

Sanierung Turnier-/ Könizstrasse

***Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis II
Gemeinde Köniz***

*Mitwirkungsbericht
Endversion Oktober 2014*

Auftraggeber

*Tiefbauamt Kanton Bern, OIK II
Schermenweg 11 / Postfach
3001 Bern*

Bearbeitung

*INGE Turnier-/Könizstrasse
c/o Markwalder & Partner AG
Marktgasse 55
3011 Bern*

Markwalder & Partner AG

Metron Bern AG

Rudolf Keller & Partner AG

Inhaltsverzeichnis

1	<i>Gegenstand</i>	2
2	<i>Fragebogen</i>	3
3	<i>Liste der Eingaben</i>	4
4	<i>Auswertung der Fragebogen</i>	6
5	<i>Mitwirkungseingaben</i>	8
5.1	<i>Stossrichtung des Projektes</i>	8
5.2	<i>Dosierung und Verkehrsmanagement</i>	10
5.3	<i>Umgestaltung Turnierstrasse</i>	12
5.4	<i>Kernfahrbahn Könizstrasse Nord</i>	16
5.5	<i>Tempo-30-Zone Könizstrasse Süd</i>	18
5.6	<i>Sanierung Bushaltestellen</i>	21
5.7	<i>Radstreifen Knoten Waldeggstrasse</i>	23
6	<i>Vernehmlassung Amtsstellen und Körperschaften</i>	26
6.1	<i>Verkehrssicherheit</i>	26
6.1	<i>Signalisation</i>	27
6.2	<i>Lärm</i>	27
6.3	<i>Werkleitungen / Ver- und Entsorgung</i>	28
6.4	<i>Denkmalpflege</i>	30
6.5	<i>Strassenunterhalt</i>	30
6.6	<i>Veloverkehr</i>	31
6.7	<i>Öffentlicher Verkehr</i>	31
6.8	<i>Wald</i>	32
6.9	<i>Weiteres</i>	34
7	<i>Weiteres Vorgehen</i>	35

1 Gegenstand

Mitwirkung

Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat zusammen mit der Gemeinde Köniz und der Mitarbeit der Stadt Bern und BernMobil das Projekt zur Sanierung der Turnier- und Könizstrasse erarbeitet. Die Sicherstellung eines stetigen Verkehrsablaufs im Zentrum, Verbesserungen hinsichtlich des Langsamverkehrs und die Erstellung behindertengerechter Bushaltestellen sind dabei die wichtigsten Ziele, die verfolgt werden.

Gemäss Artikel 58 des kantonalen Baugesetzes wurde das Bauvorhaben der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt. Jedermann war eingeladen und berechtigt, vom 27. November 2013 bis zum 17. Januar 2014 zum Projekt Stellung zu nehmen. Die Publikation erfolgte am 27. November 2013 und 4. Dezember 2013 je im Anzeiger Region Bern und im Amtsblatt des Kantons Bern.

Das Mitwirkungsdossier - bestehend aus je einen Plan 1:500 für die Turnierstrasse und die Könizstrasse, einen Technischen Bericht sowie einen Kurzbericht - lag während der Dauer der Mitwirkung im Gemeindehaus Köniz auf und war auf der Internetsite der Gemeinde Köniz abrufbar. Zusätzlich beantworteten die Zuständigen Fachpersonen beim Tiefbauamt des Kantons Bern und bei der Gemeinde Köniz telefonisch Fragen.

Gleichzeitig zur Mitwirkung wurden das Dossier den inhaltlich betroffenen Fachstellen der öffentlichen Verwaltung und Körperschaften zur Vernehmlassung gegeben.

Eingaben

Insgesamt gingen 33 unterschiedliche Eingaben zum Projekt Sanierung Turnier-/Könizstrasse ein. 14 davon stammen von Privatpersonen, 3 von politischen Parteien, 5 von Interessensgruppierungen sowie 11 Eingaben von Amtsstellen und Körperschaften / Fachstellen öffentlicher Belange. Neben der Briefform wurde der zur Verfügung gestellte Fragebogen benutzt. Im Fragebogen wurde die Zustimmung zur allgemeinen Stossrichtung des Projektes sowie zu den einzelnen Massnahmenbestandteilen abgefragt. 17 Fragebögen wurden eingereicht. Teilweise wurden die Fragebogen durch ausführlichere Erläuterungen in Briefform ergänzt.

Mitwirkungsbericht

Ziel des Mitwirkungsberichts ist es, die Eingaben zu sammeln und aus Sicht der Bauherrschaft zu beantworten. Der Mitwirkungsbericht wird anschliessend öffentlich zugänglich gemacht.

2 Fragebogen



SANIERUNG TURNIER-/ KÖNIZSTRASSE TIEFBAUAMT DES KANTONS BERN, OBERINGENIEURKREIS II

Die Mitwirkungsangaben sind bis spätestens 17. Januar 2014 an folgende Adresse zu richten:

Vorname, Name _____

Adresse _____

Unterschrift _____

**Gemeinde Köniz
Abteilung Verkehr und Unterhalt
Landorfstrasse 1
3098 Köniz**

1 STOSSRICHTUNG DES PROJEKTS

Sind Sie mit der Stossrichtung des Projekts einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

2 DOSIERUNG UND VERKEHRSMANAGEMENT

Verstehen Sie die Notwendigkeit der Dosieranlage in der Turnierstrasse?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

3 UMGESTALTUNG TURNIERSTRASSE

Sind Sie mit den Massnahmen in der Turnierstrasse einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

1

4 KERNFAHRBAHN KÖNIZSTRASSE NORD

Sind Sie mit einer Kernfahrbahn (beidseitiger Radstreifen, Verzicht auf Mittelleitlinie) zwischen dem Kreisel Turnierstrasse und der Bushaltestelle Thomasweg einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

5 TEMPO-30-ZONE KÖNIZSTRASSE SÜD

Sind Sie mit einer Tempo-30-Zone zwischen der Bushaltestelle Thomasweg und dem Neuhausplatz einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

6 SANIERUNG BUSHALTESTELLEN

Sind Sie mit den Sanierungsmassnahmen der Bushaltestellen in der vorgesehenen Form einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

7 RADSTREIFEN KNOTEN WALDEGGSTRASSE

Sind Sie mit den Massnahmen beim Knoten Waldeggstrasse einverstanden?

ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein

Begründung/Bemerkungen:

2

3 Liste der Eingaben

Politische Parteien

p1 FDP Die Liberalen	Bodelenweg 1	3172 Niederwangen
p2 Grüne Köniz	Postfach 3084	3084 Wabern
p3 SP Köniz	Postfach 473	3098 Köniz

Gruppierungen (Quartiervereine, Interessensvertreter usw.)

g1 Fussverkehr Bern Kanton Bern	Münzrain 10	3005 Bern
g2 Liebefeld-Leist	Schützenstrasse 24	3097 Liebefeld
g3 Pro Velo Bern	Birkenweg 61	3013 Bern
g4 QM3	Schlossstrasse 87a	3008 Bern
g5 TCS Landesteil Bern-Mittelland	Thunstrasse 61	3000 Bern 6

Privatpersonen

1 Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	Neuhausweg 7	3097 Liebefeld
2 Burri, Fritz	Löwenstrasse 25	8001 Zürich
3 Christen, Simon	Könizstrasse 160	3097 Liebefeld
4 Eggenberg, Valérie	Könizstrasse 160	3097 Liebefeld
5 Gitzesl, Rainer	Wildstrasse 22	3097 Liebefeld
6 Jenk, Harald	Könizstrasse 271	3097 Liebefeld
7 Kunz, Christian	Höheweg 17	3097 Liebefeld
8 Notter, Hans Leonz	Waldeggstrasse 72	3097 Liebefeld
9 Spiess, Ernst	Lenzweg 2	3007 Bern
10 Schmid, Joseph	Könizstrasse 198	3097 Liebefeld
11 Schmid, Marianne	Könizstrasse 198	3097 Liebefeld
12 Schönholzer, Hans	Könizstrasse 188	3097 Liebefeld
13 Staub-Muheim, Erich und Stephe	Mösliweg 37	3098 Köniz
14 Widmer, Urs	Dorf 1	3087 Niedermuhlern

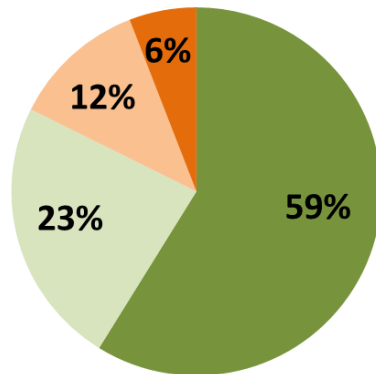
metron

Amtsstellen und Körperschaften / Fachstellen öffentlicher Belange

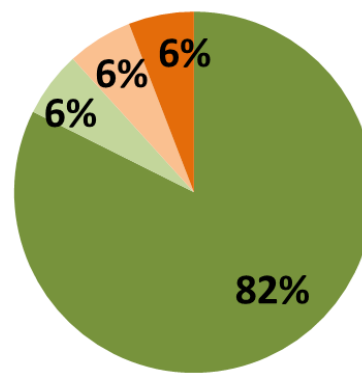
v1	Wasserverbund Region Bern AG (WVRB)	Lindenauweg 10	3001 Bern
v2	Kantonspolizei, Verkehr und Umwelt	Schermenweg 5	3001 Bern
v3	TBA Kt. Bern, OIK II, Strassenlärm	Schermenweg 11	3001 Bern
v4	Energie Wasser Bern (ewb)	Monbijoustrasse 11	3001 Bern
v5	Erziehungsdirektion Kt. Bern, Amt für Kultur, Denkmalpflege	Münstergasse 32	3011 Bern
v6	TBA Kt. Bern, OIK II, Strasseninspektorat Mittelland Nord	Tiefenaustrasse 13	3048 Worblaufen
v7	Gemeindebetriebe Köniz	Muhlernstrasse 101	3098 Köniz
v8	BernMobil	Eigerplatz 23	3000 Bern 14
v9	Amt für Wald des Kantons Bern	Laupenstrasse 22	3011 Bern
v10	TBA Kt. Bern, OIK II, Signalisation und Markierung	Schermenweg 11	3001 Bern
v11	TBA Kt. Bern, Langsamverkehr und Verkehrsmanagement	Reiterstrasse 11	3011 Bern

4 Auswertung der Fragebogen

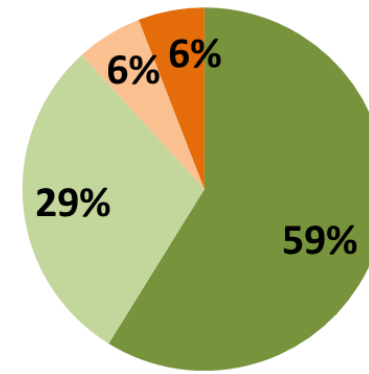
Frage 1: Sind Sie mit der **Stoss-richtung** des Projektes einverstanden?



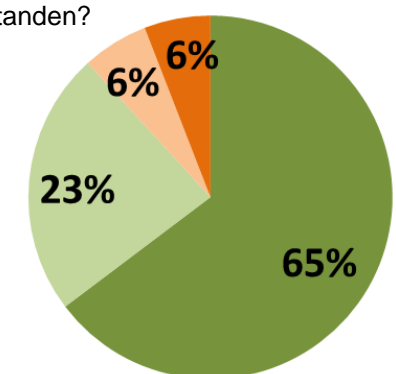
Frage 2: Verstehen Sie die Notwendigkeit der **Dosieranlage in der Turnierstrasse?**



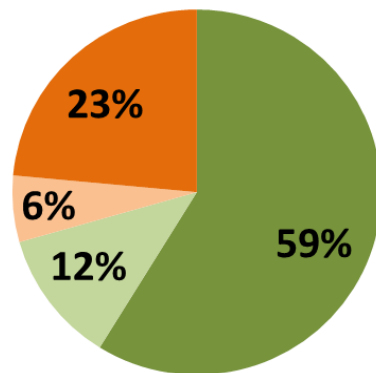
Frage 3: Sind Sie mit den **Massnahmen in der Turnierstrasse** einverstanden?



