereichen ist aber nicht verboten und während den Zwischenzeiten auch problemlos möglich.
G2	Im Bereich Gartenstrasse/ Thunstrasse sind Fußgängerstreifen anzubringen und zu signalisieren.	Dieser Bereich ist nicht Teil der Projektänderung. Hier gilt der 2007 genehmigte Strassenplan. Fußgängerstreifen sind grundsätzlich

		nicht vorgesehen.
IG3	Zu langer Bereich ohne Querungszonen zwischen dem Bären und der Käserei.	Infolge diverser Zufahrten zu den Liegenschaften und Parkplätzen kann in diesem Bereich keine Querungszone angeordnet werden.
G1	Die Furten bei den Querungen sind so auszugestalten, dass Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen die Strasse ebenfalls schnell und sicher passieren können.	Die Furten bei den Querungsstellen werden wegen den Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen vorgesehen und werden für deren Bedürfnisse ausgestaltet.
IG6	Bei den Hauptüberquerungen sind die Aufmerksamkeitsfelder für Menschen mit Einschränkungen sehr wichtig. Sind sie bei allen Überquerungen vorgesehen?	Aufmerksamkeitsfelder sind bei allen Übergängen vorgesehen.
IG6	Bei wichtigen Übergängen, wo das Abbiegen von Fahrzeugen einen Übergang zusätzlich erschwert (wie bei der alten und bei der neuen Bahnhofstrasse), sind die Überquerungen besonders schwierig, nicht nur für behinderte Menschen, auch für Schülerinnen und Schüler und Seniorinnen und Senioren.	Erfahrungen aus anderen Gemeinden zeigen, dass Querungszonen in Tempo 30-Bereichen ohne Fussgängerstreifen gut funktionieren und sich die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer schnell an das Prinzip der Koexistenz gewöhnen. Der OIK II wird das Funktionieren der Kreuzung allgemein und das Queren im Besonderen genau beobachten. Sollte das Prinzip der Koexistenz hier nicht funktionieren, werden Nachbesserungen gemacht.
IG6	Sind die Übergänge so gestaltet, dass Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator problemlos die Strasse überqueren können? Gibt es überall eine Führung für Sehbehinderte?	Bei allen Querungszonen sind Rollstuhl-/ Rollatorfurten und Aufmerksamkeitsfelder für Sehbehinderte vorgesehen.
IG6	Der deklarierte Dorfplatz beim Kreisel (ersichtlich auf dem Gestaltungsplan Ortsdurchfahrt) weist neu 12 Parkplätze auf. Dies ist nach unserer Meinung nach problematisch und widerspricht dem im Richtplan erwähnten Grundsatz.	Der Dorfplatz ist nicht Bestandteil der Ortsdurchfahrt. Er wird separat durch die Gemeinde gestaltet.

Nr.	Trottoir	Stellungnahme
G1 PP2	Die Trottoirbreiten sind teilweise ungenügend. Die Gemeinde Münsingen verlangt 2.00 m, ausser im Bereich Löwen (ostseitig). Laut BFU sollen die Breiten 1.80 m nicht unterschreiten.	Wo eine Trottoirbreite von 2.00 m mit verhältnismässigem Aufwand (Kosten/Nutzen) realisierbar ist, ist dies so vorgesehen.
Gew1	Das Trottoir, welches über die Einstelleneinfahrt der Gerber AG führt, kann nicht erworben werden. Es kann höchstens ein Wegrecht geltend gemacht werden.	Das Wegrecht ist gemäss genehmigtem Strassenplan von 2007 so vorgesehen.

