



Bau- und Verkehrsdirektion  
Tiefbauamt  
Oberingenieurkreis II

## Mitwirkung

Strassen-Nr. **228**

Projekt-Nr. **220.07073**

Strassenzug **Münsingen - Konolfingen**

Plan-Nr. **02**

Gemeinde **Münsingen**

Format **A4**

Bericht vom **24.01.2023**

Revidiert

## Bericht über die Mitwirkung

Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen  
Projektänderung Tägertschistrasse

Projektverfassende

M+P Ingenieure AG, Lyssachstrasse 7a, 3401 Burgdorf  
Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage .....	3
1.2	Mitwirkungsverfahren .....	3
1.3	Zusammenfassung / Fazit .....	3
<b>2.</b>	<b>Liste der Mitwirkenden.....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Quantitative Auswertung .....</b>	<b>7</b>
3.1	Zielsetzungen.....	7
3.2	Temporegime .....	7
3.3	Konzept .....	8
3.4	Abschnitte .....	9
<b>4.</b>	<b>Beantwortung der Eingaben .....</b>	<b>11</b>
4.1	Mitwirkungseingaben.....	11

## **1. Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage**

Die Tägertschstrasse ist ein Teilprojekt der Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen. Für das Vorprojekt gelten daher die gleichen Zielsetzungen hinsichtlich Betrieb und Gestaltung der Strasse. Das Erscheinungsbild der beiden Kantonsstrassen soll gleich oder ähnlich sein. Die neue Gestaltung soll zu einem angepassten Fahrverhalten beitragen.

Das Vorprojekt Tägertschstrasse besteht im Wesentlichen aus einer Neuaufteilung des Strassenquerschnitts in Kombination mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30. Der Strassenraum wird aufgeteilt in beidseitige Trottoirs, zwei Fahrbahnen im Mischverkehr sowie – dort wo die Strasse breit genug ist – einem in der Mitte der Fahrbahnen angeordneten Mehrzweckstreifen (Mittelzone). Letzterer dient dem flächigen Queren für Fussgängerinnen und Fussgänger und dem abbiegenden Verkehr (MIV, Velo). Wichtigstes Element der Strassenraumgestaltung sind die Querungszonen mit quer zur Fahrbahn laufenden blauen Linien.

### **1.2 Mitwirkungsverfahren**

Im Rahmen des Vorprojekts wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen. Interessierte konnten die Dokumentation des Projekts (Bericht und Plan) sowie einen Fragebogen über das Internet beziehen. Am Mitwirkungsverfahren teilgenommen haben Mitglieder politischer Parteien, vom Gewerbe, von Interessenverbänden aber auch direkt betroffene Privatpersonen.

Die Mitwirkung wurde vom 17. August bis 16. September 2022 durchgeführt.

### **1.3 Zusammenfassung / Fazit**

Eine deutliche Mehrheit der Mitwirkenden unterstützt die Zielsetzungen und den vorgeschlagenen Tempo-30-Perimeter. In einzelnen Mitwirkungseingaben wird sogar eine Ausweitung des Tempo-30-Bereichs bis an die Ortseingänge verlangt. Es gibt aber auch eine Minderheit, die einen kompletten Verzicht auf Tempo 30 beziehungsweise eine Einkürzung des Tempo-30-Perimeters bis zum Knoten Mühletalstrasse fordern.

Das vorgeschlagene Konzept mit Mittelzone und Schmalfahrbahn und konsequenter Gestaltung der Querungen wird von einer guten Zweidrittelmehrheit unterstützt. Eine Minderheit kritisiert den möglichen Reisezeitverlust durch Tempo 30, den Koexistenzansatz generell sowie den Einsatz von Schmalfahrbahnen in den Abschnitten mit geringen Platzverhältnissen. Auffällig ist ausserdem eine Vielzahl an Eingaben zum Thema Stadtklima und Biodiversität.

In den einzelnen Abschnitten ist die Zustimmung recht unterschiedlich:

- Im Abschnitt A1 Kreisel Zentrum bis Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse ist die Zustimmung mit über 79% sehr hoch.
- Mit 64% befürwortet eine deutliche Mehrheit das Konzept im Abschnitt A2 Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse bis vor Knoten Mühletalstrasse.
- Im Abschnitt A3 Knoten Mühletalstrasse ist die Zustimmung mit 72% sehr hoch.
- Im Abschnitt A4, Mühletalstrasse bis Schöneggweg lehnt die Mehrheit der Mitwirkenden (59%) den Konzeptvorschlag ab. Viele Einzeleingaben verlangen die Beibehaltung der Lichtsignalanlage am Krankenhausweg. Dies insbesondere aufgrund der Schulwegsicherheit.

Fazit:

Die Mitwirkung zeigt, dass das Vorhaben in den Abschnitten A1 bis A3 gemäss Konzept weiter projektiert werden kann. Sie zeigt aber auch, dass der Vorschlag im Abschnitt 4 den Anforderungen und Erwartungen noch nicht hinreichend entspricht. Daher schiebt das Projektteam für den Abschnitt 4 eine vertiefte Studie mit ganzheitlicher Betrachtung ein (Zwischenphase). Hierzu wird ein Abschnitt der Gemeindestrasse Krankenhausweg zusätzlich mit einbezogen.

## **2. Liste der Mitwirkenden**

### **Politische Parteien**

- PP1** Grüne Münsingen
- PP2** SP Münsingen
- PP3** Die Mitte Münsingen
- PP4** GLP Münsingen

### **Gewerbe / Grundeigentümer**

- Gew1** Gemüsebau Guggisberg
- Gew2** Weltladen Klaro

### **Privatpersonen**

- Pr1** Fred und Astrid Braun
- Pr2** Linus Schärer
- Pr3** Dominic van der Zypen
- Pr4** Monique Weber Peter
- Pr5** Roland Peter
- Pr6** Stephan Schwarz
- Pr7** Heinz Brunner
- Pr8** Willi Schwab
- Pr9** Herr Redmond
- Pr10** Andreas Kägi
- Pr11** Ruth van der Zypen
- Pr12** Jan Tromp
- Pr13** Herr Gammeter
- Pr14** Hermann Kästli
- Pr15** Urs Strahm
- Pr16** Martin Sprenger
- Pr17** Christoph Maurer
- Pr18** Christoph Hofmann
- Pr19** Markus Rüfenacht
- Pr20** Herr und Frau Steiner
- Pr21** Daniel Studer
- Pr22** Bruno Flückiger
- Pr23** Andrea Studer-Gauch
- Pr24** Zita + Daniel Otth
- Pr25** Andreas Batt
- Pr26** Rolf und Barbara Meier
- Pr27** Andreas Hutmacher

**Interessensgemeinschaften**

- IG1** Pro Natura Bern Mittelland
- IG2** Pro Velo OG Münsingen
- IG3** Verein 65+ Seniorenrat Münsingen
- IG4** Elternrat der Volksschule Münsingen
- IG5** Hindernisfrei durch Münsingen
- IG6** SBV, Franziska Roggli