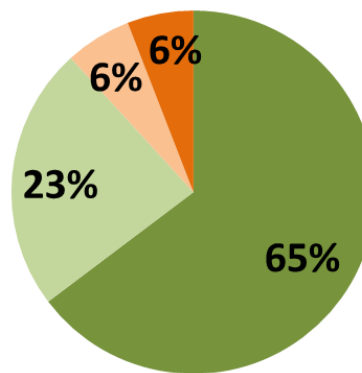
Frage 4: Sind Sie mit der **Kern-fahrbahn** (beidseitiger Radstreifen, Verzicht auf Mittellinie) zwischen dem Kreisel Turnierstrasse und der Bushaltestelle Thomasweg einverstanden?



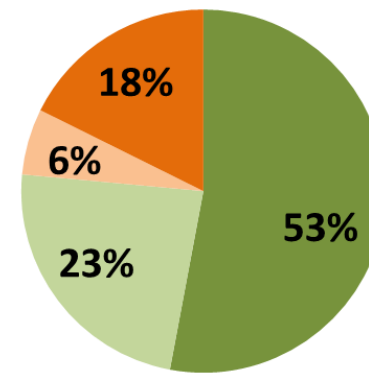
Frage 5: Sind Sie mit einer **Tempo-30-Zone** zwischen der Bushaltestelle Thomasweg und dem Neuhausplatz einverstanden?



Frage 6: Sind Sie mit den **Sanierungs-massnahmen der Bushaltestellen** in der vorgesehenen Form einverstanden?



Frage 7: Sind Sie mit den Massnahmen beim **Knoten Waldeggstrasse** einverstanden?



Legende

- ja
- mehrheitlich ja
- mehrheitlich nein
- nein

Total 17 eingegebene Fragebögen

metron

Die ausgewerteten Fragebögen zeigen eine hohe Zustimmung der geplanten Massnahmen auf der Turnier- und Könizstrasse. Mit Ausnahme der Tempo-30-Zone sowie dem Knoten Waldeggstrasse, wurden die Fragen mit über 80% mit "ja" oder "mehrheitlich ja" beantwortet. Am höchsten liegt die Zustimmung bei der Dosieranlage in der Turnierstrasse (82% "ja"). Mit 29% "nein" oder "mehrheitlich nein" wird insbesondere die geplante Tempo-30-Zone eher kritisch bewertet.

Die Eingaben in Briefform ergeben in der Tendenz ein ähnliches Bild. Eine Systematische Auswertung nach Zustimmung ist jedoch nicht möglich.

5 Mitwirkungseingaben

Auf den folgenden Seiten bezieht die Bauherrschaft zu den schriftlichen Eingaben (Briefe und Bemerkungen in den Fragebogen) Stellung. Die Fragebogen ohne Bemerkungen sind im Kapitel 4 ausgewertet und tauchen auf den folgenden Seiten nicht auf.

5.1 Stossrichtung des Projektes

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2	Die Massnahmen werden grundsätzlich als gut und umsetzbar beurteilt.	Kenntnisnahme
g5	Die Notwendigkeit der Sanierung ist unbestritten.	Kenntnisnahme
g3	In der Tendenz wird dem Projekt zugestimmt, aber die Auswirkungen sind in der Gesamtheit noch ziemlich unabsehbar. Dies wegen noch erheblichem Optimierungsbedarf, und weil nicht absehbar ist, welche Massnahmen letztlich wie umgesetzt werden.	Kenntnisnahme
2	Die geplanten Massnahmen, dazu gehört auch die Tempo-30-Zone, werden begrüsst und unterstützt.	Kenntnisnahme
6	Die Verschlechterungen überwiegen. Einzig die Massnahmen auf der Turnierstrasse bringen eine deutliche Verbesserung, aber auch dort besteht das Problem der Schneeräumung.	Der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Fuss-/ Radweg wird für den geräumten Schnee genutzt werden. Zudem kann, anders als der bestehende Trampelpfad, der asphaltierte Fuss-/ Radweg ebenfalls geräumt werden.
p3	Gut durchdacht, unterstützt den Langsamverkehr und erhöht die Sicherheit aller Strassenbenutzer.	Kenntnisnahme
g2	Mit einem generell höheren Anteil an Velo/Fussverkehr und mehr ÖV kann das Problem der Überlastung der Könizstrasse angegangen werden. Die Verbesserung der Velowege und die bessere Dosierung zu Gunsten des ÖVs wird daher begrüsst.	Kenntnisnahme
1	Der ÖV wird vermehrt gefördert.	Kenntnisnahme

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
7	Grundsätzlich ist eine Förderung des Langsamverkehrs im ganzen Gemeindegebiet zu begrüssen. Leider sind die Massnahmen zugunsten des Velofahrenden nicht genügend konsequent durchgeführt.	Die Raumverhältnisse sind eng. Für eine optimale und sichere Lösung musste bei den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden Zugeständnisse gemacht werden.
1, p1	Dem Veloverkehr wird gute Aufmerksamkeit geschenkt. / Die Verbesserungen für den Veloverkehr werden begrüsst	Kenntnisnahme
4	Der Verkehr hat in den letzten 10 Jahren zugenommen. Für FussgängerInnen, v.a. Kinder, ist die Könizstrasse und das Vidmar-Areal sehr gefährlich. Handeln deshalb dringend!	Kenntnisnahme. Das Vidmar-Areal und die Könizstrasse nördlich des Kreisels Turnierstrasse sind nicht Teil des Projektperimeters.
14	Kritisch sind nicht nur die Autofahrer, auch Velofahrer und Fussgänger überqueren die Strasse ohne auf den Verkehr zu achten. Es sollten diesbezüglich mehr Verkehrskontrollen gemacht werden. Dies reduziert auch die Unfallzahlen.	Kenntnisnahme. Auf die Verkehrskontrollen hat das vorliegende Projekt keinen Einfluss.
8	Die Benachteiligung der Autofahrer zugunsten von Velofahrern und Fussgängern ist unverhältnismässig und stellt eine Ungleichbehandlung dar.	Die Raumverhältnisse sind begrenzt. Für eine optimale und sichere Lösung im zur Verfügung stehenden Querschnitt sind von allen Verkehrsteilnehmenden Eingeständnisse gegenüber den Anderen zu machen. Diese gehen nicht einseitig zulasten des MIV. So sind z.B. die Trottoirs relativ schmal und die Raddreifen auf der Könizstrasse sind bei den Querungsstellen unterbrochen.
g5	Unter den Zielen fehlt das Oberziel der Leistungsfähigkeit, sowohl für den MIV wie auch für den ÖV.	Die Leistungsfähigkeit für den MIV ist Teil des Ziels "Sicherstellung eines stetigen Verkehrsablaufs". Die Leistungsfähigkeit für den ÖV ist im Ziel "Sicherstellung und Verbesserung ÖV-Abwicklung" enthalten.
1	Das Optimum für den MIV wird herausgeholt, ohne mehr Kapazität für diesen zu schaffen.	Kenntnisnahme
g4	Diese Dosierung des Verkehrs auf der Turnierstrasse in den Stosszeiten ist ein taugliches Instrument, um den Kreisel leistungsfähiger zu machen.	Kenntnisnahme
10, 11	Befürwortung, weil: Die Staus in den Pendlerzeiten sind zeitweise unerträglich (Luft- und Lärmbelastung).	Kenntnisnahme
p1	Das Projekt leistet keinen Beitrag an ein notwendiges, wirkungsvolles Gesamtverkehrskonzept, das die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen in der Gde. Köniz mittel- bis langfristig sicherstellt und dem Anspruch nach gleichberechtigter Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer gerecht wird.	Das Projekt berücksichtigt die prognostizierte Verkehrsmenge im Jahr 2030 bei einer anhaltend starken Siedlungsentwicklung. Es ist auf das RGSK (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept) abgestimmt und somit Teil des übergeordneten Gesamtverkehrskonzepts.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
	Das Projekt versucht lediglich ein lokales Problem kurzfristig zugunsten des Langsamverkehrs zu lösen.	Der Strassenraum ist heute sehr stark durch den MIV dominiert. Die Dosierung vermag diese Dominanz etwas zu vermindern, indem der Verkehrsfluss verstetigt wird ohne dabei die Kapazität zu verringern.
g1	Bei der Sanierung der Turnierstrasse geht es eher um einen Angebotsausbau für den MIV und eher um einen Angebotsabbau für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Die angrenzenden Quartiere, ganz besonders der Stadtteil III, sind von den bestehenden Strassengestaltungen mit der Autobahnauffahrt und deren Zufahrtsstrassen sehr stark betroffen. Der Zeitpunkt der "Sanierung" verwundert, fehlt doch bisher in diesem Bereich eine Stadtentwicklungskonzept. Die Sanierung sollte erst nach der Erstellung eines Stadtentwicklungskonzeptes möglich sein. Dabei ist u.a. der Teilrückbau der Autobahnzu- und abfahrt zu prüfen.	Die Notwendigkeit der Dosierung in der Turnierstrasse ist hoch und muss kurzfristig umgesetzt werden um die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs in Liebefeld zu erhöhen. Für einen allfälligen Teilrückbau des Autobahnanschlusses existieren vorerst nur Visionen, welche noch keine breite Dabatte geführt wurde. Eine allfällige Umsetzung ist kurzfristig nicht vorstellbar. Die Kapazität für den MIV wird mit der Dosierung nicht erhöht. Die Veränderung des Querschnitts der Turnierstrasse erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere der Velofahrenden.
g4	Der Knoten Turnierstrasse/Weissensteinstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Der städtebauliche Zusammenhang mit dem ESP Ausserholligen wird Gegenstand einer weiteren Vernehmlassung sein. Es fehlt in diesem Projekt die städtebauliche Gesamtsicht als Grundlage für die Umgestaltung der Turnierstrasse.	Der Knoten Turnierstrasse/Weissensteinstrasse ist nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Die städtebauliche Schnittstelle des Waldabschnitts der Turnierstrasse zum ESP Ausserholligen ist deshalb gering.