Nr.	Öffentlicher Verkehr	Stellungnahme
IG5	Die Furt des Übergangs der Schlosstrasse zur Mittelstrasse führt auf eine hohe Buskante zu, das ist zu gefährlich.	Im Rahmen des Ausführungsprojektes muss die Ausdehnung der hohen Buskante noch mit der FG-Querung abgestimmt werden.
K2 IG1	Die Buskanten sind gemäss Normen behindertengerecht zu gestalten.	Dies ist grundsätzlich so vorgesehen.
IG2	Die Kreuzung Bernstrasse/Schlosstrasse/Mittelweg ist eine Hauptverbindung zwischen den Schulzentren. Die Bushaltestelle Richtung Bern ist direkt nach der Kreuzung angesiedelt. Bei Stau wird dadurch die Querung blockiert. Das soll beobachtet und wenn nötig korrigiert werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
IG1	Wir gehen davon aus, dass mit der Realisierung der beiden Projekte «Entlastungsstrasse Nord» und «Sanierung Ortsdurchfahrt» die Trennung der Buslinie 160 während der HVZ am Abend (2 Kurspaare um ca. 16.30 und 17.30 Uhr) wieder aufgehoben und die Linie 160 wieder durchgehend betrieben werden kann.	Das Angebotskonzept ist nicht Gegenstand des Auflageprojektes. Die Busbevorzugung und die Verstetigung des Verkehrs im Innerortsbereich werden durch das Projekt aber wesentlich verbessert.
Nr.	Veloverkehr	Stellungnahme
Pr5	Ein durchgehender Velostreifen wäre wünschenswert, damit man nicht illegal auf das Trottoir ausweichen muss. Münsingen ist Veloville, da soll in der Planung dem Velo mehr Priorität zukommen.	Innerhalb des bestehenden Strassenraumes ist die Anordnung von durchgehenden Radstreifen nicht möglich. Mit dem gewählten Querschnitt in Kombination mit Tempo 30 wurde die Verträglichkeit optimiert.
Nr.	Einbahnverkehr Gerbegraben	Stellungnahme
PP1 Gew3 Pr8	Durch den Einbahnverkehr wird in den angrenzenden ruhigen Wohnquartieren Mehrverkehr erzeugt und ist deshalb aufzuheben. Anwohner, Gewerbe etc. müssen über die ohnehin schon überlastete Käsereikreuzung Umwege fahren. Der Gerbegraben hat wenig Verkehr, deshalb kann man da trotz der mangelnden Sichtweiten gefahrlos abbiegen.	Im Bereich Bernstrasse 11/13 wurde bereits im bestehenden Strassenplan nur die Einfahrt vorgesehen. Es wurde diesbezüglich keine Projektänderung vorgesehen. Im Bereich Bernstrasse 19/21 ist die Sicht infolge des bestehenden Gebäudes zu gering, deshalb ist eine Ausfahrt trotz wenig Verkehr gefährlich. Im Rahmen der Projektierung wurde zugunsten der Parkplätze die Ausfahrt aufgehoben.
IG2 PP1	Gerbegraben muss für den Zweiradverkehr in beide Richtungen befahrbar sein. Die Umfahrung, die MIV und Gewerbe fahren müssten, kreuzen einige wichtige Veloverbindungen. Da der zusätzliche Verkehr nicht abgeschätzt werden kann, muss man die Situation beobachten und allenfalls Massnahmen ergreifen.	Ist so vorgesehen.

Nr.	Bepflanzung	Stellungnahme
G1 Gew3 Pr8	Es ist zu beachten, dass man einheimische standortgerechte Bäume pflanzt. Eine vollständige und wo möglich zusätzliche Ersatzpflanzung ist wünschenswert.	Die Baumarten werden im Rahmen des Ausführungsprojektes bestimmt. Dabei wird darauf geachtet, dass sich die Bepflanzung auch bei künftigen klimatischen Veränderungen (Klimaerwärmung) entwickeln kann.
Nr. K2 IG1	Kreuzung Bärenstutz/ Bernstrasse Auf den Rechtsvortritt beim Bärenstutz sollte verzichtet werden.	Stellungnahme Beim Bärenstutz ist kein Rechtsvortritt vorgesehen.
Pr7	Die Planung bringt nur eine minimale Verbesserung für die Linksabbieger vom Bärenstutz herkommend. Die Mittelinsel Seite Bären ist sehr nahe an der Kreuzung. Kann diese nicht weiter in Richtung Ortszentrum verschoben werden, um den Mittelstreifen als Linksabbieger zu nutzen?	Die Leistungsfähigkeit für links Einmündende wird durch die Mittelzone erheblich verbessert. Fahrzeuge können in zwei Etappen links einmünden.