Oberingenieurkreis III

IIIe arrondissement
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Office des Ponts et
chaussées
du canton de Berne

Gemeinde Lyss

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr.	**Nr. 6**	Revidiert	
Strassenzug	**Biel-Lyss-Bern**	Projekt-Nr.	**230.10367/ 23010595**
Gemeinde	**Lyss**	Plan-Nr.	
Projekt vom	**22. Mai 2014**	Format	**A4**

Bericht zur Mitwirkung

Ortsdurchfahrt Lyss
Betriebs- und Gestaltungskonzept

Projektverfassende

Roduner BSB +Partner AG
Ingenieure und Partner
Schaufelweg 21
3098 Schliern
Tel. 031 978 00 78
Fax 031 978 00 79
info@roduner-bsb-partner.ch

extrã
Landschaftsarchitekten AG
Schönburgstrasse 52
3013 Bern
Tel. 031 330 45 00
Fax 031 330 45 09
office@extra-ag.ch

Plangenehmigung

Auftraggeber
Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis III
Kontrollstrasse 20, Postfach 701
2501 Biel

Gemeinde Lyss
Bau + Planung
Bahnhofstrasse 10, Postfach 368
3250 Lyss

Verfasser
Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer
Michael Beyeler, Koreferent (Roduner BSB + Partner)
Marc Hostettler, Projektleiter Verkehr (BSB + Partner)
Simon Schöni, Projektleiter Gestaltung (extrã Landschaftsarchitekten)
Schaufelweg 21
3098 Schliern
Tel. 031 978 00 78
Fax 031 978 00 79

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 4
1.1 Projektperimeter 5
1.2 Projektziele 5

2 Mitwirkungsverfahren 7
2.1 Eingegangene Stellungnahmen 7
2.2 Auswertung der Stellungnahmen 8
2.3 Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit 8

3 Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben 10
3.1 Verkehr 10
3.2 Gestaltung 43
3.3 Sicherheit 64
3.4 Weitere Punkte / Bemerkungen 69

Abbildungen

Abbildung 1 Übersicht Perimeter Kanton und Gemeinde 5

Anhang

Anhang I Fragebogen Mitwirkung 78

1 Ausgangslage

Grundlage Mitwirkung

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III (OIK III) und die Gemeinde Lyss (Abteilung Bau + Planung) liessen die Erkenntnisse vorangegangener Planungen zur Ortsdurchfahrt durch das Planerteam Roduner BSB + Partner / extrã Landschaftsarchitekten (vormals 4d AG) weiterbearbeiten. Im Zeitraum vom Juli 2013 bis Mai 2014 wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) entwickelt.

Die Erarbeitung des BGK erfolgte in einem partizipativen Prozess, unter Beizug einer Begleitgruppe, bestehend aus Mitgliedern der Verwaltung (Kanton und Gemeinde), der Politik (Gemeinde), des Gewerbes und der Planer.

Auch die Bevölkerung und das Gewerbe von Lyss sowie betroffene Interessengruppen sollen das vorliegende BGK beurteilen und Anregungen einbringen können. Das BGK wurde daher öffentlich aufgelegt, mit der Möglichkeit zur Eingabe von Mitwirkungen. Als Auftakt zur Mitwirkung wurde eine öffentliche Informationsveranstaltung durch die Gemeinde und das OIK III, unter Beihilfe des Planerteams, organisiert. Im Weiteren wurde das Projekt durch die Gemeinde und Vertreter des OIK III dem Gewerbeverein Lyss vorgestellt.

Auftrag Planerteam

Das Planerteam Roduner BSB + Partner / extrã Landschaftsarchitekten erhielt durch das OIK III und die Gemeinde Lyss weiter den Auftrag die eingegangenen Mitwirkungen auszuwerten und in einem Bericht zusammenzufassen und zusammen mit der Begleitgruppe zu beurteilen.

Den Abschluss der Projektphase zum BGK bildet der vorliegende Mitwirkungsbericht.

Nächste Schritte

Die nächsten Projektschritte werden auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept aufbauen und die Anliegen aus dem Mitwirkungsbericht, soweit entsprechend beurteilt, aufnehmen.

Das OIK III des Kantons Bern und die Gemeinde werden das Projekt in Abschnitten zum Bauprojekt weiterentwickeln. Die Koordination mit den Anliegen der Gemeinde und der Werkeigentümer (Sanierung der Werkleitungen) beeinflusst die Etappierung und den Zeitplan.