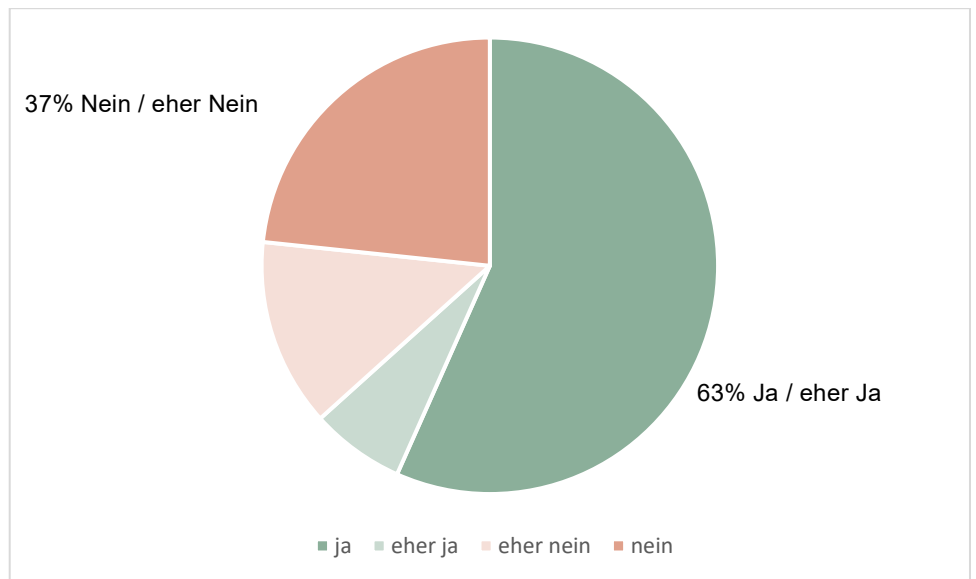
### 3. Quantitative Auswertung

#### 3.1 Zielsetzungen

Für die Planung der Tägertschistrasse gelten dieselben Zielsetzungen, wie sie für die Ortsdurchfahrt Münsingen definiert sind:

- **Förderung umweltschonender Verkehrsmittel**
- **Koexistenz**, d.h. Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme
- **Dominanzausgleich**, d.h. neue Flächenverteilung
- **Stetiger Verkehrsfluss**, d.h. Verflüssigung des Verkehrs auf tiefem Geschwindigkeitsniveau

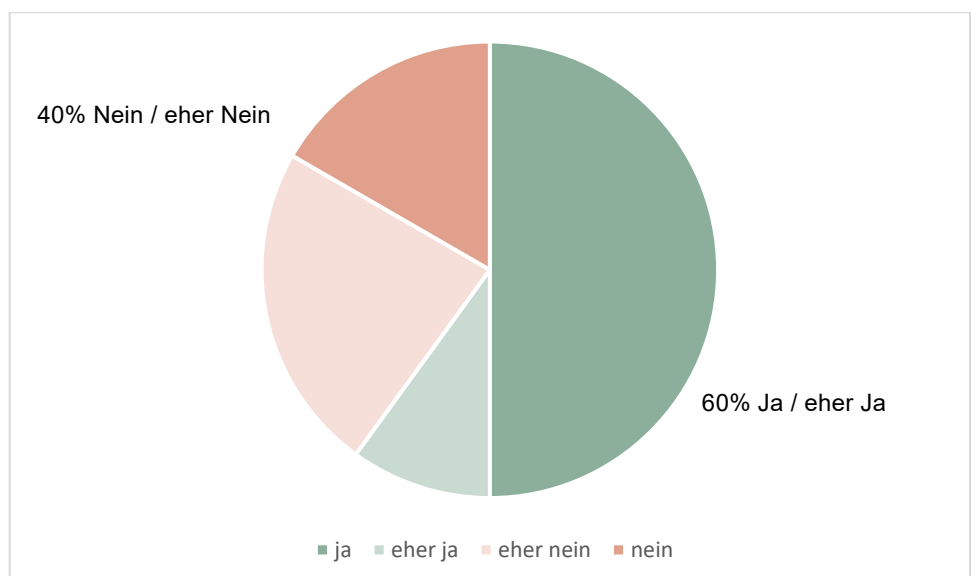
Sind Sie mit diesen Zielsetzungen einverstanden?



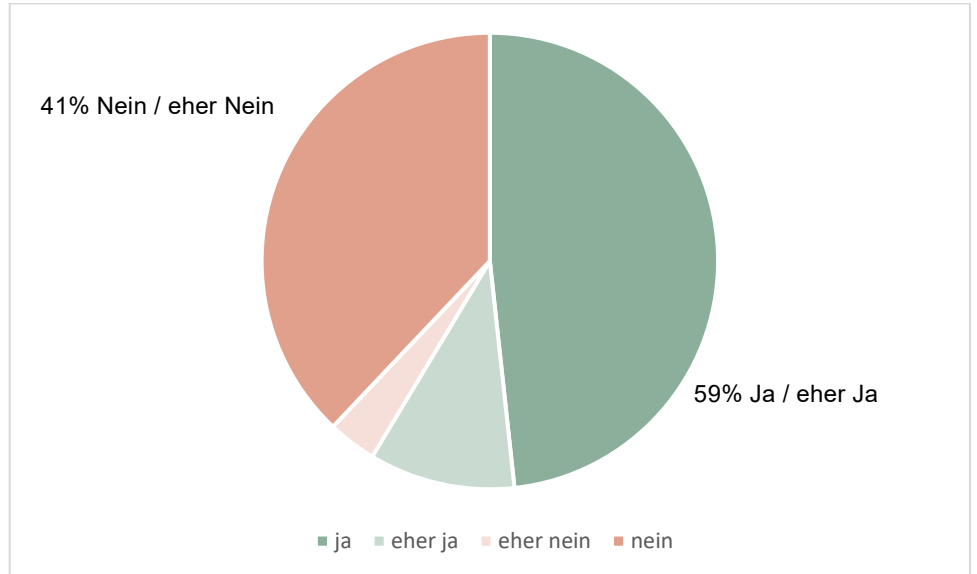
#### 3.2 Temporegime

Aufgrund der Überprüfung der Zweckmässigkeit für die Umsetzung von Tempo 30 sehen wir vor, vom Kreisell Dorfplatz bis zum Beginn der beidseitigen Bebauung in Höhe Schöneggweg Tempo 30 umzusetzen.

Ist die Herleitung, warum dieser Perimeter gewählt wurde, verständlich?



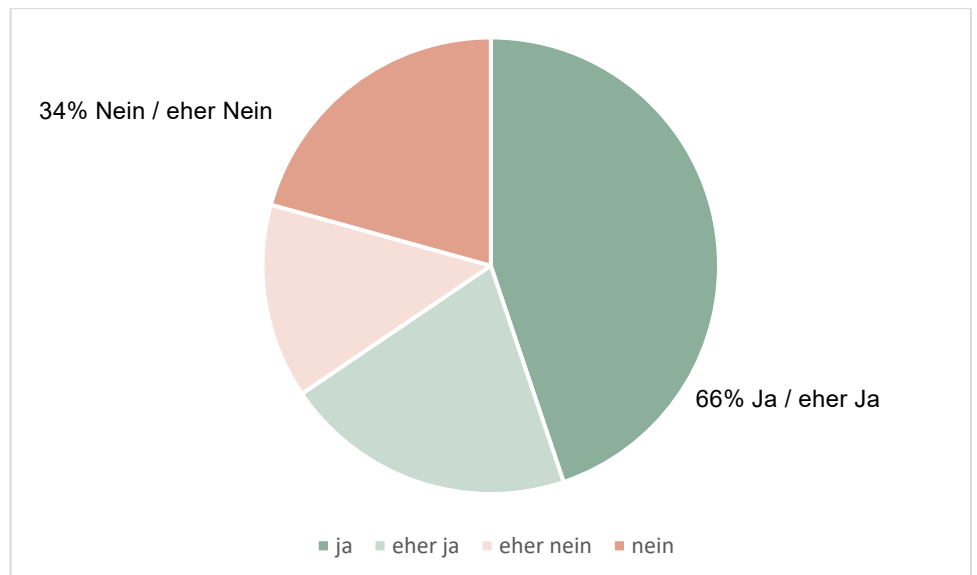
Sind Sie mit diesem Perimeter für Tempo 30 einverstanden?