5.2 Dosierung und Verkehrsmanagement

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
10, 11	Befürwortung, weil: Besserer Durchfluss des Verkehrs, weniger Stau und Abgase.	Kenntnisnahme
4	Beim stockenden, stehenden Verkehr stört es, wenn kräftig losgefahren wird, denn es verursacht den AnwohnerInnen Lärm und Gestank. Konstanter Verkehrsfluss ist diesbezüglich besser.	Kenntnisnahme
p3	Garantiert besseren Verkehrsfluss bei Knoten Waldeggstrasse und Kreisel Turnierstrasse.	Kenntnisnahme
p2	Die Dosierung wird als notwendig und sehr sinnvoll erachtet, auch für den Fall, dass das Tram nach Köniz nicht gebaut wird.	Richtig. Die Verstetigung des Verkehrsflusses und damit die Erhöhung der Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs sind prioritär und unabhängig vom Tramprojket.
g5	Oberstes Ziel muss die Leistungsfähigkeit des Strassenabschnitts sein. Die Dosieranlage ist nur ein Mittel dazu.	Die Dosierung verhindert eine Überlastung innerhalb des Siedlungsgebiets und hält damit das Strassennetz leistungsfähig.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
10	Frage: Wird durch die Dosierung der Rückstau bis auf die Autobahn-Zubringer verlegt?	Nein, der Rückstau wird den Autobahnanschluss nicht beeinträchtigen.
p1	Im Sinne einer temporären Massnahme bis zur Realisierung eines Gesamtverkehrskonzeptes, ist die geplante Dosierung einen Versuch wert.	Kenntnisnahme
1, p3, g2	Beim Kreisel Turnierstrasse schlagen wir eine Anlage vor, welche den Bus, aus der Stadt Bern kommend, priorisiert.	Eine Buspriorisierung beim Kreisel Turnierstrasse ist vorgesehen und wird im weiteren Planungsverlauf verfeinert. Eine Buspriorisierung lässt sich gut mit der Dosierung in der Turnierstrasse kombinieren.
3	Es sollte auch in die andere Richtung eine Dosierung / Busbevorzugung eingerichtet, sonst bleiben die Busse Nr. 17 und Nr. 29 weiterhin im Stau stecken → z.B. Rotlichtanlage → Wartezeit ärgert Fahrgäste → Evtl. würde eine Teilumleitung über die Schwarzenburgstrasse etwas bringen, die in Ri Bern weniger befahren ist als die Köniz- und Turnierstrasse.	Eine Buspriorisierung bei der LSA Waldeggstrasse soll beibehalten werden. Mit der Dosieranlage in der Turnierstrasse wird auch beim Kreisel Turnierstrasse eine Eingriffsmöglichkeit geschaffen. Zudem ist der Bus jeweils "Pulkführer", da er bei den Haltestellen nicht überholt werden kann. Eine Umleitung über die Schwarzenburgstrasse erscheint nicht zweckmässig, da dadurch Doppelspurigkeiten mit der Linie 10 geschaffen werden und ausserdem das Gebiet Waldegg nicht mehr erschlossen würde.
13, g3, p3	Wichtig ist, dass der Veloverkehr nicht unter Dosiermassnahmen fällt. Bei der Dosierstelle Turnierstrasse Ri Köniz ist dies gewährleistet, was wir dankbar zur Kenntnis nehmen.	Velofahrende können am Rückstau und an der Dosierstelle vorbeifahren.
g3	Für den Fall, dass am Knoten Waldeggstrasse ebenfalls Dosierungsmassnahmen programmiert werden, soll der Veloverkehr mit separaten Signalgebern geregelt werden, insb. Ri Köniz, und möglichst lange Grünphasen, Vorgrün oder Nachgrün erhalten können.	Bei der LSA Waldeggstrasse wird der Verkehr nicht dosiert.
p1	Die positive Wirkung auf die Staulänge wird im Faktenblatt plakativ behauptet, ist aber nicht auf Anhieb nachvollziehbar, verursacht doch die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Turnier-/ Weissensteinstrasse in der Gegenfahrrichtung nicht selten Rückstaus bis auf Höhe der Einmündung Holligenstrasse.	Der Knoten Turnierstrasse/Weissensteinstrasse ist nicht Gegenstand dieses Projekts. Der Rückstau ab diesem Knoten in Richtung Köniz hat mit der geplanten Dosierung in der Turnierstrasse nichts zu tun. Dosierte wird nur der Verkehr in Fahrtrichtung Köniz.
g4	Wir fordern, dass die Sanierung so umgesetzt wird, dass sich der Verkehr in keiner Weise auf die heute schon zu stark belastete Weissensteinstrasse verlagern wird.	Der Verkehr wird durch die Dosierung geordneter abgewickelt. Dadurch verkürzt sich die Fahrzeit zwischen dem Autobahnanschluss und der Könizstrasse. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme bis 2030 wird sie gegenüber dem Istzustand etwas länger, bleibt aber immer noch kürzer als die Umwegfahrt über die Weissensteinstrasse. Mit Verkehrsverlagerungen ist nicht zu rechnen.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
g1	Aus städtebaulicher Sicht müsste die Turnierstrasse (Teilstück zwischen Freiburg- und Weissensteinstrasse) zurückgebaut werden. Die Kapazität auf der Weissensteinstrasse ist unbedingt zu reduzieren, denn die heutige Verkehrsbelastung verhindert die Quartierentwicklung. Betroffen ist von diesem Verkehrsaufkommen auch der Eigerplatz, der auch nach seiner Sanierung kein Platz sein wird, sondern eine Verkehrsdrehscheibe.	Alle angesprochenen Abschnitte sind nicht Bestandteil dieses Projekts.

5.3 Umgestaltung Turnierstrasse

allgemein

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
g3	Teilweise mit der Umgestaltung einverstanden. Verbesserungen und Klärungen gegenüber heute sind zwar zwingend, aber es dürfen keine neuen Probleme geschaffen werden.	Kenntnisnahme
g4	Wir fordern, dass auf dem ganzen Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen, wie im Stadtgebiet üblich, Tempo 50 gelten soll.	Gemäss Signalisationsverordnung ist "Höchstgeschwindigkeit 50 generell" dort anzuzeigen, wo die dichte Bebauung auf einer der beiden Strassenseiten beginnt. Der Waldabschnitt der Turnierstrasse ist jedoch beidseitig unbebaut. Damit fehlt die rechtliche Voraussetzung für Tempo 50 auf dem gesamten Abschnitt.
9	Die Breite der Strassen durch den asphaltierten Bereich und den Radstreifen (heute 7.5m, neu 8.0m) lädt die Autofahrer zum schneller fahren ein.	Die Fahrbahnbreiten wird zwar Abschnittsweise von 7.5 m auf 8.0 m verbreitert. Teil davon ist ein neuer Radstreifen. Die Fahrspuren für den MIV betragen nur 6.25 m. Die Abschnittsweise Verbreiterung trägt erheblich zur Verkehrssicherheit für Velofahrende bei.
g3	Die zur Parkierungsverhinderung platzierten Steinquader Ri Bümpliz werden als irritierend und gefährlich empfunden. Es wird deren Entfernung gefordert und als Ersatz ein begrünter Erdwalm vorgeschlagen (ähnlich wie nach dem Waldstück an der Murtenstrasse auf Höhe Weyermannshaus).	Wird für die Weiterbearbeitung zur Kenntnis genommen.

Veloverkehr

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2, p3	Die Sicherheit für den Veloverkehr wird erheblich verbessert.	Kenntnisnahme
g2	Velospuren sollten rot markiert werden an wichtigen Stellen. Da der MIV direkt von der Autobahn kommt, braucht es klare Hinweise auf den vorhandenen Veloverkehr.	Rot markiert werden Konfliktflächen z.B. wo der MIV einen Radstreifen queren muss. Auf dem Abschnitt gibt es keine entsprechenden Konfliktflächen, die einer roten Markierung bedürfen.
13, p3	Vor der Dosierungsanlage ist der Velostreifen auf rund 50m als nicht unterbrochene Linie abgetrennt, damit Töffs nicht auf dem Velostreifen nach vorne fahren. Besser wäre es, die (in der westlichen Turnierstrasse vorhandene) Kombination Rad-/Fussweg bis zur Könizstrasse beizubehalten, denn ein Trottoirrand ist wirksamer als ein gelber Sicherheitsstreifen.	Innerhalb des Siedlungsbereichs werden Velofahrende konsequent auf der Fahrbahn geführt. Verkehrsverhalten und Geschwindigkeit entspricht eher jenem des MIV als den Zufussgehenden. Die Konflikte mit Zufussgehenden würden zunehmen. Eine Weiterführung des Fuss-/Radwegs würde ausserdem die Ab- und Einbiegemöglichkeit von/aus dem Holligenweg erschweren.
g3	Warum ist ein Kreisel Weissenstein-/ Turnierstrasse notwendig? Für den Veloverkehr Ri Köniz bedeutet das eine starke Verschlechterung, während heute kaum Probleme bestehen. Auch das Linksabbiegen Ri Turnier-/ Freiburgstrasse würde für Velos viel gefährlicher.	Der Kreisel Turnier-/Weissensteinstrasse ist nicht bestandteils des vorliegenden Projekts. Das Planung jenes Projekts ist noch nicht abgeschlossen und die Langsamverkehrsführung erst provisorisch. Im vorliegende Projekt wurden die Schnittstelle möglichst so gelegt, damit im weiteren Planungsverlauf des Projekts Turnierstrasse/Weissensteinstrasse der Veloverkehr gebührend berücksichtigt wird.
g3	Die Veloführung beim Kreisel Weissensteinstrasse ist nicht verständlich, weil die Fortsetzung nicht ersichtlich ist. 3.5 m Einfahrtsbreite ist sehr schmal, im Spitzenzeit-Stau wäre die Vorbeifahrt an Autokolonnen erschwert bis verunmöglicht.	Die Einfahrtsbreiten wurden zur Sicherheit von Velofahrenden bewusst schmal gewählt. Velofahrende sollen bei der Kreiseleinfahrt nicht überholt werden können, damit sie sich in der Kreiselfahrbahnmitte einordnen können. Dadurch wird vermieden, dass sie von ausfahrenden Fahrzeugen abgedrängt werden.
3	Der geplante Kreisel im Norden der Turnierstrasse, bei der Abzweigung Ri Bhf Ausserholligen, wird begrüsst. Vor diesem Kreisel überquert der Veloweg Fischermätteli-Bümpliz Süd die Turnierstrasse. Hier sollte man eine sichere Abbiegemöglichkeit nach links für die Velos einplanen.	Wird bei der Weiterbearbeitung geprüft.

Fuss-/Radweg

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
12, p1, p2, p3, g2	Die Umgestaltung der Turnierstrasse mit dem neuen und verbreiteten kombinierten Fuss- und Radweg auf der Südseite ist sinnvoll.	Kenntnisnahme
g5, 9	Wir begrüßen insbesondere die Schaffung von Radwegen und Radstreifen welche die Sicherheit und den Komfort auf diesem Abschnitt für Radfahrer verbessern werden.	Kenntnisnahme
g1	Es wird beim kombinierten Fuss-/Veloweg eine durchgehende Beleuchtung gewünscht; "Bewegungsmelder" werden abgelehnt.	Wird für die Weiterbearbeitung zur Kenntnis genommen. Auch in Zukunft soll die Turnierstrasse - und auch der Fuss-/ Radweg beleuchtet werden.
11	Als Fussgänger endlich ein geteertes Trottoir.	Kenntnisnahme
g3, g4	Veloführung auf Fuss-/Radweg ist grundsätzlich sehr positiv. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Weg asphaltiert wird, sonst kann kein Winterdienst gewährleistet werden.	Der Fuss-/Radweg ist asphaltiert vorgesehen. Die Allwettertauglichkeit muss gewährleistet sein.
3, 6, p2, p3, g2	Im Winter müssen der Fuss-/Radweg und der Radstreifen unbedingt von Schnee und Eis geräumt werden. Sonst wird wegen der geringen Strassenbreite das Velofahren im Winter noch gefährlicher, als es jetzt schon ist.	Der Grünstreifen kann als Schneedepot dienen, so dass die Fuss- und Radverkehrsanlagen Schneefrei sind. Die Unterhaltsaspekte werden in der weiteren Bearbeitung verstärkt in das Projekt einfließen.
12, g1	Die gewählte Breite von 2.5m für den Fuss-/ Radweg erscheint zu knapp, da der Weg von den Fussgängern in beide Richtungen benutzt werden muss.	Der Fuss- und Veloverkehr entlang der Turnierstrasse durch den Wald ist nicht besonders intensiv. Eine Breite von 2.5 m erscheint auf diesem Abschnitt als angemessen.
g4	Der Fuss-/ Radweg sollte eine Breite von 3 m aufweisen.	Eine Verbreiterung zulasten des Grünstreifens ist wenig zweckmässig, da dem Grünstreifen bei der Schneeräumung (Schneedepot) eine wichtige Rolle zukommt. Zudem verliert der Grünstreifen seine Funktion zur Gliederung des Strassenraums (Verringerung der Dominanz der Strasse).
g3, g4	Der Grünstreifen zwischen Fuss-/Radweg und Fahrbahn könnte auch nur 1m breit sein.	
7	Für Familien (bzw. Kinder) wäre ein Radweg in beide Richtungen sinnvoller. Diese könnte erreicht werden, indem man die Fahrbahnen auf die Seite des Radstreifens schiebt und so Platz für die Verbreiterung des Rad-/Fusswegs schafft.	Auf dem Weg Richtung Ausserholligen erfordert dies zweimal das Queren der Strasse. Das Queren der Strasse ist aus Sicherheitsaspekten problematischer als die Führung auf einem Radstreifen. Bei einer Veloführung auf dem Trottoir würden bei den Einmündungen (Waldwege, Tankstelle) unerwarteterweise Velofahrende von rechts kommen. Dadurch würden neue Konfliktstellen geschaffen.
g2	Es wird angeregt den kombinierten Fuss-/ Radweg so breit zu machen, dass er ab der Höhe Einmündung Holligenstrasse in beide Richtungen von Velofahrenden benutzt werden kann. Damit wird die Verbindung Köniz-Bümpliz mit der ab Westende Turnierstrasse geführten Verlängerung über den Pfaffensteig attraktiver und sicherer.	Ein Zweirichtungsradweg müsste breiter dimensioniert werden. Würde stattdessen auf den Radstreifen in Fahrtrichtung Ausserholligen verzichtet werden, würde dies für viele Velofahrende ein zweimaliges Queren der Fahrbahn bedeuten.