1.1 Projektperimeter

Perimeter Kanton

Der Perimeter umfasst die Kantonsstrassen ab dem Bärenkreisel im Südosten über den Mühleplatz und die Hauptstrasse zum Hirschenkreisel im Zentrum von Lyss und weiter über die Bielstrasse bis zum Sonnenkreisel.

Perimeter Gemeinde

Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Lyss wird ganzheitlich, unter Einbezug des Marktplatzes und des Viehmarktplatzes (Aarbergstrasse), betrachtet.

Der Perimeter der Gemeinde schliesst beim Hirschenkreisel an den Perimeter des Kantons an und verläuft über den Marktplatz und den Viehmarktplatz Richtung Südwesten bis zum ESAG – Kreisel.

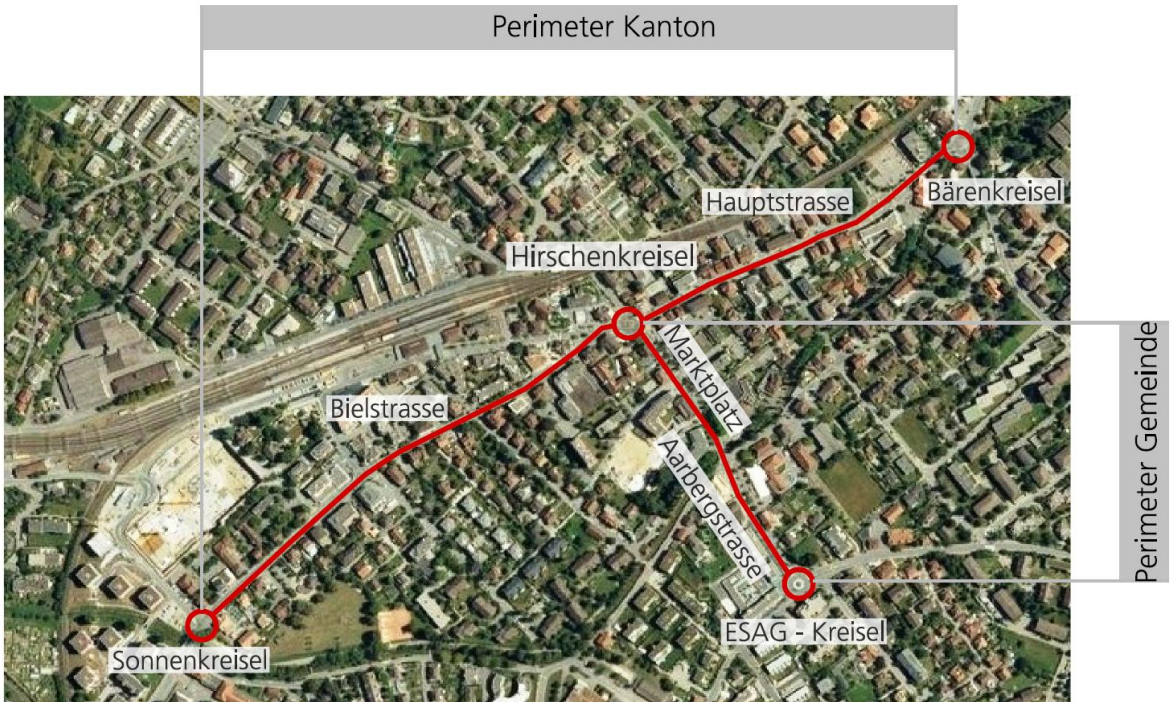


Abbildung 1 Übersicht Perimeter Kanton und Gemeinde

1.2 Projektziele

Die Anforderungen an das Projekt sind sehr vielfältig. Sämtliche Rahmenbedingungen, Strategien, Richtpläne und Interessen der Politik, des Gewerbes und der Bevölkerung sind möglichst umfassend zu berücksichtigen. Dabei stehen mit der soeben abgeschlossenen Ortsplanung Lyss aktuelle Planungsinstrumente zur Verfügung.