### 3.3 Konzept

Für das Teilprojekt der Tägertschstrasse gelten die gleichen Gestaltungsprinzipien wie in der übrigen Ortsdurchfahrt. Demnach wird auf einem Grossteil der Tägertschstrasse eine Mittelzone angeordnet. Überall dort, wo die Platzverhältnisse dies nicht zulassen, wird auf eine Mittelzone verzichtet und stattdessen eine Schmalfahrbahn umgesetzt. Dank dieser Prinzipien kann das Projekt grösstenteils innerhalb des bestehenden Strassenraums umgesetzt werden.

Wie ist Ihre Haltung zu der vorgeschlagenen Gestaltung mit Mittelzone und Schmalfahrbahn? Unterstützen Sie grundsätzlich das Gestaltungskonzept?



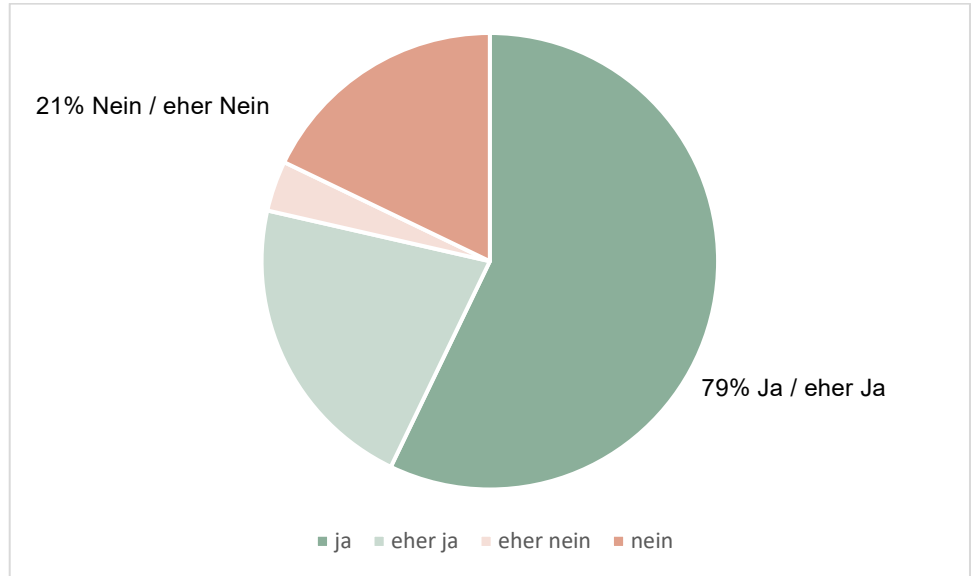


### 3.4 Abschnitte

#### Abschnitt A1 Kreisel Zentrum bis Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse

Im ersten Abschnitt vom Kreisel Dorfzentrum bis zur Einmündung des Fusswegs zur Gartenstrasse wird aufgrund der ausreichenden Platzverhältnisse das Layout der Ortsdurchfahrt mit Mittelzone übernommen.

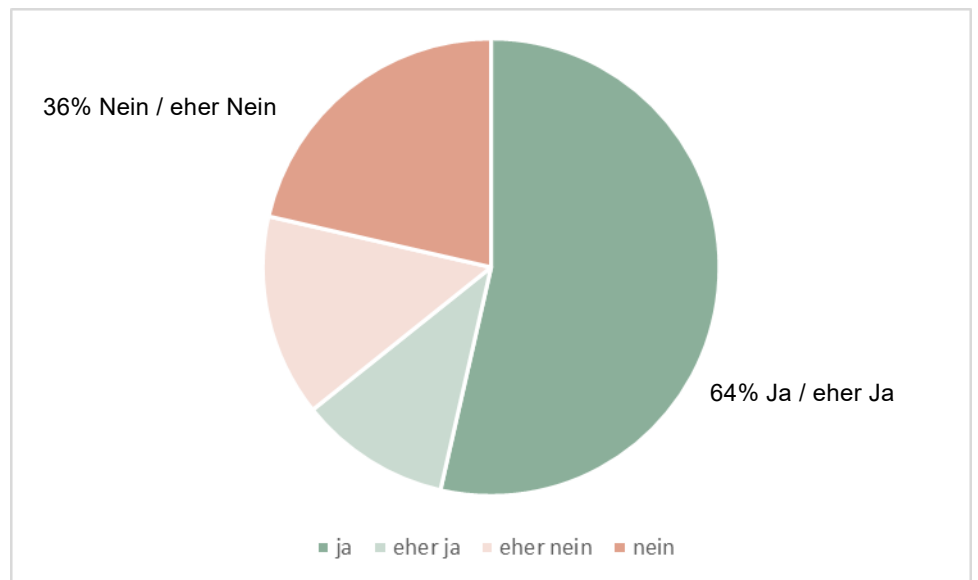
Sind Sie mit diesem Konzeptvorschlag einverstanden?



#### Abschnitt A2 Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse bis vor Knoten Mühletalstrasse

Die heutigen Strassenränder bleiben zwischen Gartenstrasse und Knoten Mühletalstrasse bestehen. Die Strasse wird optisch verengt, um den Verkehr zu bremsen und das Queren etwas zu vereinfachen.

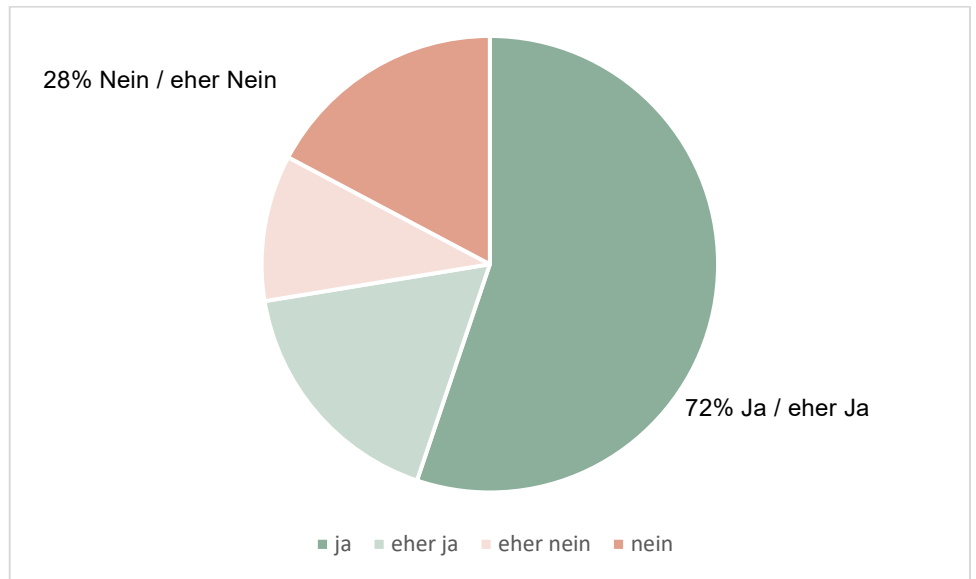
Sind Sie mit diesem Konzeptvorschlag einverstanden?



### Abschnitt A3 Knoten Mühletalstrasse

Im Abschnitt Knoten Mühletalstrasse wurden die FG-Querungen optimiert und geschützte Abbiegebereiche, insbesondere für Velofahrende, geschaffen.

Sind Sie mit diesem Konzeptvorschlag einverstanden?