Holligenstrasse

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
9, 12, g4	Zwischen der Holligenstrasse und dem gegenüberliegenden Waldweg braucht es einen Fussgängerstreifen / ist ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel zu prüfen. Das Überqueren ist im Kurvenbereich relativ gefährlich. Der Waldweg wird viel begangen (Weg zum Reservoir, Zugang zum Könizwald).	Das Vortrittsrecht eines Fussgängerstreifens ist an unübersichtlichen Stellen (Kurvenbereich) bezüglich der Verkehrssicherheit kontraproduktiv und nicht zulässig.
1, p3, g3	Velolinksabbieger Ri Köniz in Holligenstrasse: Die Velos kommen dort aus den Fuss-/Radweg auf die Strasse und müssen sofort das Linksabbiegemanöver einleiten → kritische Situation mit Autos → evtl. ist es sinnvoll, die Überführung in einen Radstreifen + Trottoir etwas früher zu machen	Wird für die Weiterbearbeitung zur Kenntnis genommen.
g3	Linksabbieger: Die heutige harmonische Kurve kann nicht folgendlos durch einen aufgespreizten Mittelbereich ergänzt werden. Dadurch ergeben sich kaum fahrbare, schwer einschätzbare unetstige Stellen im Kurvenverlauf. Bei 3m Spurbreite ist dies nicht machbar. Der Radstreifen würde in beiden Richtungen sehr häufig überfahren. → ähnlicher Fall: Murtenstrasse Ausfahrt KVA	Die Situation wird überprüft und gegebenenfalls optimiert.
g3	Falls an einem vollwertigen Linksabbiegebereich <u>in</u> die Holligenstrasse festgehalten wird: - muss die ganze Knotengeometrie neu und homogener konzipiert werden - müssen die Spurbreiten im Kurvenbereich auf mind- 350/150 erhöht werden - darf die Rückführung der Velos auf die Fahrbahn keinesfalls kurz vor oder kurz nach der Abzweigung Holligenstrasse geschehen	
g3	Falls dem Bedürfnis des Veloverkehrs nach einer spurweisen Querung beim Linksabbieger <u>aus</u> der Holligenstrasse Ri Köniz entsprochen werden soll, so kann ein minimaler Schutzbereich konzipiert werden, der jedoch ebenfalls eine Anpassung der Knotengeometrie erfordert.	
p2	Die Holligenstrasse eignet sich v.a. stadtauswärts als Velobahn. Das Einbiegen in die Turnierstrasse ist aber mühsam und Wartezeiten sind lange. Ein besser geschützter Mittelbereich als der geplante könnten für ein einfacheres Einbiegen dienlich sein.	

Querungen

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
9, 12, p2, g1, g2, g4	Die beiden neuen Fussgängerinseln werden begrüsst. Zusätzlich sollten Fussgängerstreifen markiert werden. Die Aufhebung des bestehenden Fussgängerstreifen wird abgelehnt. Ohne Fussgängerstreifen wird die Strasse schwierig zu queren und mit langen Wartezeiten verbunden sein.	Der bestehende Fussgängerstreifen ist gefährlich, weil er nur schlecht wahrgenommen wird und die Anhaltebereitschaft ist tief ist. Eine Mittelinsel hilft beim Queren der Strasse und sorgt für mehr Sicherheit. Für einen Fussgängerstreifen braucht es eine gewisse Querungsfrequenz (Normvorgabe). Diese ist im vorliegenden Fall nicht gegeben.
g1, g4	Alternativ ist bei den Querungen eine LSA zu prüfen.	Eine LSA ist an diesen Stellen unverhältnismässig und nicht zweckmässig.
g4	Der Übergang soll gut beleuchtet werden. Auf dieser stark befahrenen Strasse braucht es deutlich wahrnehmbare Querungen für Fussgänger, damit insb. Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen die Strasse selbstständig und sicher Queren können.	Wird für die Weiterbearbeitung zur Kenntnis genommen.

5.4 Kernfahrbahn Könizstrasse Nord

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
1, 12, p1, p2	Der Ansatz wird als sinnvoll erachtet. / Die Kernfahrbahn ermöglicht erst die konsequente beidseitige Führung genügend breiter Radstreifen.	Kenntnisnahme
10, p3	Befürwortung, weil: mehr Sicherheit für Radfahrer.	Kenntnisnahme
10, 11	Befürwortung, weil: Dosierter Verkehr.	Kenntnisnahme
6, p3, g3	Die Kernfahrbahn mit beidseitigem Velostreifen ist einen Versuch wert. Wichtig ist aber, dass die Velostreifen tatsächlich mindestens 1.5m breit sind, da sich die Autofahrer wegen des fehlenden Mittelstreifens vermutlich mehr am Velostreifen orientieren werden.	Die Radstreifen sind 1.5 m breit.
p3	Besser wäre eine Verbreiterung der Strasse. Da dies offensichtlich nicht möglich ist, wird der Vorschlag als die beste Lösung angesehen.	Kenntnisnahme.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2	Der Velostreifen wird an den Haltestellen immer wieder unterbrochen. Die Mittelinseln werden auch in Zukunft dazu führen, dass Autos relativ nahe am rechten Fahrbahnrand fahren resp. im Stau stehen. Dies erschwert das Vorwärtskommen der Velofahrenden und ist bereits heute eine der störendsten Situationen, die mit der neuen Planung nicht behoben wird.	Die Raumverhältnisse sind eng. Für eine optimale und sichere Lösung musste bei den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmenden Zugeständnisse gemacht werden.
p1	Die für den MIV eher knappen Platzverhältnisse begünstigen eine Befahrung der Radstreifen. Hier ist Toleranz unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern gefragt.	Richtig. Die Auswertung des vorgesehenen Versuchsbetriebs mit Kernfahrbahn wird zeigen, ob die erforderliche Toleranz vorhanden ist.
7, g3	Die Kernfahrbahn wird nur bei wenig Verkehr beachtet. Bei viel Verkehr, Gegenverkehr oder bei Schwerverkehr wird immer auf den Radstreifen ausgewichen.	Die Auswertung des Versuchsbetriebs wird zeigen, ob dies der Fall sein wird.
g5	Der Querschnitt von 5.2 m auf der Kernfahrbahn wird dem häufigen Schwerverkehr auf diesem Strassenabschnitt nicht gerecht. Es kann nicht Ziel sein, dass die Lastwagen und Busse (inkl. ÖV) mehrheitlich auf dem Radstreifen verkehren müssen.	Bei angemessenem Tempo reicht die Kernfahrbahn für den Begegnungsfall von Lastwagen / PW. Idee der Kernfahrbahn ist eine der Verkehrssituation entsprechende, flexible Nutzung der Fahrbahn. Die Auswertung des Versuchsbetriebs wird über das Verkehrsverhalten Aufschluss geben.
4, 12	Warum keine Mittellinie mehr?	Eine Mittellinie teilt die Fahrbahn relativ starr in zwei Fahrspuren auf.
g3	Bei Abzweigungen muss jeweils zwecks Linksabbiegen (von Velos) eine Mittellinie zur Orientierung vorhanden sein.	Bei einer Kernfahrbahn soll jedoch die Fahrbahn je nach Verkehrssituation flexibel genutzt werden. Auch die das Linksabbiegen (von Velos) hat sich an der Verkehrssituation zu orientieren und nicht an einer starren Mittellinie.
g1	Die Trottoirs sind mit 1.8 m viel zu schmal. Gefordert wird ein im Minimum 2.0 m breites Trottoir.	Das Trottoir weist im Bereich des Knotens Waldeggstrasse eine Breite von weniger als 2.0 m auf. Der zur Verfügung stehende Raum ist begrenzt. Für eine optimale Lösung sind von allen Verkehrsteilnehmenden Eingeständnisse gegenüber den Anderen zu machen.

5.5 Tempo-30-Zone Könizstrasse Süd

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2	Tempo-30-Zone wird begrüsst.	Kenntnisnahme
g1	Eine Strassensanierung wird begrüsst.	Kenntnisnahme
p3	Wird begrüsst, gemäss dem bewährten Modell Bläuacker.	Kenntnisnahme
10, 11	Befürwortung weil: Ruhigerer Verkehrsfluss wie Köniz-Zentrum.	Kenntnisnahme
4	Dies ist weniger gefährlich. Schreckt vielleicht den einen oder anderen Autofahrer(in) ab durchzufahren.	Kenntnisnahme
8	Diese Massnahme ist unverhältnismässig und wirkt sich negativ auf die Wirtschaft im Raum Köniz aus.	Die Tempo-30-Zone hat auf die wirtschaftliche Entwicklung im Raum keine Auswirkungen. Die niedrigere Geschwindigkeit wird durch den stetigeren Verkehrsfluss kompensiert. In Kombination mit der Dosierung verkürzt sich die Fahrzeit im Siedlungsgebiet sogar.
8	Eine Temporeduktion auf 30 km/h ist nicht geeignet, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren bzw. zu entspannen.	Mit der Tempo-30-Zone wird keine Verkehrsreduktion bezweckt. Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
g5	Wir lehnen die Schaffung dieser Tempo-30-Zone ab. Sie liegt auf einer Kantonsstrasse und widerspricht damit der Konzeption von Tempo-30-Zonen für siedlungsorientierte Strassen. Sie ist nicht in andere T-30-Zonen eingebunden und damit eine Insellösung auf einer Hauptverkehrsachse. Das Verkehrsaufkommen und auch das Querungsbedürfnis sind auf diesem Strassenabschnitt nicht signifikant anders als auf der übrigen Könizstrasse. Deshalb sollte auf der Könizstrasse durchgehend dasselbe Verkehrsregime mit Tempo 50 und Radstreifen gelten.	Die vorliegende Mitwirkung zeigt, dass die die Tempo-30-Zone mehrheitlich auf Akzeptanz stösst. Ausschlaggebend für die Tempo-30-Zone sind mehrere Aspekte, welche nur im Zusammenspiel für eine Tempo-30-Zone sprechen: - geringer Strassenquerschnitt - dichte Abfolge mehrere Elemente, die einer behutsamen Fahrweise bedürfen - Querungsbedürfnis - Entwicklungsabsichten entlang der Strasse
p2	Die Abwechslung von Tempo 30 und 50 ist verwirrend für Autofahrende und könnte dazu führen, dass Tempo 30 nicht eingehalten wird.	Die Tempo-30-Zone ist auf den sensibelsten Abschnitt beschränkt. Bei längeren Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstrassen lässt die Akzeptanz für die Geschwindigkeitsbeschränkung bei Autofahenden nach.
g3	Der häufige Wechsel des Erscheinungsbildes (Fahrspurbreiten zw. 3.5 m - 4.25 m, sehr kurze Zonenlänge ca. 230 m mit T30) verwirrt Verkehrsteilnehmer.	
6	Die Autofahrer fahren häufig sehr rassig um den Neuhausplatzkreisel und es wird bezweifelt, dass Tempo 30 eingehalten wird.	Kreisel werden bei freier Fahrt typischerweise mit ca. 20 km/h befahren. Nach dem Kreisel kann in der Tempo-30-Zone sogar noch beschleunigt werden.
p3	Bewährt sich die Tempo-30-Zone nach einer Versuchsphase nicht, sollte sie rückgängig gemacht werden.	Die Überprüfung von Tempo-30-Zonen ist gemäss Verordnung nach spätestens einem Jahr vorgeschrieben. Werden die Ziele nicht er-