Hauptziele

Die drei Hauptziele sind:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reduktion der Trennwirkung der Strassen
- Aufwertung des gesamten öffentlichen Raums

Teilziele

Die drei Hauptziele umfassen die folgenden Teilziele, welche es aufeinander abzustimmen gilt:

- Verstetigen des motorisierten Individualverkehrs auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau
- Einhalten der minimalen Sichtweiten bei Strasseneinmündungen und auf Fussgängerstreifen
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende und Radfahrende
- Attraktive, zentrumsbildende Strassenraumgestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhalt einer sicheren Längsparkierung entlang der Kantonsstrassen
- Gute Erreichbarkeit der Läden im Zentrum
- Betriebssicherheit des öffentlichen Verkehrs
- Umsetzung der Vorschriften für behindertengerechtes Bauen
- Beseitigen von Unfallschwerpunkten

2 Mitwirkungsverfahren

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde am 26. Mai 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt und vom 26. Mai bis am 22. Juni 2014 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

Öffentliche Auflage

Die Pläne mit dem Erläuterungsbericht konnten zwischen dem 26. Mai und dem 22. Juni 2014 bei der Abteilung Bau + Planung der Gemeinde Lyss eingesehen werden. Das Mitwirkungsverfahren endete am 30.Juni 2014.

Das Mitwirkungsverfahren wurde im Amtsblatt des Kantons Bern und dem Anzeiger Aarberg publiziert.

Eingaben

Bei der Gemeinde Lyss oder dem OIK III gingen insgesamt 36 Mitwirkungseingaben (Nummerierung: A1 bis A36) ein.

Publikation Mitwirkungsbericht

Der Mitwirkungsbericht zum Betriebs- und Gestaltungskonzept wird nach der Verabschiedung durch den OIK III des Tiefbauamts Kanton Bern und die Gemeinde Lyss (Gemeinderat) auf der Internetseite der Gemeinde (www.lyss.ch) publiziert. Der Bericht kann zudem bei der Abteilung Bau + Planung der Gemeinde Lyss eingesehen werden.

2.1 Eingegangene Stellungnahmen

Bei der Gemeinde Lyss oder dem OIK III gingen insgesamt 36 schriftliche Stellungnahmen ein.

Davon: 14 Private (P)
7 Firmen / Geschäfte (G)
15 Organisationen (O)

2.2 Auswertung der Stellungnahmen

Sämtliche Punkte der Mitwirkungseingaben wurden eingehend beurteilt und hinsichtlich einer Berücksichtigung im Projekt geprüft.
Die Auswertung der Eingaben gliedert sich nach dem Fragebogen aus der Mitwirkung. Ähnliche und gleiche Stellungnahmen wurden, wo sinnvoll, zusammengefasst.
Die Resultate der Auswertung sind auch mittels Balkendiagrammen grafisch dargestellt.

Dabei gilt:

	grün	= grosse Akzeptanz
	hellgrün	= mehrheitliche Akzeptanz
	orange	= tiefe Akzeptanz
	rot	= keine Akzeptanz
	grau	= keine Angabe

Folglich steigt die Projektakzeptanz mit zunehmendem grünem Balkenanteil.
Die Resultate der Auswertung können den nachfolgenden Kapiteln entnommen werden. Die jeweilige Angabe der Nummer zeigt auf, wer sich zum entsprechenden Thema geäussert hat.

2.3 Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit

Die Mitwirkung zeigt, dass das vorgeschlagene Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) auf eine breite Akzeptanz in der Lysser Bevölkerung stösst.
Geäusserte Bedenken sind hauptsächlich in der Änderung der Fussgängerführung (Fussgängerstreifen) und beim Wegfall der Ampelanlage bei der Kreuzgasse (Sicherheit Schulkinder) zu finden.
Die Auswertung der Mitwirkung zeigt weiter, dass die Massnahmen des BGK zwar begrüsst werden, aber eine gewisse Verunsicherung herrscht, wie sich die Verkehrsteilnehmenden künftig in Lyss verhalten werden.
Die Lysserinnen und Lysser sind grundsätzlich für die neue Gestaltung. Es ist aber zentral, dass die Bevölkerung über die weiteren Projektschritte gut informiert wird und auf die neue Gestaltung „ihres“ Ortszentrums vorbereitet werden.
Den Mitwirkungseingaben sind folgende Hauptanliegen zu entnehmen, welche in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft oder konkretisiert werden:

- Geschwindigkeitsregime
  Es wird befürchtet, dass die unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Verwirrung unter den Verkehrsteilnehmenden führen. Die vorgeschlagenen Tempobeschränkungen werden im weiteren Projektverlauf kritisch hinterfragt.