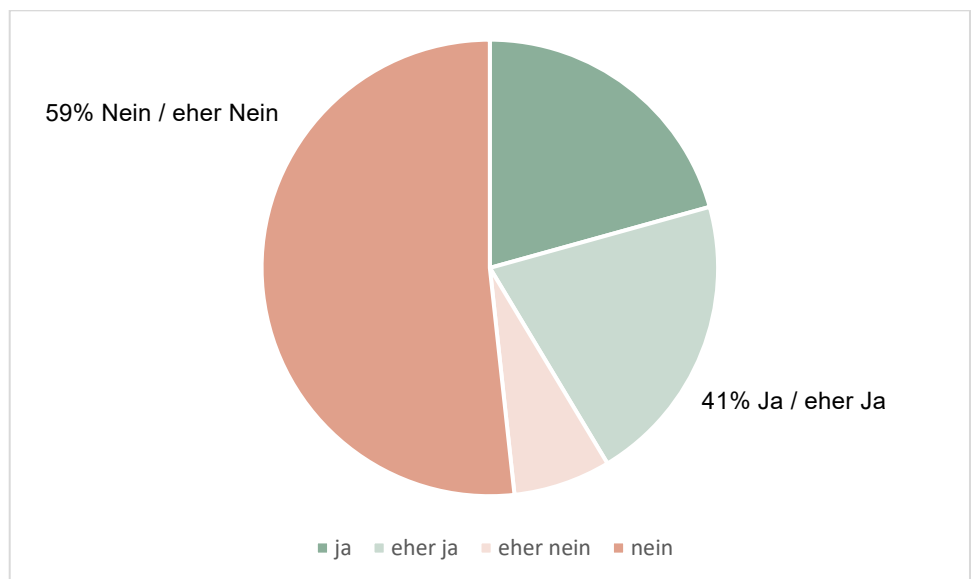


### Abschnitt A4, Mühletalstrasse bis Schöneggweg

Die heutigen Strassenränder bleiben zwischen Mühletalstrasse und Knoten Krankenhausweg bestehen. Die Strasse wird optisch verengt, um ein angepasstes Fahrverhalten zu fördern.

Vom Knoten Krankenhaus bis zum Ende der neuen Überbauung Sandacher wird eine Mittelzone umgesetzt. Das Erscheinungsbild fördert durch seine Mittelzone ein angepasstes Geschwindigkeitsverhalten. Der Knoten Krankenhausweg wird neu als Einmündung ohne Vortritt geregelt. Die Lichtsignalanlage dient nur noch der Dosierung und Busbevorzugung

Sind Sie mit diesem Konzeptvorschlag einverstanden?





#### 4. Beantwortung der Eingaben

Die untenstehende Tabelle gibt darüber Auskunft, wie das Projektteam die Mitwirkungseingaben beurteilt und im weiteren Projektverlauf damit umgeht. 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.

##### 4.1 Mitwirkungseingaben

1. Zielsetzungen		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
Pr17 Pr8 Pr5	Zielsetzungen: Verkehrssicherheit Elemente – Es fehlt klar die Zielsetzung erhöhte Verkehrssicherheit.	– Verkehrssicherheit ist Bestandteil der Zielsetzungen des Projekts. Insbesondere die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 sowie die Verstetigung des Verkehrs führt zu einem sichereren Verkehrsablauf. Ausserdem wurde bei der Neuordnung der geschützten Querungsstellen darauf geachtet, dass diese dort sind, wo optimale Sichtverhältnisse bestehen und die meisten Querungen stattfinden.  Fazit: Es besteht kein Handlungsbedarf.
IG1	Stadtklima: Grundsatz – Nach heutigen Kenntnissen fehlen ambitionierte Ziele für die Bereiche der Klimaerwärmung. – Es wäre sinnvoll im Rahmen einer Umgestaltung die Gelegenheit zu nutzen um vorausschauend mehr Grünflächen einzuplanen und somit die Hitze zu reduzieren. Das Einplanen und Erschaffen von mehr Grünfläche würde den EinwohnerInnen von Münsingen und allen Nutzern dieser Zone zu Gute kommen.	– Die Zielsetzungen stammen aus dem Projekt Ortsdurchfahrt Münsingen. Es ist richtig, dass die Verbesserung des Stadtklimas kein explizites Ziel ist. – Daher ist vorgesehen, im anschliessenden Bauprojekt zu prüfen, inwiefern zusätzliche Massnahmen zur Hitzeminderung berücksichtigt werden können (Baumpflanzungen, Entsiegelung etc.)  Fazit: Wird aufgenommen und im Bauprojekt geprüft.
2. Temporegime Verschiedenes		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
PP3 Pr11 Pr12 Pr13	Einhaltung Tempo 30: Prüfung zusätzlicher Massnahmen – Das allerwichtigste für die Sicherheit ist das tiefere Tempo! Das Hauptproblem besteht darin, dass viele Fahrzeuge von Tägertschi herkommend mit 80-90 km/h nach Münsingen einfahren und beim Ortseingang einfach ausrollen lassen. Zur Einhaltung des neuen Temporegimes sind zusätzliche Massnahmen notwendig. Hierzu zählen: – Leuchtanzeige tatsächlicher Fahrgeschwindigkeit – Rotsignal welches bei Nichteinhaltung von Tempo 30 zum Abbremsen zwingt – Radar – Signal «Achtung Schulweg» in Höhe Krankenhausweg	– Es besteht grundsätzlich der Ansatz, dass die vorgeschlagene Strassenraumgestaltung (Mittelzone+T30 wo immer möglich) automatisch zum gewünschten angepassten Fahrverhalten führt und keine Zusatzmassnahmen mehr nötig sind. – Das Projektteam überprüft im Abschnitt A4 erneut, ob die baulichen Massnahmen bereits zu einer ausreichenden Verkehrsberuhigung führen oder ob zusätzliche Massnahmen notwendig werden. – Circa 1 Jahr nach Einführung von Tempo 30 wird ein Monitoring durchgeführt und überprüft, ob Tempo 30 eingehalten wird. Zusätzliche Massnahmen sind in Erwägung zu ziehen, wenn dieses Verkehrsmonitoring zum Schluss kommt, dass Tempo 30 nicht ausreichend eingehalten wird.  Fazit: Es wurde eine Zwischenphase ausgelöst.