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p3	Es werden genügend bauliche Massnahmen erwartet, damit Tempo 30 auch eingehalten wird und die Fussgängerquerung ohne Gefahr möglich ist.	reicht, ist die Zone aufzuheben oder nachzubessern.
g3	Hauptziel ist anscheinend das Weglassen der heutigen vielen Fussgängerstreifen. Dies verbessert zwar den Verkehrsfluss, dürfte aber sicherheitsmässig nichts bringen.	Das Weglassen der Fussgängerstreifen ist kein Ziel. Die Fussgängerstreifen werden als Teil der Massnahme (Tempo-30-Zone), zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verstetigung des Verkehrsflusses aufgehoben. Die neue Freiheit, die Strasse überall queren zu dürfen, trägt zu einer langsameren und vorsichtigeren Fahrweise und zu einer besseren, gegenseitigen Rücksichtnahme bei.
1, 6, 7, p2, p3, g2	Einen Fussgängerstreifen als Querung der Könizstrasse für die Kindergartenkinder KG Neuhaus fehlt (Thomasweg / Stationsstrasse). Hier müssen entsprechende Lösungen gefunden werden.	Mit den geplanten Massnahmen wird die Koexistenz und die gegenseitige Rücksichtnahme erhöht, so dass ein selbstständiges Queren der Strasse auch für Kinder möglich und sicher ist. Die Mittelinsel/der Mittelstreifen machen ein Queren in zwei Etappen möglich. Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen sind gemäss Verordnung nur direkt vor Schulen und Heimen zulässig.
4	Warum keine Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen? Dies ist v.a. für Kinder sehr gefährlich (vgl. Hessesstrasse).	
p1	Tempo-30-Zone wird abgelehnt. Anders als im Zentrum wird sich der Motorfahrzeuglenker hier weniger tolerant gegenüber dem Fussgänger verhalten. Das Queren der Strasse würde generell, im Speziellen auch für Kinder, erheblich erschwert werden. Fussgängerstreifen in einer normalen Tempo-50-Zone schaffen hier klare Verhältnisse.	Das Verkehrsregime soll am Erscheinungsbild des Strassenraums ablesbar sein. Im Zentrum von Köniz ist dies der Fall. Seit der Umgestaltung 2006 funktioniert die gegenseitige Rücksichtnahme gut. Davor war dies auch nicht der Fall. Die gestalterischen Massnahmen in der Könizstrasse werden deshalb zwingend gleichzeitig mit der Signalisation der Tempo-30-Zone umgesetzt.
p2	Anders als im Zentrum queren diesen Abschnitt viel weniger Fussgänger. Die Geschäfte sind zudem eher auf dem Rückzug und die Frequenzen dürften in den nächsten Jahren nicht steigen. Dadurch könnte es schwieriger sein als FussgängerIn die Strasse zu queren.	Die Entwicklungsabsichten entlang der Könizstrasse sprechen für eine steigende Querungsfrequenz.
1, p3	Die angedachte Entwicklung im Rahmen der Ortsplanungsrevision zw. Thomasweg und Neuhausplatz inkl. Schaffung einer Zone 30, stärkt das Ortszentrum Neuhausplatz. Dies ist dringend nötig!	Kenntnisnahme
p3, g2	Die Option einer Fortsetzung nach dem Neuhausplatz Ri Zentrum ist wünschenswert, denn die Strecke zwischen Bushaltestelle Thomasweg und Neuhausplatz ist sehr kurz und es gibt sonst so viele Systemwechsel.	Bei guter Akzeptanz der Planung für die Tempo-30-Zone auf diesem Abschnitt, ist dies einem mittelfristige Option.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
g1	Es wird davon ausgegangen, dass im gesamten Bereich T30 gilt.	Nein. Die Tempo-30-Zone gilt nur für den Abschnitt zwischen Sportweg und Neuhausplatz. Weiter nördlich befindet sich der lichtsignalgesteuerte Knoten Waldeggstrasse. Lichtsignalanlagen inkl. deren Stauräume sind mit Tempo-30-Zonen schwer vereinbar. Zwei der drei Bushaltestellen sollen neu in der Tempo-30-Zone sein. Alle drei Bushaltestellen werden gestalterisch besonders ausgezeichnet.
g2	Die Zone 30 sollte bereits ab der Kreuzung Waldeggstrasse gelten. → die Bushaltestelle ist ein neuralgischer Punkt, wo die Fussgänger hinter dem Bus die Strasse kreuzen, da sollte das Tempo verlangsamt werden.	
3, 4	Eine weitere Tempo-30-Zone sollte ab dem Kreisel Turnierstrasse auf der Könizstrasse Ri Bern bis zum Bahnübergang eingerichtet werden. Die Autos müssen beim Kreisel und beim Bahnübergang sowieso abbremesen und es ist unsinnig, auf der kurzen Strecke dazwischen auf 50 km/h zu beschleunigen und dann gleich wieder bremsen zu müssen. → gefährlich für Kinder → verursacht hohe Lärm- und Abgasbelastung → Wohnqualität sinkt	Die Könizstrasse nördlich des Kreisels Turnierstrasse liegt ausserhalb des Projektperimeters.
3, 4	Wenn eine Tempo-30-Zone eingerichtet würde, könnte der Fussgängerstreifen direkt nach dem Kreisel Turnierstrasse aufgehoben werden → Autofahrer konzentrieren sich auf die Ausfahrt aus dem Kreisel und bemerken Fussgängerstreifen erst sehr spät	Im Bereich des Kreisels Turnierstrasse fehlen die Voraussetzungen, die eine Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer Hauptverkehrsstrasse ermöglichen würden.
g1	Die Strasse ist mit 8.5m viel zu breit. Die Breite verhindert nicht nur das Queren von Zufussgehenden, sondern auch das Einhalten der Tempolimite.	Für die Verkehrsbelastung ist die Strasse eigentlich zu schmal, nicht zu breit. Um die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden ohne Kompromisse zu decken wäre ein Querschnitt von ca. 11 m wünschenswert (mit Mittelzone und Radstreifen, exkl. Trottoir)
p2	Die Velofahrenden in Richtung Köniz (ganz leicht ansteigend) könnten im Stau der Autos stecken bleiben; dies geschieht heute bereits im Könizer Zentrum in Ri Schliern/Gasel.	Die Platzverhältnisse sind begrenzt. Der Querschnitt kann nicht beliebig ausgebaut werden. Oberste Priorität hat deshalb auf diesem Abschnitt ein stetiger Verkehrsablauf, so dass sich ein seitliches Vorbeifahren der Velofahrenden gar nicht erforderlich wird.
6	Der teilweise überfahrbare Mittelstreifen zwischen Stationsstrasse und Thomasweg drängt die Autos Richtung Velofahrer.	Das Weglassen der Fussgängerstreifen ist Teil der Massnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verstetigung des Verkehrsflusses.
g3	Die Massnahmen bringen kaum Vorteile für den Veloverkehr; ausser dem Vortrittsentzug für Fussgänger.	
g3	Mittelzone zwischen Thomasweg und Stationsstrasse bietet keinerlei Schutz für querende Fussgänger, da sie oft von Fahrzeugen beansprucht werden dürfte.	Der Mittelzone trägt zur gegenseitigen Rücksichtnahme bei. Dabei bietet er beim Queren zwar keinen baulichen Schutz, aber dennoch eine Hilfestellung.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
6	Die Durchführung des Trottoirs bei der Einmündung Stationsstrasse kann auch ohne T30-Tone realisiert werden.	Richtig. Diese beiden Massnahmen stehen unabhängig von einander.
g1	Parkplätze gehören nicht auf die Trottoirs, sie sind auf der Strasse zu erstellen. Trottoirs sind Fussgängerflächen.	Die Erstellung der Parkplätze auf dem Trottoir ermöglicht einen einheitlichen, durchgängigen Fahrbahnrand, was dem Strassenraum ein ruhigeres Bild verleiht. Eine punktuelle Aufweitung der Fahrbahn (bei gleichzeitiger Einengung des Trottoirs) ist nicht nötig. Ausserdem sind Parkplätze zu einem Teil des Tages ungenutzt. Sind sie auf der Trottoirebene angeordnet, stehen sie während dieser Zeit als Zirkulationsfläche den Zufussgehenden zur Verfügung.

5.6 Sanierung Bushaltestellen

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2	Die Sanierung der Bushaltestellen wird begrüsst.	Kenntnisnahme
10, 11	Befürwortung weil: Als gehbehinderte Person ist ein Ein-/Ausstieg alleine schwierig/nicht machbar. Der Einstieg z.B. Neumatt ist extrem schwierig und behindernd.	Kenntnisnahme
6	Bringt keine wesentliche Verbesserung für Behinderte, aber Problem für Velofahrer.	Die Ideallösung ist bei den gegebenen Platzverhältnissen nicht möglich. Die Teilerhöhung der Haltekante (nur im Bereich der mittleren Bustür) ist eine Kompromisslösung für Behinderte und Velofahrende.
g3	Es wird begrüsst, dass die Busperrons nicht auf der ganzen Länge erhöht werden sollen.	Kenntnisnahme
g1	Die Teilerhöhung bei den Bushaltestellen wird begrüsst. Allerdings ist das Trottoir so breit zu gestalten, dass auch eine ebene Wegführung möglich ist. Das Queren von Höhenunterschieden von 24cm im Bereich der Bushaltestellen ist nicht für alle einfach und auch wirklich nicht einzusehen.	Bei der Bushaltestelle Neuhausplatz ist eine ebene Wegführung gegeben. Bei den Haltestellen Thomasweg und Neumattweg lassen dies die Platzverhältnisse nicht zu. Es wird darauf geachtet, dass die Übergänge so sanft wie möglich ausgestaltet werden.
4	Wie ist das erhöhte Trottoir für FahrradfahrerInnen? Besteht nicht die Gefahr, dass man nachts hineinfährt?	Die Teilerhöhungen verengen die Fahrbahn nicht. Zudem befinden sie sich im Wartebereich der Bushaltestelle. Hier wird besonders auf gute Beleuchtung geachtet.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
g3	Mittelinsel: Aus dem Querprofil ist nicht ersichtlich, ob die heutige bombierte Form der Inselköpfe bleibt. Dies würden wir unterstützen, denn Inselköpfe mit scharfem, hohem Anschlag haben einen viel zu starken Abweisefekt Ri rechtem Rand gegen die Velofahrenden.	Wird für die Weiterbearbeitung zur Kenntnis genommen. Einen hohen Anschlag wird es nicht geben.
1, 13, p3	Es wäre wünschenswert, wenn die Velos den Bus an den Haltestellen ohne Gefährdung der Fussgänger überholen können.	Bei der Haltestelle Neuhausplatz können Velofahrende links am Bus vorbeifahren. Bei den anderen beiden Haltestellen besteht aufgrund des fehlenden Platzes keine entsprechende Überholmöglichkeit.
p2	Dass die Busse nicht von den Velos überholt werden können, ist suboptimal, aber aufgrund der engen Verhältnisse wohl kaum umsetzbar.	
p1	Durch bauliche Massnahmen soll akribisch verhindert werden, dass der MIV haltende Busse überholen kann. Von der Projektierenden wird die Prüfung von Massnahmen erwartet, die das Überholen mindestens an jeder zweiten Haltestelle ermöglichen.	Der MIV soll im Projektperimeter den Bus aus zwei Gründen bewusst nicht überholen können: - Der haltende Bus verdeckt die Sicht. Aus diesem Grund sind überholende Autos ein Sicherheitsrisiko für querende Personen. - Der Bus soll "Pulkführer" sein, damit er bei den Knoten nicht im Rückstau des MIV Zeit verliert und eine hohe Fahrplanstabilität gewährleisten kann.
g1	Jede Haltestelle muss mit einem Unterstand ausgerüstet werden.	Die Haltestellen Thomasweg und Neumattweg in Fahrtrichtung Köniz sind in erster Linie Ausstiegshaltestellen. Hier ist kein gedeckter Unterstand geplant; bei allen anderen schon.
6	Wegen dem kleinen Abstand zur Haltestelle Neuhaus kann auf den Umbau der Haltestelle Thomasweg verzichtet werden	Gerade für gehbehinderte Menschen, welche auf die Erhöhung der Perronkante angewiesen sind, ist der Weg zwischen den beiden Haltestellen erschwerlich.
g3	Die Position der Halteflächen nach den Mittelinseln wird begrüsst.	Kenntnisnahme
12	Befürwortung der vorgesehenen Verschiebung der Bushaltestelle Neumatt. Damit wird unser Anliegen, die lästigen Dreck- und Lärmquelle direkt vor unserem Schlafzimmer zu verschieben, endlich erfüllt.	Kenntnisnahme
g2	Das Tempo vor der Haltestelle Thomasweg sollte gedrosselt werden.	Bei der Haltestelle Thomasweg ist eine Reduktion auf Höchstgeschwindigkeit 30 km/h geplant (Tempo-30-Zone).