- Ausdehnung der Streckensignalisation Tempo 30 km/h
  Diverse Eingaben verlangten eine Ausdehnung der Streckensignalisation bis zum Bärenkreisel und bis zur Coop Tankstelle oder sogar bis zum Sonnenkreisel. Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird aber nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht die vorgeschlagene Streckensignalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss.
- Aufhebung Ampelanlagen Kreuzgasse und Walkeweg
  Die Aufhebung der Ampelanlage bei der Kreuzgasse ist vor allem wegen der wichtigen Langsamverkehrsquerung (Schulweg) umstritten. Bei der Ausfahrt aus dem Walkeweg werden Kapazitätsengpässe befürchtet. Die beiden Knoten werden in den weiteren Projektschritten nochmals näher überprüft. Insbesondere die Sicherheit des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse muss bei diesen Betrachtungen im Fokus stehen.
- Kosten / Nutzen des umgestalteten Hirschenkreisel
  Die angepasste Kreiselform wird mehrheitlich gutgeheissen, jedoch wird der Nutzen der Umgestaltung im Bezug zu den erwarteten Kosten in Frage gestellt. Ob die Umgestaltung realisiert wird ist noch nicht entschieden und wird in den nächsten Phasen weiter geprüft.
- Fussgängerführung
  Die Aufhebung der Fussgängerstreifen im Bereich der Streckensignalisation Tempo 30 km/h und das damit verbundene „Flächige Queren“ wird kontrovers diskutiert. Die Mitwirkung zeigt, dass begleitende Massnahmen während der nächsten Projektphasen notwendig sind, um die Bevölkerung auf die neue Verkehrssituation in Lyss vorzubereiten und das Verständnis zu fördern. Weiter sind die Massnahmen, mit dem Fokus auf die Sicherheit des Langsamverkehrs, nochmals zu hinterfragen.
- Gestaltung Marktplatz
  Die Gestaltung des Marktplatzes wird in den nächsten Projektschritten weiter konkretisiert. Wie das richtige Vorgehen für Lyss genau aussieht, wird die Gemeinde in den nächsten Projektphasen entscheiden.
- Parkierung
  Die neue Parkierung wird grundsätzlich begrüsst. Bei gewissen Liegenschaften (z.B. BEKB) ist die Parkplatzsituation aufgrund der Mitwirkungseingaben nochmals zu prüfen.

3 Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

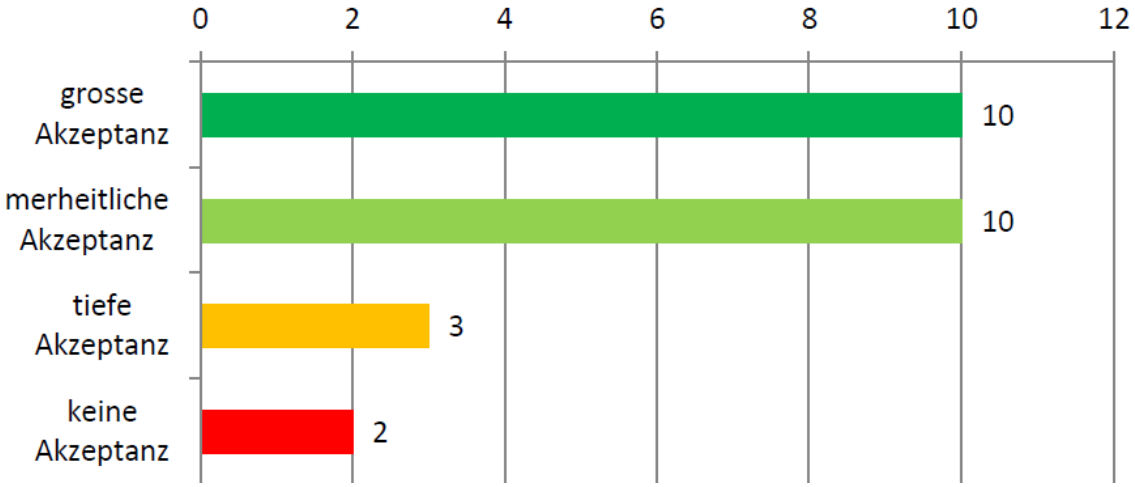
Die Auswertung und die Stellungnahmen zu den einzelnen Mitwirkungseingaben erfolgt nach der gleichen Abfolge wie der Fragebogen zur Mitwirkung. Die Fragen sind gegliedert nach den Themen Verkehr, Gestaltung, Sicherheit und „weitere Punkte / Bemerkungen".