<p>Pr12 PP1 IG4</p>	<p>Änderung Tempo ausserorts in Richtung Tägertschi auf Tempo 60 statt 80 sowie Prüfung Velomassnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wenn die Autos deutlich langsamer ins Dorf einfahren, werden sie auf Höhe der neuen 30er Zone auch deutlich langsamer unterwegs sein und die Sicherheit kann dadurch einfach erhöht werden. Die einfachste und billigste Lösung wäre die kurze Strecke zwischen Tägertschi und Münsingen nicht mehr als 80er sondern als 60er Zone zu führen.</li> <li>- Temporregime Tägertschi: Tempo 60 auf der Hauptstrasse zwischen Münsingen und Tägertschi ist zu prüfen. Auf dieser Strecke fehlen auch Velostreifen.</li> <li>- Strassenabschnitt zwischen Ortsteil Ost und Ortsteil Tägertschi (Seite 14). Dieser Strassenabschnitt wird auch für den Veloverkehr als Verbindung verwendet (z.B. wenn Kinder Gspänli besuchen). Zudem ist er sehr schmal und Fahrräder werden wegen des Tempos trotz der Unübersichtlichkeit (kleiner Hügel) oft eng überholt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die vorgeschlagenen Massnahmen befinden sich ausserhalb des Projektperimeters.</li> <li>- Eine Temporeduktion prüft der Kanton auf Antrag des Gemeinderats.</li> <li>- Die Gemeinde plant eine neue, sichere Veloverbindung via Mühletalstrasse – Thalmatt nach Tägertschi. Ebenfalls sind weitere Massnahmen zugunsten des auf der Kantonsstrasse verbleibenden Veloverkehrs im Massnahmenband 2021 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland enthalten.</li> </ul> <p>Fazit: Die Stellungnahmen werden der Gemeinde zur Kenntnis gebracht.</p>
<p>Pr25</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer Tempo-20-Zone ab Zentrumskreisel bis zur Einmündung Mühletalstrasse (Vorbild: z.B. Zentren der Städte Biel und Grenchen SO).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Tägertschistrasse ist eine übergeordnete Verkehrsachse mit Verbindungsfunktion. Sie wird von einer öffentlichen Buslinie befahren. Für die gesamte Ortsdurchfahrt inkl. Tägertschistrasse wird ein einfach nachvollziehbares einheitliches Erscheinungsbild und Temporegime angestrebt.</li> <li>- Ein Regimewechsel von Tempo 30 auf Begegnungszone ohne Änderungen im Erscheinungsbild ist nur schwer nachvollziehbar und wird nicht als zielführend erachtet.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<p>Pr25</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung einer Fussgängerzone im Bereich der Hintergasse (ZPP AI Chnebugass): Künftige Ladengeschäfte sollten hauptsächlich auf die Hintergasse ausgerichtet und mehrheitlich von dort her zugänglich sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gestaltung der Hintergasse ist Sache der Gemeinde und wird im Zuge der Neugestaltung Dorfplatz und der künftigen Planungen in den ZPPs K "Dorfplatz" und AI «Chnebugass» entwickelt. Die Frage ist daher im Zuge dieser Neugestaltungen zu klären.</li> </ul> <p>Fazit: Dieses Anliegen liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde und wird ihr zur Kenntnis gebracht.</p>
<p><b>2 a). Ausdehnung Tempo 30 Perimeter</b></p>		
<p>Eingaben</p>	<p>Stellungnahme</p>	<p>Kommentar / Antworten</p>
<p>Pr1 Pr2 PP2 Pr3</p>	<p>Ausdehnung Tempo 30 und Dosierung bereits ab Dorfeingang</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge in Hanglage neigen zu erhöhten Geschwindigkeiten.</li> <li>- Der Projektperimeter - für Dosierung und Temporegime- ist bis an den Dorfeingang aus Richtung Tägertschi zu erweitern. Dosieranlagen/-ampeln“ zum „Schutz“ des Dorfes sollen am Ortseingang / Siedlungsrand und nicht mitten im Dorf gesetzt werden. Nur damit können die gemäss Verkehrsmanagement Region Bern Nord definierten Schutzziele für die Gemeinde erreicht werden.</li> </ul>	<p>Wurde geprüft und aus folgenden Gründen abgelehnt (Auszug Bericht S. 14/ 21:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- T30 Abschnitt A5: Die Beurteilung der einzelnen Kriterien gemäss Signalisationsverordnung (SSV) Artikel 108 Abs. 2 spricht gegen Einführung von Tempo 30. Die Temporeduktion erscheint aufgrund der einseitigen Bebauung, dem verkehrorientierten Strassencharakter und der Angrenzungen an den Ausserortsabschnitt mit Tempo 80 nicht zweckmässig.</li> <li>- Platzierung Dosierung an den Dorfeingang: Die Anlage dient gleichzeitig zur Priorisierung des Busverkehrs und soll daher am Knoten Krankenhausweg platziert werden. Bei der geplanten Anlage handelt es sich um eine Notdosierung für den Dorfkreislauf. Die Lage ist daher richtig, Rückstaubildungen stellen seltene Ereignisse dar.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>

Pr4 PP1 IG2 Pr5 IG4 Pr25	Ausdehnung Tempo 30 und Platzierung Dosierung bis und mit Schöneggweg wird begrüsst.	Entspricht dem aktuellen Projektvorschlag.  Fazit: Kein Handlungsbedarf.
Pr6 Pr7 Pr8 Pr9 Pr10 Pr21 Pr23 Pr27	<p>Ausdehnung Tempo 30 bis und mit Knoten Mühletalstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ausdehnung bis und mit dem Knoten Mühletalstrasse ist ausreichend. Die vorgeschlagene Ausdehnung der Tempo 30 Zone darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar.</li> <li>- Die Ausdehnung darüber hinaus bringt keinen Sicherheitsgewinn mit sich, das Queren des Fussverkehrs steigert die Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen. Hierdurch wird eher eine geringere Sicherheit erwartet.</li> <li>-</li> </ul>	<p>Die detaillierte Überprüfung zur Erweiterung von Tempo 30 führte zu dem Ergebnis, dass die Ausdehnung der Tempo 30 Zone über den Knoten Mühlestrasse hinaus im gesamten Abschnitt 4 zweckmässig ist. Massgebend sind nachfolgende Argumente (Auszug Bericht S. 13/ 21):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfolgsfaktor für eine bessere Verkehrssicherheit ist das neue Strassenlayout mit Mittelzone kombiniert mit Tempo 30.</li> <li>- Innerhalb des Abschnitts ist eine solche Gestaltung wie in der Ortsdurchfahrt grundsätzlich möglich. Somit kann ein angepasstes Fahrverhalten gefördert und die verkehrliche Situation verbessert werden. Aus diesem Grund wurde eine Erweiterung der Tempo-30 Zone vorgeschlagen.</li> <li>- T30 Abschnitt A4: Die Beurteilung der einzelnen Kriterien gemäss Signalisationsverordnung (SSV) Artikel 108 Abs. 2 spricht für die Einführung von Tempo 30. Mit der Temporeduktion kann die Umweltbelastung wahrnehmbar vermindert werden.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<b>3. Konzept</b>		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
Pr14	<p>Konzept: Reisezeitverlust</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Einführung von Tempo 30 entstehen erhöhte Reisezeitverluste ohne Garantie dass Schulkinder gefahrlos überqueren können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In Spitzenstunde kaum Reisezeitverluste dank Dosierung &amp; Verstetigung: Das Betriebskonzept schlägt eine Verstetigung des Verkehrs auf niedrigem Niveau vor. Hierzu wird der Verkehr im Ortseingang dosiert. Durch weniger Stopp &amp; Go einstehen in den Spitzenstunden daher nicht zwingend Reisezeitverluste.</li> <li>- Ausserhalb Spitzenstunde mit kaum Verkehr wird die Reisezeit vom Kreisel Dorfplatz bis Eingangssignal Tempo 30 (Strecke ca. 400m) um maximal 20 Sekunden verlängert. Jedoch nur, wenn tatsächlich durchgehend Tempo 50 gefahren wird, was in der Realität durch Streckenverlauf unwahrscheinlich ist.</li> <li>- Verkehrssicherheit und Siedlungsverträglichkeit geht vor Reisezeit: Der betreffende Abschnitt befindet sich innerhalb der Gemeinde und wird unter anderem von einem wichtigen Schulweg gequert. Die Strasse ist daher nicht nur Bewegungsraum sondern auch Wohn- und Aufenthaltsort.</li> </ul> <p>Fazit: Kein Handlungsbedarf.</p>
Pr14 Pr4 Pr8 Pr5 Pr15 Pr16 Pr26 Pr27	<p>Konzept: Kritik an Koexistenz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Konzept der Koexistenz verschlechtert die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, da der rollende Verkehr gegenüber den Fussgängern klar im Vorteil ist. Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme funktioniert in der Praxis nicht bzw. schlecht, solange rechtliche Verhältnisse unklar sind.</li> <li>- Der Wunsch nach Koexistenz ist von Seiten Fahrradfahrer äusserst selten erkennbar. Die geplanten Änderungen bevorteilen die Fahrradfahrer und schikanieren die Autofahrer noch mehr als bisher.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klare Vortrittsregelung gemäss Strassenverkehrsgesetz: Der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt dem fahrenden Verkehr klar Vortritt gegenüber dem querenden Fussverkehr. Der Fussverkehr kann flächig queren und nutzt hierfür die Lücken zwischen vorbeifahrenden Fahrzeugen. Die niedrige Geschwindigkeit ermöglicht eine Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Dies trägt zur gegenseitigen Rücksichtnahme bei.</li> <li>- Veloverkehr: Die Herabsetzung der Geschwindigkeit und die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr stellen eine notwendige Massnahme gemäss kantonalen Standards dar. Die niedrige Geschwindigkeit wird aber auch aus weiteren Gründen herabgesetzt (Schulwegsicherheit, Lärm etc.) und fusst nicht allein auf der Notwendigkeit die Situation für Velofahrende zu bessern.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>