5.7 Radstreifen Knoten Waldeggstrasse

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p2	Die Massnahmen an der Kreuzung Waldeggstrasse werden als gelungen angesehen.	Kenntnisnahme
1	Der Velostreifen in die Waldeggstrasse inkl. Veloaufstellbereich ist gut, da dies die Unfallgefahr infolge Übersehens werden reduziert.	Kenntnisnahme
g3	Die Massnahme dient der Verminderung von Konflikten zwischen Autos und Velos.	Kenntnisnahme
1, 4, 10, 11, p2	Der Radstreifen auf der Könizstrasse ist für Velofahrende äusserst wichtig / Radstreifen sind eine Riesenverbesserung / Die Sicherheit für Radfahrer wird vergrössert; bis jetzt unbefriedigend.	Kenntnisnahme
1	Jede Förderung des Langsamverkehrs wird begrüsst.	Kenntnisnahme
12	Die Erstellung einer Linksabbiegespur von der Köniz- in die Waldeggstrasse ist ein altes Anliegen der Anwohner und dringend notwendig.	Kenntnisnahme
8	Der Landerwerb (betroffene Grundeigentümer gehen nicht hervor) von ca. 290 m ² ist nicht geeignet, die Verkehrssituation zu entspannen bzw. die Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger zu erhöhen. Er stellt eine Ungleichbehandlung von Autofahrern dar und ist ein unverhältnismässiger Eingriff in das Grundeigentum der betroffenen Anwohner.	Angesichts einer Strasse mit knapp 17'000 Fahrten/Tag, erheblichen Fuss- und Veloverkehr und zwei städtischen Buslinien mit dichtem Takt sowie einem Knoten mit erheblichen Sicherheitsdefiziten ist das öffentliche Interesse an einer Verbesserung sehr gross. Die Umgestaltung des Knotens bringt für alle Verkehrsteilnehmenden etwas; auch für den MIV. So verbessert z.B. die neue, separate Linksabbiegespur die Situation für den MIV.
8	Die Verbreiterung der Waldeggstrasse gemäss Projekt wird abgelehnt, da der Verkehr in unmittelbare Nähe sämtlicher Fenster und Arbeitsplätze rücken würde. Dies würde unzumutbare Zustände bewirken. Im Gegensatz zur Verbreiterung der gegenüberliegenden Strasseseite, bei der sich kaum Fenster Richtung Strasse befinden.	Für eine gute Knotenlösung ist ein breiterer Strassenquerschnitt erforderlich. Die Waldeggstrasse verläuft gradlinig. Einzig ausgerechnet bei der Einmündung in die Turnierstrasse verengt sie sich heute auf der Nordseite. Der vorgeschlagene Landerwerb auf der südlichen Seite würde einen räumlich unverständlichen Verschwenk der Strasse zur Folge haben.
8	Falls eine Verbreiterung der Waldeggstrasse tatsächlich beschlossen würde, müsste dies auf dem Weg der Enteignung erfolgen, dem sich widersetzt werden würde.	Kenntnisnahme
4, 12	Ein Kreisel würde bevorzugt werden, wie in Rubigen beim Autobahnzubringer. Insb. im Zusammenhang mit einem allfälligen Neubau Könizstrasse 199.	Ein Kreisel ist ohne Gebäudeabbrüche im Knotenbereich aus Platzgründen nicht machbar (Kritisch ist vor allem die westliche Strassen- seite) und bezüglich der Leistungsfähigkeit nicht sinnvoll.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
p1	Es besteht kein Handlungsbedarf. Der Radfahrer ist nicht übermässigen Gefahren ausgesetzt.	Die Zahl der Veloverkehrsunfälle ist an dieser Stelle tatsächlich nicht überdurchschnittlich. Allerdings ist die Situation für Velofahrende so unattraktiv, dass nur sehr geübte und auf Gefahrensituationen sensibilisierte Personen diesen Knoten mit dem Velo passieren.
6	Die Situation beim Knoten ist heute zwar eng, aber es ist doch sehr selten, dass der Velostreifen Ri Köniz blockiert ist.	Beobachtungen vor Ort in der Spitzenstunde zeigen ein anderes Bild
1	Die Situation für Linksabbiegende Velos auf der Könizstrasse in die Waldeggstrasse ist zwar eine Verbesserung, bietet aber noch nicht genügend Schutz. Vorschlag: z.B. Velostreifen für Linksabbieger	Der Platz für einen separate Linksabbiegestreifen fehlt. Die Priorität wurde auf die viel stärker frequentierten Geradeaus-Radstreifen gelegt.
g2	Die Velospur sollte vor der Kreuzung Ri Köniz Zentrum auf Niveau Fussgängerweg geführt werden, da sonst die Gefahr besteht, dass der geradeausfahrende Verkehr die Velofahrer rechts abdrängt, um die Linksabbieger zu umfahren.	Für den MIV sind neu zwei vollwertige Spuren (geradeaus und linksabbiegen) geplant. Damit ist ein Abdrängen der Velofahrenden nicht mehr zu erwarten. Ein Führen auf Niveau Trottoir würde neue Konflikte mit Zufussgehenden mit sich bringen.
7	Es ist wichtig, dass die Markierung konsequent durchgezogen wird, ansonsten schafft diese Führung mehr Gefahren als Sicherheit.	Die Radstreifen entlang der Könizstrasse werden durchgängig über den Knoten geführt.
12, g1	Die fehlenden Inseln bei den FGS werden als unsicher beurteilt.	Der Knoten ist lichtsignalgesteuert. Zufussgehende können die Strasse sicher und in einem Zug überqueren.
g1	Für Zufussgehende ist es unmöglich eine 12 m breite Strasse ohne Insel zu überqueren. Gefordert sind nach 3.5 m eine Insel.	
1, 13, p2, p3	Wichtig ist ein Velodauergrün an der Waldeggkreuzung Ri Köniz. Es macht keinen Sinn, die Velofahrenden dort warten zu lassen, denn mit dem Velostreifen haben sie in Ri Köniz eine durchgehende Spur. Dies ist zu prüfen.	Ein Velodauergrün wäre wünschenswert. Rechtlich ist dies jedoch nur bei baulich abgesetzter Veloführung zulässig. Dafür fehlt der Platz.
g2	Stadteinwärts grün für rechtsabbiegende Velofahrer prüfen.	Dauergrün für rechtsabbiegenden Velofahrende ist rechtlich (noch) nicht möglich. Momentan wird dazu ein Pilotprojekt durchgeführt. Bei erfolgreichem Verlauf könnte die rechtliche Grundlage dafür geschaffen werden.
13, p3	Fahrzeuge, die von Bern kommend nach links in die Waldeggstrasse abzweigen wollen, benötigen eine Rotphase, solange der Fussgängerstreifen an der Waldeggstrasse die Grünphase hat. → Hinweis: Das heute vorhandene Gelbblink ist (für Kinder) problematisch und lässt dank der neuen separaten Spur für Linksabbieger eine neue Lösung zu.	Das erwähnte Konfliktgrün wird mit der Umgestaltung des Knotens vermieden.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
13, p3	Der mit einer unterbrochenen Linie signalisierte Velostreifen ist vor dem Lichtsignal auf 15 m als nicht unterbrochene Linie zu signalisieren, damit der Radstreifen von den vor dem Lichtsignal stehenden Autos frei gehalten wird (bei Radstreifen von Bern und von Köniz kommend).	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.
g3	Zumindest im Abfluss vom Knoten Ri Bern muss die Markierung der Rückverschwenkung nach links wesentlich grosszügiger werden, sonst werden Velos beim Rechtsknick abgeklemt. Im Verschwenker sind Radstreifen und Mittellinie zu verziehen, der Radstreifen auf 2 m und die Fahrspur auf 3.5 m aufzuweiten. Dies zu Lasten der Linksabbiegespur (mind. eine Fahrzeuglänge). Evtl. sollte zwischen Radstreifen und Fahrspur sogar eine trennende Sperffläche markiert werden. Auch vor/auf dem Knoten ist die Verschwenkung nach rechts eher abrupt.	Die Platzverhältnisse sind beschränkt. Die Hinweise werden in den weiteren Projekphasen geprüft.
9	Die Radstreifen werden begrüsst. Der Streifen vom Neuhausplatz Ri Bern ist aber nicht ungefährlich: Rechtsschwenker auf dem Knoten und besonders der Linksschwenker beim Haus Könizstr. 197.	Wird zur Kenntnis genommen und die Situation in der weiteren Planung nach Möglichkeit optimiert.
g3	In der Knotenzufahrt ab Köniz sollte der Versatz der Haltebalken MIV/Velo etwas grösser sein. Falls die Vermeidung von rechtsabbiegeunfällen hier ein Thema ist, könnte der Radstreifen im Stauraum auch schmaler sein als 1.5 m.	Hinweise werden bei der weiteren Planung überprüft.
6, p1, p3	Störend ist, dass mit der Aufhebung der Parkplätze das Restaurant Meet Point und damit das einzige Geschäft, das auf dem langen Abschnitt der Könizstrasse für etwas Leben sorgt, gefährdet würde. Nach Möglichkeit nach Ersatzstandorten suchen. / Das Aufheben von Parkplätzen zu Lasten des anliegenden Gewerbes wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen. Der betroffene Grundeigentümer wird in den weiteren Planungsverlauf einbezogen.
p2	Die Aufhebung der Parkplätze vor dem Take-away (Könizstrasse 199) ist richtig, da diese gerade auch für die Velofahrenden gefährlich sind.	
g3	Grundstückszufahrt zwischen Nr. 199 und 197: Die Ausfahrt ist gegen die Strasse relativ stark ansteigend. Wird die Rampe noch steiler, und wie kann die Sicht ausfahrender Fahrzeuge gewährleistet werden, wenn der Fahrbahnrand zurückgenommen wird?	Hierfür ist im weiteren Plaungsverlauf zusammen mit dem Grundeigentümer eine Lösung zu finden.