<p>Pr14 Pr4 Pr8 Pr5 Pr15 Pr16 Pr26</p>	<p>Konzept: Schulwegsicherheit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es besteht Zweifel, ob das Konzept zur Schulwegsicherheit beiträgt.</li> <li>- Konzept: Philosophie der blauen Querungszonen passt nicht zum Prinzip "Rad steht, Kind geht". Halten die Autofahrer/innen wirklich, wenn ein Kind am Strassenrand steht?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein wichtiger Erfolgsfaktor für eine erhöhte Schulwegsicherheit stellt die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 dar.</li> <li>- Auch die Markierung eines Fussgängerstreifens führt nicht automatisch zu sicheren Querungsstellen. Vielmehr sind eine gute Übersichtlichkeit und niedrige Fahrgeschwindigkeiten hilfreich. Ein Vortrittsentzug kann zusätzlich zu erhöhter Aufmerksamkeit beitragen.</li> <li>- Für die Kinder gilt weiterhin «Rad steht, Kind geht», dies wird auch von den Verkehrsinstruktoren so vermittelt.</li> <li>- Ein weiterer Erfolgsfaktor ist die Ausweisung von sicheren Querungsstellen (dichtere Linien) an welchen eine gute Übersichtlichkeit herrscht. An diesen Stellen wurden gesicherte Querungsstellen mit Mittelinseln ausgestaltet.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<p>Pr1 PP1 Pr8 IG2 IG3 IG5</p>	<p>Konzept und Zielsetzungen: Wie vorgeschlagen befürwortet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Konzept inkl. der geplanten Dosierung des Verkehrs aus Richtung Tägertschi wird befürwortet.</li> <li>- Einheitliche Gestaltungsprinzipien sind sinnvoll, sofern der vorhandene Platz dies zulässt.</li> </ul>	<p>Entspricht dem aktuellen Projektvorschlag.</p> <p>Fazit: Kein Handlungsbedarf.</p>
<p>Pr7 Pr6 Pr8 Pr5 Pr23 Pr26</p>	<p>Strassenlayout: Kritik Schmalfahrbahn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schmalfahrbahnen erhöhen unnötig die Unfallgefahr und bringen keine nennenswerten Vorteile. Sie sind klar abzulehnen. Verengungen erhöhen unnötig die Unfallgefahr, und bringen keine nennenswerten Vorteile. Sie sind klar abzulehnen.</li> <li>- Schmalfahrbahn ist völlig unnötig da Tempo 30 bereits den Verkehr verlangsamt.</li> <li>- Mit optischen Verengungen erhöht sich die Unfallgefahr (Kreuzung von breiten Fahrzeugen).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsberuhigung: Zur Einhaltung von Tempo 30 sind Massnahmen notwendig. Eine Schmalfahrbahn trägt dank fehlender Mittellinie sowie geringerer Strassenbreite zur Verkehrsberuhigung bei. Durch den Verzicht auf Vertikal- bzw. Horizontalversätzen fügt sie sich ausserdem optimal in den Stadtraum ein, verhindert stockenden Verkehrsfluss und behindert den öffentlichen Busverkehr nicht.</li> <li>- Schmalfahrbahnen reduzieren ausserdem die Querungsdistanz und tragen somit zur Reduktion des Trenneffekts bei.</li> <li>- Die dicht an der Strasse stehenden Gebäude lassen keinen anderen Querschnitt ohne unverhältnismässigen Eingriff zu.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<p>Pr11 Pr15 Pr2 IG4 Pr23 Pr24</p>	<p>Strassenlayout: Fehlende Elemente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Frage nach Sicherheitsgeländern bleibt bestehen, um die Schwächeren auf dem Trottoir zu schützen (Lastwagen, MIV).</li> <li>- Es ist zu beachten, dass auch breite Fahrzeuge (Mähdrescher und landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Breite bis 3.50 Meter) dort durchfahren müssen. Auf Pfosten und Schilder oder Ähnlichem ist in der Mitte der Fahrbahn zu verzichten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherheitsgeländer nicht zweckmässig: Der Vorschlag widerspricht dem Prinzip des flächigen Querens. Sicherheit wird stattdessen durch die geplante Geschwindigkeitsreduktion und durch ausreichend hohe Randsteine erzielt. Es ist vorgesehen, dass Velofahrende Dank schrägen Randsteine auf den Seitenbereich ausweichen können. Hier stünde ein Geländer ebenfalls im Weg.</li> <li>- Befahrbarkeit schwere Fahrzeuge ist gegeben: Das vorgeschlagene Strassenlayout wurde mit Hilfe von Schleppkurven auf seine Befahrbarkeit hin überprüft.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>

Konzept Abschnitt A1 Kreisel Zentrum bis Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
PP2 PP1 IG4 Gew1 Gew2 PP3	<p>Ein- und Ausfahrt Hintergasse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es braucht zwingend eine Ausfahrt MIV von der Hintergasse in die Tägertschstrasse auf der Höhe vom Restaurant Traube. Eine Sackgasse ohne Wendemöglichkeit hätte viele Rückwärtsmanöver zur Folge mit erheblichen Risiken.</li> <li>- Ausfahrt Hintergasse: Sie ist heute eine wichtige Ausfahrt für Velofahrende und muss weiterhin für Velofahrende zur Verfügung stehen.</li> <li>- Im Gestaltungsplan Tägertschstrasse L:200&gt; vom 03.08.2022 ist ersichtlich, dass die in der heutigen Form bestehenden Parkplätze aufgehoben werden und durch eine chaussierte Fläche ersetzt werden. Beide heute bestehenden Ein- und Ausfahrten sollen neu auf nur noch einen Ein- und Ausfahrtpunkt reduziert werden. Für das Gewerbe hat dies negative Auswirkungen, da sie auf «Laufkundschaft» angewiesen sind. Allenfalls kann das Fahrtenregime als Kompromiss so angepasst werden, dass nur noch ein Einbahnfahrtenregime besteht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Reorganisation der Zu- und Wegfahrt wird zum Schutz und Komfort der Fussgänger angestrebt. Die Ausfahrt weist unzureichende Übersichtlichkeit auf, ausserdem wurden an dieser Stelle Unfälle registriert.</li> <li>- Die Gestaltung der Hintergasse ist Sache der Gemeinde und wird im Zuge der Neugestaltung Dorfplatz sowie der Planungen ZPPs K «Dorfplatz» und AI «Chnebugass» entwickelt. Die Frage wird daher später im Zuge dieser Neugestaltungen geklärt. Hierbei ist zu prüfen, ob eine mögliche Freigabe der Ausfahrt für Veloverkehr möglich und sinnvoll ist.</li> </ul> <p>Fazit: Diese Anliegen liegen in der Zuständigkeit der Gemeinde und werden ihr zur Kenntnis gebracht.</p>
Pr25	<p>Weitere Anträge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verzicht auf das nordseitige Trottoir entlang Häusern Tägertschstrasse 3A bis 7 zugunsten von kleinen Vorgärten und ca. 5 - 6 Autoparkplätzen für Kunden. Die früher bestehenden privaten Vorgärten waren der Verbreiterung der Tägertschstrasse und dem Bau eines Trottoirs zum Opfer gefallen.</li> <li>- Bitte keine weitere Landnahme auf der Garten-Parzelle Nr. 138 für ein Trottoir.</li> <li>- Im Bereich Traubenplatz oberirdische Kundenparkplätze für Autos usw. belassen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es bestehen erhöhte öffentliche Nutzungsansprüche, welche die Beibehaltung der heutigen kantonalen Strassenparzelle bedingen. Neben Ansprüchen des motorisierten Verkehrs, ist in diesem Abschnitt insbesondere auch der Erhalt eines beidseitigen Trottoirs auf gesamter Länge der Tägertschstrasse wichtig.</li> <li>- Die partielle Landnahme auf der Garten-Parzelle Nr. 138 ist für die Erstellung des durchgängigen Trottoirs Nord notwendig und im Sinne des öffentlichen Interesses gerechtfertigt.</li> <li>- Die Gestaltung des Traubenplatzes ist Sache der Gemeinde und nicht Bestandteil der vorliegenden Aufgabe.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen</p>
Konzept Abschnitt A2 Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse bis vor Knoten Mühletalstrasse		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
PP4	<p>Lerchenweg: Vortrittsregelung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie ist die Vortrittsregelung vorgesehen? Bei allen anderen Einmündungen wird der Vortritt entzogen, dies sollte auch hier gleich gehandhabt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vortritt Lerchenweg: Auch beim Lerchenweg ist ein Vortrittsentzug mittels Trottoirüberfahrt vorgesehen. Er wird daher gleich behandelt.</li> </ul> <p>Fazit: Kein Handlungsbedarf.</p>
Pr21	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optische Verengung braucht es in diesem Abschnitt nicht. Das Queren soll nicht gelenkt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche wird die Fahrbahn optisch eingeeengt. Hierdurch soll die Einhaltung von Tempo 30 gefördert werden. Sie dient nicht der Lenkung von Querungsmöglichkeiten.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>

<p>Pr12 IG4 Pr26</p>	<p>Lerchenweg: Querung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit dem neuen Konzept wird die Hauptquerung nach oben Richtung Mühletalstrasse verschoben. Somit müssen die Kinder der Tägertschistrasse entlang gehen und dann wieder einen kleinen Bogen zurück machen (roter Weg). Dies ist nicht optimal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abschnitt A2, Mittelzone: In diesem Abschnitt hätte die Erweiterung der Mittelzone zur Folge, dass das nördliche Trottoir aufgehoben werden muss. Diese Variante wurde daher innerhalb einer vorangegangenen Variantenbewertung als nicht zweckdienlich beurteilt.</li> <li>- Hauptproblem der Querung in Höhe Lerchenweg sind die unzureichenden Sichtverhältnisse. Selbst mit Fussgängerstreifen kann an dieser Stelle kaum eine sichere Querung angeboten werden.</li> <li>- Das Queren ist zukünftig auch an dieser Stelle nicht verboten. Es soll aber keine falsche Sicherheit durch Gestaltungsmaßnahmen vorgetäuscht werden. Wer hier trotzdem quert, weiss somit, dass besondere Vorsicht geboten ist.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<p>IG6</p>	<p>Taktil-visuelle Bodenmarkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trottoirüberfahrt markieren bei der Ausfahrt von Hintergasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Bauprojekt soll generell geprüft werden, wie mit der Kenntlichmachung von Trottoirüberfahrten in dem betreffenden Abschnitt umgegangen werden soll. Hierbei soll Bezug zur Gestaltung von Trottoirüberfahrten auf den übrigen Abschnitten der Ortsdurchfahrt genommen werden.</li> </ul> <p>Fazit: Wird aufgenommen und im Bauprojekt geprüft.</p>
<p><b>Konzept Abschnitt A3 Knoten Mühletalstrasse</b></p>		
<p>Eingaben</p>	<p>Stellungnahme</p>	<p>Kommentar / Antworten</p>
<p>Pr14 Pr8 Pr21 Pr23 Pr24</p>	<p>Knoten Mühletalstrasse: Geometrie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hier besteht Gefahr, dass der motorisierte Verkehr das Trottoir befährt, um Fahrzeugen, die Richtung Mühletalstrasse abzweigen, auszuweichen.</li> <li>- Fussgänger-Querungen im Bereich der Strassen-einmündung Mühletalstrasse sind zu gefährlich. Die Fussgänger-Querungen sollten in den Bereich Richtung Abschnitt A2 verschoben werden, auch wenn dort keine Mittelzone möglich ist. Schüler, welche vom Lerchenweg kommen, werden diese Strassenquerung nutzen.</li> <li>- Die bestehende Einfahrt in die Mühletalstrasse ist zu korrigieren. Wenn ein Fahrzeug von der Mühletalstrasse herkommend vor dem "kein Vortritt" wartet, ist es fast nicht möglich von der Tägertschistrasse abzubiegen und neben dem wartenden Fahrzeug vorbei zu fahren. Dies führt bei grösseren Fahrzeugen mit Anhängern oder LKW's zu gefährlichen Situationen. Die Fahrzeuge stehen dann zur Hälfte auf der Tägertschistrasse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Geometrie der Mittelzone wurde mit Hilfe von Schleppkurven für LKW's dahingehend optimiert, dass vorbeifahrende Fahrzeuge nicht auf das Trottoir ausweichen müssen. Die Breiten der Fahrbahn und der Mittelzone sind ausreichend gross für alle Fahrzeugklassen.</li> <li>- Die gewählte Anordnung der Querungsstelle am Mühletal-knoten weist bessere Sicht- und Platzverhältnisse für die Anordnung einer Querung mit Schutzinsel auf. Ausserdem befindet diese sich auch auf der Wunschlinie des querenden Fussverkehrs.</li> <li>- Einbiegesituation Mühletalstrasse: Um alle Begegnungsfälle gewährleisten zu können, müsste man den Knoten massiv ausbauen. Das ist unerwünscht und bei der gegebenen Bedeutung auch nicht notwendig.</li> </ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>
<p><b>Abschnitt A4, Mühletalstrasse bis Schöneggweg</b></p>		
<p>Eingaben</p>	<p>Stellungnahme</p>	<p>Kommentar / Antworten</p>
<p>IG4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Strassenlayout: Zone Sandacher/Schöneggweg Zone Sandacher/Schöneggweg ist eine für Schüler/innen und Anwohnende Sandacher eine wichtige Querungszone (insbesondere auch wegen der Bushaltestelle). Diese Zone Sandacher/Schöneggweg müsste deshalb ebenfalls mittels Markierungen "passende Querung" wie beim Knoten Krankenhausweg ausgewiesen werden.</li> </ul>	<p>Es wird eine Zwischenphase eingeschoben. Dabei prüft das Projektteam die Gestaltung dieses Abschnitts noch einmal.</p> <p>Fazit: Wird aufgenommen. In einer Zwischenphase wird vor der öffentlichen Auflage geklärt, ob zusätzliche Massnahmen im Abschnitt 4 notwendig werden. Hierbei wird auch geprüft, ob die Ausweisung einer zusätzlichen Querungsstelle in Höhe Bushaltestelle sinnvoll ist.</p>