6 Vernehmlassung Amtsstellen und Körperschaften

6.1 Verkehrssicherheit

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v2	Turnierstrasse: Durch die geplante Sanierung wird die Verkehrssicherheit von Zufussgehenden und Radfahrenden verbessert.	Kenntnisnahme
v2	Könizstrasse: Zusammen mit der Dosierung verstetigen die Massnahmen den Verkehrsfluss. Erfahrungsgemäss werden Radstreifen der Kernfahrbahn bei geringem Fahrradverkehr durch die Motorfahrzeuge mitbenutzt. Folge dessen bleibt abzuwarten, wie sich die Versuch auswirkt.	Der Versuch wird hinsichtlich der Zielerreichung analysiert. Bei negativem Resultat wird auf die Kernfahrbahn verzichtet.
v6	Könnte der Grünstreifen auch durch bauliche Massnahmen ersetzt werden (Wehrsteine etc., um Überquerung von Autos zu vermeiden)	Wird im weiteren Planungsprozess geprüft.
v6	Fussgängerstreifen im Wald zur Sicherheit querender Personen nicht aufheben. Personen sind bei schlechtem Wetter schlecht zu erkennen. Je nach Tageszeit ist die Querung fast nicht möglich.	Gerade bei schlechter Erkennbarkeit ist das Vortrittsrecht der Zufussgehenden hoch problematisch. Ein Fussgängerstreifen impliziert eine Verkehrssicherheit, welche nicht gegeben ist. Gemäss Norm ist die Querungsfrequenz für einen Fussgängerstreifen zu gering.
v6	Nach der Einmündung Holligenstrasse schlagen wir einen Fussgängerstreifen anstellen nur eines Warteraums vor.	Dank der Mittelinseln kann jede Fahrspur einzeln und sicher gequert werden.
v6	Bei einem grossen Verkehrsaufkommen stellt das Überqueren der Turnierstrasse an den vorgesehenen Standorten für ältere Menschen und Behinderte eine grosse Herausforderung dar. Eventuell müssten hier Fussgängerstreifen geplant werden oder zumindest feste Bauten, um Querenden den höchst möglichen Schutz zu bieten.	
v6	Ist es möglich, die Velofahrenden beim Kreisel an der Turnierstrasse gleich von Beginn weg auf den geplanten, separaten Rad-/Fussweg zu führen?	Ein Zweirichtungsradweg müsste breiter dimensioniert werden. Würde stattdessen auf den Radstreifen in Fahrtrichtung Ausserholligen verzichtet werden, würde dies für viele Velofahrende ein zweimaliges Queren der Fahrbahn bedeuten.
v10, v6	Bei der Abbiegespur Holligenstrasse ist beidseitig ein Inselkopf gewünscht. Eventuell ist die Geometrie noch etwas anzupassen.	Wird für die weiteren Planungsschritte geprüft.
v6	Höhe Waldeggstrasse: Bei der ehemaligen Bäckerei und Tearoom besteht die Gefahr, dass die Autos auf Seite Könizstrasse das Trottoir oder den Radweg zuparkieren könnten; infolge fehlender Parkplätze. Auch die Zufahrt zum Garagenanbau mit Autos könnte zu kritischen Situationen führen.	Beurteilung im Zusammenhang mit Landerwerb und vorgesehener Neuüberbauung der Parzelle.

6.1 Signalisation

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v6	Wenn möglich sollte auf dem Mittelstreifen auf "Kunst am Bau" (z.B. Wellenbrecher) verzichtet werden. Diese stellen einen grossen Mehraufwand für den Unterhalt und Unfalldienst dar.	Kenntnisnahme für die weiteren Planungsschritte.
v10	Eine inoffizielle dünne Mittellinie ("Vormarkierung") kann in der Kernfahrbahn nicht markiert werden. Normaler Mittelstreifen oder nichts.	Kenntnisnahme
v10	Die dargestellte Signalisation ist nicht vollständig. Entweder weglassen oder komplett darstellen.	Kenntnisnahme. Die Dargestellte Signalisation sollte lediglich das Geschwindigkeitsregime anzeigen.
v10	T50 vor dem Kreisel Turnier-/Könizstrasse ist überflüssig.	Kenntnisnahme
v10	Signal Ende Zone 30 fehlt.	Kenntnisnahme
v10	"50 generell" auf der Turnierstrasse darf erst auf der höhe der best. Ortstafel (kurz vor der Dosierung) signalisiert werden. Oder man verschiebt die Ortstafel weiter nach aussen.	Auf beiden Seiten der Ortstafel ist "innerorts". Die Ortstafel steht deshalb auf der Gemeindegrenze und kann nicht verschoben werden.
v11	Die separate Linksabbiegspur in die Waldeggstrasse benötigt für die richtige Signalisation eine entsprechende LSA-Infrastruktur. Mit Signalgeber an einem Winkelmast können die zwei separaten Spuren phasengesteuert signalisiert werden.	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

6.2 Lärm

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v3	Die vorgesehenen Massnahmen führen zu einer Verstetgigung des Verkehrs und einem tiefen Geschwindigkeitsnivau. Dies wirkt sich positiv auf die Lärmbelastung aus.	Kenntnisnahme
v3	Die prognostizierte Verkehrsentwicklung für das Jahr 2030 führt auf der Turnier- und der Könizstrasse zu keiner wahrnehmbaren Zunahme der Lärmbelastung (<1dBA). Auf der Waldeggstrasse könnten bei weiteren Liegenschaften die massgebende Immissionsgrenzwerte überschritten sein und folglich Sanierungsmassnahmen erforderlich werden.	Die Waldeggstrasse ist nicht Teil des Projektperimeteres. Die Sanierung Turnier-/ Könizstrasse führt auch zu keiner Verkehrsverlagerung auf die Waldeggstrasse.
v3, v6	Aus Sicht Strassenlärm sind auf dem Ausbreitungsweg keine zusätzlichen Massnahmen vorzusehen. Entlang der bewohnten Gebiete ist der Einbau eines lärmindernden Strassenbelags zu prüfen.	Wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

6.3 Werkleitungen / Ver- und Entsorgung

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v4, v1	Damit die bestehenden Werkleitungen und Anlagen / Wassertransportleitungen und Reservoir-Anlagen in ihrem Bestand geschützt und sinnvolle Leitungstrassees geplant sowie für die Versorgung notwendigen Räumlichkeiten nicht vergessen gehen, wünscht ewb / WVRB in die Planungsschritte vor der Strassenplanaufgabe einbezogen zu werden.	Einbezug ewb / WVRB in den weiteren Plaungsprozess
v6	Sämtliche Werkleitungen sind zu überprüfen.	Wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.
v6	Die bestehenden Abwasser- und Strassenentwässerungsleitungen müssen mit einem Kabelfernseher abgenommen und überprüft werden.	Wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.
v7	Gemäss der Massnahmenplanung des Generellen Entwässerungsplans sind in dem betroffenen Abschnitt keine umfangreichen Sanierungsarbeiten in der öffentlichen Kanaliastion erforderlich. Auch in der Waldeggstrasse sind diesbezüglich keine Masnahme vorgesehen.	Kenntnisnahme
v4	<p>Im Bereich Könizstrasse 275 bis Höheweg ist für das Jahr 2015 (ab ca. Juni) ein koordiniertes Projekt mit der Wasserversorgung Köniz und der BKW FMB Energie AG vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt ist aktuell in der Projektierungsphase • Ersatz Rohrblock BKW, Wasserleitung WV Köniz im Bereich Könizstrasse 275 - ca. Neuhausplatz • Ersatz Gasleitung Könizstrasse (Könizstrasse 275 bis Höheweg) als Relining in die bestehende Quellwasserleitung der WVRB AG (wird stillgelegt) 	Einbezug ewb in den weiteren Plaungsprozess
v4	<p>Die Gasleitung im Abschnitt Höheweg bis Könizstrasse 191, eine Strassenquerung im Bereich Könizstrasse 180 und ein Teilstück in der Waldeggstrasse soll im Folgejahr (2016) erneuert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt ist aktuell in der Planungsphase • In Teilstücken soll auch die Wasserleitung der WV Köniz mit der Gasleitung erneuert werden. (Waldeggstrasse - Könizstrasse 191) • Ersatz Werkleitungen konventionell (Graben) 	

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v7	Im Kreuzungsbereich Waldeggstrasse/Könizstrasse soll ein sanierungsbedürftiger Kanal stillgelegt werden. Dazu müssen 2 Strassentwässerungsleitungen an den parallel verlaufenden Kanal DN 600 umgehängt werden. Diese Arbeiten sind mit der Umgestaltung der Kreuzung zu koordinieren.	Einbezug der Abteilung Gemeindebetriebe in den weiteren Plaungsprozess
v7	Vor den in einer späteren Etappe geplanten umfangreichen Belagsarbeiten bitten wir (Gde Köniz, Abt. Gemeindebetriebe) in den Planungsprozess rechtzeitig einbezogen zu werden, damit ein etwaiger Sanierungsbedarf der privaten Grunstücksanschlussleitungen, bzw. der Strassentwässerungsleitungen abgeklärt werden kann (Zeitbedarf ca. 18 Mt.).	
v7	In der Könizstrasse, Bereich Kreisel Turnierstrasse bis Waldeggstrasse, sehen der GEP sowie die Erneuerungsplanung öffentliches Leitungsnetz einen Ersatz der Leitung vor. Sollten grössere Bauvorhaben am Strassenkörper, Belagsarbeiten oder andere Werke Bedarf haben, sind wir an einem vorgängigen Wasserleitungersatz sehr interesseirt (Vorlaufzeit für Planung und Kreditgenehmigung: min. 1 Jahr).	
v6	Wie wird die Strassen- bzw. Rad- Fusswegentwässerung gewährleistet?	Die Entwässerung erfolgt analog dem heutigen Zustand. Im Waldbereich wird die Strasse über die Schulter entwässert. (Versickerung via humusierte Schicht). Innerorts Anschluss an die bestehende Entwässerung.
v6	Um die Entwässerung entlang der Turnierstrasse zu gewährleisten, könnte in Richtung Köniz ein Entwässerungsgraben à la France gebaut werden, welcher mit gut sichtbaren Elementen erkennlich gemacht wird. Auf der Gegenseite sind die Steinquader zu belassen.	Wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

6.4 Denkmalpflege

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v5	Die Erwähnung des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz und das revidierte kantonale Bauinventar (zur Zeit im Entwurf vorliegend) im Technischen Bericht wäre sinnvoll.	Hinweis wird entgegen genommen
v5	Innerhalb des Perimeters liegen folgende Bauinventar-Objekte: Die Könizstrasse 186, Könizstrasse 204, Sunnhaldenweg 1. An den genannten Objekten sind keine Änderungen geplant; auch die Einfriedungen bleiben erhalten.	Kenntnisnahme

6.5 Strassenunterhalt

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v6	Die Fahrbahnbreite bei den Mittelinseln hat hinsichtlich der Winterdiensttauglichkeit mindestens 3.6 m zu betragen.	Wird für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
v6	Wenn möglich sollten die Kreisel sowie deren Ein- und Ausfahrten mit Beton gebaut werden.	Die Kreisel bleiben unverändert.
v6	Die Bushaltestellen sollten mit Beton gebaut werden. Dabei ist auch dem Bremsweg der Busse Beachtung zu schenken.	Die Bushaltestellen sind in Beton geplant.
v6	Aus Unterhaltssicht sollte auf filigrane, gestalterische Elemente verzichtet werden.	Kenntnisnahme für die weiteren Planungsschritte.
v6	Auf der Könizstrasse wurde Mirobelag mit einer minimalen Belagsstärke eingebaut. Dies stellt hinsichtlich des Fräsens der bestehenden Markierung ein Problem dar, da es dabei zu Belagsablösungen kommen kann.	Kenntnisnahme
v6	Beim Belagsersatz muss der PAK-Gehalt überprüft, bzw. Sondierungen gemacht und überprüft werden.	Kenntnisnahme
v6	Auf Bäume am Strassenrand sollte verzichtet werden, wenn nicht genügend Platz für die Wurzeln vorhanden ist (min 2.00 m x 2.00 m).	Die geplanten Neupflanzungen haben den erforderlichen Mindestraum.
v6	Die geplanten Pflanzenstandorte an der Turnierstrasse sind zu überprüfen. Zu beachten ist insbesondere, dass diese mit der Zeit grösser werden und weitreichende Wurzeln schlagen.	Entlang der Turnierstrasse sind keine Pflanzungen geplant.
v6	Die bestehende Beleuchtung muss überprüft und angepasst werden.	Wird für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v6	Standorte für ein Entsorgungssystem sollte Teil der Planung sein.	Ist nicht Aufgabe dieses Projektes
v6	Die Einmündungen der Waldwege sollten mit Belag versehen werden sowie die Entwässerung mit Abschlügen innerhalb der Waldwege gewährleistet werden.	Wird im weiteren Planungsverlauf geprüft.

6.6 Veloverkehr

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v11	Der Übergang vom kombinierten Geh-/Veloweg in einen Radstreifen und einen Gehweg sollte rund 10m in Ri Bümpliz verschoben werden. Damit hat der linksabbiegende Veloverkehr einen genügend langen Verflechtungsweg.	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.
v11	Die Markierung der Radstreifen soll unmittelbar ab Kreisel Turnierstrasse vorgesehen werden. Dem gegenüber ist auf die Markierung der Radstreifen zum Kreisel rund 10m vor dem Fussgängerstreifen zu verzichten, um anzuzeigen, dass sich hier der motorisierte Verkehr mit dem Veloverkehr einreihen muss.	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

6.7 Öffentlicher Verkehr

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v8	Eine Dosierung für die Linie 17 aus der Könizstrasse in den Kreisel ist zwingend.	Die Priorisierung der Buslinie 17 ist im Zusammenhang mit der Dosierung in der Turnierstrasse vorgesehen.
v11	Busbevorzugung Kreisel Turnierstrasse: Mit der Busanmeldung aus der Könizstrasse Nord sollte nicht nur die Turnierstrasse mit Rot gesperrt werden, sondern auch die Könizstrasse Süd sollte vor dem Kreisel. Dadurch erfolgt der Abfluss aus der Könizstrasse Nord besser und die Busbevorzugung für den Bus ist gewährleistet.	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.
v8	Die Dosieranlage in der Könizstrasse entspricht dem übergeordneten Verkehrsmanagement ÜVM von TramRegionBern.	Wegen der Nichtrealisierung von TramRegionBern wird das Verkehrsmanagement überprüft und allenfalls angepasst.

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v8	Tempo 30 verlängert die Fahrzeit des öffentlichen Verkehrs. Da es sich um eine kurze Strecke handelt, sind die Auswirkungen nicht gravierend.	Tempo 30 trägt an dieser Stelle zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses bei, was sich positiv auf die Fahrzeit auswirkt. Die niedrigere Geschwindigkeit wird dadurch zumindest teilweise kompensiert.
v8	Die Teilerhöhung der Haltstelle ist eine gute Lösung. Die Kante soll mit einem Kasseler Sonderbord Plus gebaut werden (Analog Haltestelle Landorf).	Die genauen Ausführungsdetails sind noch nicht festgelegt.
v6	Die Bushaltestellen müssen behindertengerecht gebaut werden (Tastmöglichkeit durch Pflasterung).	Die Bushaltestellen werden behindertengerecht gebaut. Massgabe ist das Merkblatt der Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr.
v6	Gibt es bei den Haltestellen überdeckte Warteräume. Wenn ja, wurde das Lichtraumprofil beachtet.	Wird für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
v6	Die Bushaltestelle Neuhausplatz der Fahrtrichtung Bern sollte vor dem Kreisel bleiben; keine Verlegung vis à vis. Rückstau hinter dem Bus beeinträchtigt den Kreisel.	Die Bushaltestellen Neuhausplatz bleiben an den bestehenden Standorten.

6.8 Wald

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v9	Für die Sanierung der Turnierstrasse werden Rodungen erforderlich sein. Dafür muss im ordentlichen Strassenplanverfahren ein entsprechendes Rodungsgesuch eingereicht werden. Die Rodungen sind auf das absolute Minimum zu beschränken. So ist nicht nachvollziehbar, warum ein Grünstreifen zwischen der Strasse und dem Radweg angelegt werden soll. Damit wird unnötigerweise zusätzlich Waldareal beansprucht. Nur beim Vorliegen wichtiger Gründe kann dafür Waldfläche beansprucht werden.	Die Lösung mit abgesetztem Fuss-/Radweg braucht nicht mehr Platz als eine Lösung mit beidseitigen Radstreifen. Ohne Grünstreifen ergeben sich im Winter erhebliche Probleme bei der Schneeräumung. Die "Schneemade" würde entweder die Fahrbahneinengen, oder den Fuss-/Radweg zuschütten. Beides ist bei einer so stark belasteten Strasse zwingend zu vermeiden. Eine Reduktion des Grünstreifens ist in der weiteren Planung zu prüfen.
v11	Zwecks Reduktion des Landerwerbs könnte der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und kombiniertem Geh-/Veloweg auf der Turnierstrasse auf die Breite von 1.0m reduziert werden.	
v9	Für die Rodung ist eine Ausnahmegewilligung erforderlich. Es müssen Gründe vorliegen, die das Interesse an der Walderhaltung überwiegen.	Kenntnisnahme
v9	Für die Rodung muss Realersatz geleistet werden.	Kenntnisnahme

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v9, v6	Eine Strassensanierung in diesem Ausmass ist baubewilligungspflichtig. Das Unterschreiten des gesetzlichen Waldabstandes mit baulichen Massnahmen benötigt ebenfalls eine walddrechtliche Ausnahmebewilligung.	Kenntnisnahme
v9	Als Voraussetzung für eine Rodung, den Landerwerb und für den Stassenausbau im gesetzlichen Waldabstandsbereich gilt die Zustimmung der Grundeigentümerin (Forstbetrieb Burgergemeinde Bern).	Kenntnisnahme
v9	Die äussersten Randbäume werden durch die Rodungen entfernt und somit die Stabilität der angrenzenden Bestände gefährdet. Dafür sind entsprechende Gegenmassnahmen vorzusehen.	Wird für die weiteren Planungsschritte berücksichtigt.
v9, v6	Mittelinseln: an mehreren Stellen sind Mittelinseln vorgesehen. Diese verunmöglichen das Einbiegen mit Langholztransportern in die Waldstrassen und das Queren von Waldstrasse zu Waldstrasse. Beides muss aber sichergestellt werden.	Die Lage der Mittelinseln wird überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dabei ist auch die Wunschlinie der Zufussgehenden zu beachten.
v9	Im Technischen Bericht werden nirgends der Wald und die mit dem Projekt verbundenen Rodungen erwähnt.	Der Technische Bericht wird ergänzt.
v9	Wild-/Naturschutz: Diese Bereiche fehlen im Technischen Bericht. Im Strassenplanverfahren müssen zwingend auch die Aspekte des Wildtier (Jagdinspektroat LANAT) und Naturschutzes (Abt. Naturförderung LANAT) einbezogen werden. Für die Beurteilung der Rodungen werden diese Stellungnahmen benötigt.	Der Technische Bericht wird ergänzt.
v9	Wildes Parkieren: Entlang der Kantonsstrasse bestehen Probleme mit wildem Parkieren auf abzweigenden Waldstrassen. Dafür sind im Rahmen des Projekts geeignete Gegenmassnahmen vorzusehen.	Wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

6.9 Weiteres

Nr.	Zusammenfassung der Eingaben	Stellungnahme OIK II
v6	Warum wurde der Perimeter nicht bis zur oder von der Autobahnausfahrt / -einfahrt geplant?	Für den Autobahnanschluss gibt es bereits ein Projekt. Auslöser der vorliegenden Planung ist die Notwendigkeit der Dosierung in der Turnierstrasse. Auf den Autobahnanschluss ergeben sich daraus keine Auswirkungen.
v6	Am Thomasweg ist eine grössere Überbauung geplant. Dies führt zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung.	Neuüberbauungen und Verdichtungen sind in der Verkehrsprognose berücksichtigt. Das Projekt ist darauf abgestimmt.
v11	Für die Erfassung des Verkehrszustandes und -menge, sind in der Turnier- und Könizstrasse Verkehrszählungen und Stauerfassungen vorzusehen.	Die heutige Situation wurde umfassend analysiert. Sinnvoll ist aber eine erneute Erfassung vor Ausführungsbeginn zwecks Monitoring und Controlling.
v6	Beim Waldeggkreisel muss die Einfahrt von der Köniz- auf die Turnierstrasse für LKWs überprüft werden.	Die Kreiselgeometrie wurde nicht verändert. Sie entspricht der heutigen Situation.
v6	Die Standorte der Fussgängerstreifen beim Waldeggkreisel müssen in einer grösseren Diszanz zu diesem markierte werden. Bei der jetzigen Planung ist es für ein Fahrzeug nicht möglich, sich zwischen Fussgängerstreifen und Kreiseleinfahrt aufzuhalten.	Die Kreiselgeometrie und die Standorte der Fussgängerstreifen wurden nicht verändert. Die Abstände, ausser beim Sportweg, betragen 5 m. Der Sportweg ist sehr schwach belastet, so dass die bestehende Situation zugunsten der Wunschlinie der Zufussgehenden beibehalten werden kann.
v6	Die Markierung der 30er Zone würden wir von und nach Köniz bis zur Ein-/ Ausfahrt des Kreisels Neuhausplatz Richtung Bern ziehen. Auch schlagen wir vor, die gleiche Markierung in den Seitenstrassen Sportweg, Thomasweg, Stationsstrasse und Höhenweg zu verwenden.	Der Beginn der Tempo-30-Zone wurde bewusst etwas vom Kreisel abgesetzt, da die Sichtbarkeit der Signalisationstafeln direkt beim Kreisel durch die bestehenden Bäume beeinträchtigt wäre. Der Einbezug der Quartierstrassen in die Tempo-30-Zone wird in den weiteren Planungsschritten geprüft.
v8	Es wird sich zeigen, wie sich die Kernfahrbahn bewährt. Da die gesamte Fahrbahnbreite unverändert bleibt, ist später allenfalls auch eine andere Markierung möglich.	Der Versuch wird hinsichtlich der Zielerreichung analysiert. Bei negativem Resultat wird auf die Kernfahrbahn verzichtet.
v11	Die Strassenbreite auf der Könizstrasse sollte überall dort ausgeweitet werden, wo die Versteinung zu erneuern ist. 1. Priorität: Neuhauskreisel - Haltestelle Thomasweg mit dem gleichen Querschnitt wie bei der Haltestelle Neuhaus (wenig Landerwerb nötig) 2. Priorität: Haltestelle Thomasweg - Knoten Waldegg (bis zu einer Strassenbreite von 8.6-9.0m evtl. ohne Landerwerb möglich / Gehwegbreite wäre bei schrägem Randstein zu diskutieren).	Eine Ausweitung der Strassenbreite wurde im Rahmen der Projektbearbeitung geprüft, jedoch bei der Interessensabwägung als zur Zeit nicht finanzierbar beurteilt. Eine Ausweitung der Strassenbreite ginge zulasten der Fussgängerflächen oder würde einen Landerwerb mit etlichen verschiedenen Grundeigentümern erforderlich machen.

7 Weiteres Vorgehen

Die geplanten Dosieranlage an der Turnierstrasse Richtung Köniz - dies zeigen die Mitwirkungseingaben - wird grossmehrheitlich begrüsst. Auch der Gemeinderat von Köniz schliesst sich dieser Haltung an. Die positiven Erfahrungen mit den Dosieranlagen vor dem Schloss-Kreisel sprechen für eine solche Lösung.

Vom Gemeinderat von Köniz wird hingegen in Frage gestellt, ob die vorgeschlagene Kernfahrbahn auf der Könizstrasse den gewünschten Schutz für Velofahrende entfalten wird. Auch zur Tempo-30-Zone äussert er sich kritisch. Problematisch erachtet wird die Aufhebung des Fussgängerstreifens, der zum Kindergarten an der Stationsstrasse führt. Das Bedürfnis nach flächigem Queren wird in der heutigen Situation als gering eingestuft. Die Entwicklung entlang der Könizstrasse (insbesondere der Neubau der Siedlung Thomasweg /Stationsstrasse) könnte daran in Zukunft etwas ändern. Der Realisierungshorizont ist jedoch noch nicht greifbar (frühestens ab 2019). Eine rasche Umsetzung der Sanierung der Könizstrasse ist aufgrund des angekündigten Widerstands des von der Knotensanierung (Knoten Köniz-/ Waldeggstrasse) betroffenen Grundeigentümers ohnehin nicht zu erwarten.

In erster Priorität wird deshalb die Sanierung der Turnierstrasse weiter vorangetrieben. Der Projektabschnitt Sanierung Könizstrasse wird momentan zurück gestellt. Die Weiterentwicklung von mehreren Liegenschaften entlang der Könizstrasse ist noch ungewiss. Bei einer frühzeitigen Einbindung der angrenzenden Grundeigentümer können sich in Zukunft günstigere Möglichkeiten zur Umgestaltung der Könizstrasse (z.B. Änderung des Querschnitts, Lage der Wartebereiche bei den Haltestellen) ergeben. Zeitnah werden jedoch diverse Werkleitungsarbeiten durchgeführt.