<p>PP4 Pr18 Pr14 Pr1 Pr19 Pr5 Pr20 Pr16 Pr9 IG4 Pr10 Pr6 Pr21 Pr23 Pr24 IG6 Pr26 Pr27</p>	<p>Knoten Krankenhausweg: Lichtsignalanlage und Fussgängerstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ueberquerung der Tägertschstrasse ist für sehr viele Kinder der tägliche Schulweg. Die heutige Ampel erlaubt Kindern allen Alters eine sichere Überquerung der stark befahrenen Strasse und ein pünktliches und sicheres Erreichen der Schulanlagen. Der Verlust der Ampel (und dem absichernden Blitzkasten) beim Krankenhausweg verunsichert die Eltern insbesondere aus dem Vogelquartier sehr.</li> <li>- Der obere Fussgängerstreifen wird von den Kindern benutzt, welche aus dem Schöneggweg (und von weiter oben) kommen. Der untere Fussgängerstreifen wird von Kindern benutzt, welche aus dem Krankenhausweg (und von weiter hinten) kommen, <u>da es nur auf der linken Seite des Krankenhauswegs ein durchgehendes Trottoir hat</u>. So müssen sie nicht zwei Strassen überqueren.</li> <li>- Beim Übergang über die Tägertschstrasse wird künftig keine Ampel mehr sein. Wir befürchten, dass die geplanten Massnahmen für einen wirksamen Schutz der Kinder nicht ausreichen.</li> <li>- Die Lichtsignalanlage darf nicht nur zur Dosierung und Busbevorzugung dienen.</li> <li>- Bessere Ausleuchtung erwünscht</li> <li>- Es fehlt eine Querungshilfe/Aufmerksamkeitsfelder über den Krankenhausweg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird eine vertiefte Studie mit ganzheitlicher Betrachtung eingeschoben (Zwischenphase). In dieser Zwischenphase wird die Gestaltung dieses Abschnitts noch einmal überprüft.</li> <li>- Insbesondere sollen folgende Fragen geklärt werden: Beibehaltung Lichtsignalanlage, Anordnung Querungsstellen, Querungshilfe Krankenhausweg/ Aufmerksamkeitsfeld, weiterführender Fussweg Krankenhausweg.</li> <li>- Hierzu wird ein Abschnitt der Gemeindestrasse Krankenhausweg mit einbezogen.</li> <li>- Das Thema Ausleuchtung wird in der Zwischenphase konzeptionell bearbeitet.</li> </ul> <p>Fazit: Wird aufgenommen. In einer Zwischenphase wird vor der öffentlichen Auflage geklärt, ob zusätzliche Massnahmen im Abschnitt 4 notwendig werden.</p>
Weitere Themen		
Eingaben	Stellungnahme	Kommentar / Antworten
<p>IG1 Pr17 PP2 Pr22</p>	<p>Stadtklima: Konkrete Massnahmenvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung Begrünung/ Baumpflanzungen der Mittelzone</li> <li>- Prüfung Offenlegung Gabenbach kanalisiert durch Hintergasse. Die Offenlegung des Baches kommt bei der Planung gar nicht vor. Wir wünschen uns, dass eine solche geprüft wird, sowohl im Bereich der Hintergasse als auch auf dem neu zu gestaltenden Dorfplatz. Insbesondere aufgrund der Klimaerwärmung gilt es Gewässer wo immer möglich offenzulegen, was auch für die Fussgänger/ innen einen Mehrwert bringt.</li> <li>- In Abschnitt A1 Kreisel Zentrum bis Einmündung Fussweg zur Gartenstrasse: Zu wenig Begrünung und Wasser.</li> <li>- Die Möglichkeiten gemäss Schwammstadt müssen unbedingt einbezogen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Begrünung Mittelzone: Wird im Bauprojekt überprüft. Nicht möglich an den Stellen, die vom Verkehr beansprucht werden (befahr- bzw. begehbar bleiben müssen).</li> <li>- Offenlegung Gabenbach: Dies ist ausschliesslich ausserhalb des Strassenraums möglich und Sache der Gemeinde.</li> <li>- Anteil Grünraumflächen A1. Im Rahmen der Gestaltung des Dorfzentrums seitens der Gemeinde wird zusätzliche Begrünung geprüft. Innerhalb des vorliegenden Strassenprojekts ist eine Baumreihe vorgesehen.</li> <li>- Prinzip Schwammstadt: In der nachfolgenden Phase des Bauprojekts wird geprüft, inwiefern die Prinzipien der Schwammstadt auch in der Tägertschstrasse ihre Anwendung finden können. Vor allem geplante Baumgruben sollen vermehrt Wasser aufnehmen können.</li> </ul> <p>Fazit: Die Themen werden entweder im nachfolgenden Bauprojekt berücksichtigt oder liegen im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Sie werden ihr zur Kenntnis gegeben.</p>
<p>IG 1</p>	<p>Biodiversität: Grundsatz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der Neupflanzung von Alleebäumen sollte darauf geachtet werden, dass einheimische und der Region und dem Standort angepasste Pflanzen verwendet werden. Der Gehweg könnte gekiest anstatt asphaltiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Forderungen entsprechen unserer Praxis. Auf der aktuellen Projektstufe ist noch keine Baumwahl getroffen worden. Die Hinweise werden in der anschliessenden Projektphase Bauprojekt überprüft.</li> </ul> <p>Fazit: Wird aufgenommen und im nachfolgenden Bauprojekt berücksichtigt.</p>

PP1 IG2 IG4 Pr22	<p>Veloverkehr: Ungelöste Problemsituationen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Auf der Tägertschistrasse ab Abzweigung Mühletal Richtung Tägertschi steigt die Strasse stark an. Velofahrende können mit dem Tempo 30 nicht mithalten, verursachen Stau oder werden in gefährlichen Überholmanövern überholt. Ein einseitiger Radstreifen ist notwendig, wie dies schon in der Begleitgruppe angeregt wurde.</li><li>- Für Velo sollten überfahrbare Rand und Mittelstreifen realisiert werden (max 25% Gefällsbruch, z.B. RN 15/19/25 o.Ä.).</li><li>- Falls ein Pfortneranlage zum Einsatz kommt, müssen Velofahrende die wartende Kolonne überholen können, wie das bei den übrigen Dorfeingängen der Fall ist.</li><li>- Beim Lichtsignal Krankenhausweg Rechtsabbiegung bei Rot für Velofahrer ermöglichen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die Anordnung einer «Velosteighilfe» mittels einseitigem Radweg ab Knoten Mühletalstrasse ist im bestehenden Querschnitt nicht möglich, die Temporeduktion auf Tempo 30 verbessert die Situation aber bereits deutlich. Die Verbindung nach Tägertschi kann alternativ über die Abzweigung Mühletalstrasse genutzt werden. In der Abwägung wurde entschieden daher beim Koexistenzansatz in Tempo 30 zu bleiben.</li><li>- Velofreundliche Randabschlüsse werden im Bauprojekt vorgesehen.</li><li>- Beschilderung sichere Veloroute Mühletalstrasse wird aufgenommen und im Bauprojekt umgesetzt.</li><li>- Die Überholbarkeit für den Veloverkehr in Höhe der geplanten Dosierungsanlage ist aus Platzgründen nicht möglich. Da es sich bei der geplanten Dosierung aber um eine «Notdosierung» handelt, kommt der Rückstau nicht regelmässig vor. Ausserdem besteht eine attraktive Alternativroute über den Knoten Mühletalstrasse.</li><li>- Die Zwischenphase klärt, ob zukünftig auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden kann. Es wurde nun aber eine vertiefte Studie mit ganzheitlicher Betrachtung eingeschoben (Zwischenphase), in welcher die Gestaltung vom Abschnitt 4 erneut geprüft wird. Der Erhalt oder die Entfernung der Lichtsignalanlage werden in diesem Rahmen erneut geprüft.</li></ul> <p>Fazit: Ausschliesslich das Thema Lichtsignalanlage Krankenhausweg wird aufgenommen.</p>
Pr24	<p>Einfahrt von Dorfkeisel in Schulhausgasse funktioniert so wie im Plan dargestellt nicht, sie ist zu eng. Platz für eine bessere und übersichtlichere Lösung wäre vorhanden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Die betreffende Einmündung ist Bestandteil des bereits ausgeführten Projektes Ortsdurchfahrt Münsingen und ausserhalb des Perimeters der Projektänderung Tägertschistrasse.</li></ul> <p>Fazit: Wird nicht aufgenommen.</p>