3.1 Verkehr

Frage: Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Verkehr?

a. Änderung Geschwindigkeitsregime

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.1	Die Änderung des Temporegimes von 50 km/h auf 30 km/h an der Bielstrasse und der Hauptstrasse soll etappenweise erfolgen.	A1	Die Massnahmen werden in Abstimmung mit der Gemeinde und den Werkeigentümern, welche ihre Werkleitungen im betroffenen Perimeter erneuern, umgesetzt. Ein Vorgehen in Etappen ist aus bautechnischen und auch finanziellen Überlegungen bereits vorgesehen.	x			
1.2	Der Bereich der Streckensignalisation Tempo 30 km/h soll auf den Abschnitt Mühleplatz (Altersheim) bis zum Birkenweg (Coop Tankstelle) ausgedehnt werden.	A2	Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht die vorgeschlagene Streckensignalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss.			x	
1.3	Die Streckensignalisation Tempo 20 km/h im Abschnitt Marktplatz / Aarbergstrasse ist in Ordnung.	A2	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
1.4	Die Änderung des Temporegimes wird unterstützt.	A3, A8, A10, A11, A15, A16, A27, A30, A31, A32, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
1.5	Der Bereich der Streckensignalisation Tempo 30 km/h soll beim Mühleplatz (Altersheim), unmittelbar nach dem Bärenkreisel beginnen, da hier das Zentrum anfängt und es hier mittelfristig mehr leben geben wird (Renovation Mühle, Jugendfachstelle, etc.).	A3	Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht der vorgeschlagene Streckensignalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.6	Durch die diversen Geschäfte, Restaurants, das Kino und die Dienstleistungsbetriebe im Abschnitt Fabrikstrasse bis Birkenweg, ist der Publikumsverkehr dort intensiv und Zu- und Wegfahrten häufig. Die Streckensignalisation 30 km/h soll daher bis zum Birkenweg verlängert werden.	A7, A19	Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht die vorgeschlagene Strecken-signalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss. Zudem eignet sich der erwähnte Abschnitt aufgrund der Randnutzungen und des Charakters des Strassenzugs nicht für eine Streckensignalisation 30 km/h.			x	
1.7	Für eine Änderung des Geschwindigkeitsregimes besteht keine zwingende Veranlassung. Eine Temporeduktion auf 30 km/h würde zu einem Verkehrschaos führen, weil eine langsam fahren-de Radfahrerin von einem Sattelschlepper oder Rübentransporter, bei einem Tempolimit von 30 km/h, nicht mehr überholt werden könnte, d.h. der Motorfahrzeugverkehr und der Langsamverkehr könnten sich nicht mehr entflechten. Erhöhtes Unfallrisiko. Zu-nahme an Umweltbelastung.	A9	Der motorisierte Individualverkehr wird im Normalfall die Radfahrenden überho-len können. Es ist möglich, dass die Radfahrenden in gewissen Abschnitten nicht mehr vom Schwerverkehr überholt werden können. Solche Verkehrskonzepte funktionieren schon heute an bestehenden Strasse-abschnitten. Dort ist auch zu beobachten, dass das Unfallrisiko abnimmt und die Umweltbelastungen sinken.				x
1.8	Es soll auf den Strassen von Lyss ein einheitliches Temporegime von 30 km/h eingeführt werden, also auch auf dem Marktplatz und in der Bahnhofstrasse. Dies führt zu einer Vereinheitlichung und klare Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer (Fahrzeuge haben Vortritt).	A10	Die Bahnhofstrasse und ihr Temporegime ist nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts. Jedoch unterstreicht die Fortsetzung der Begegnungszone auf dem Marktplatz die Wichtigkeit dieser Achse für die Gemeinde Lyss. Die Geschwin-digkeitsregime werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	
1.9	Die Ampeln sollen die Tor-Wirkung ergeben für den Abschnitt mit Tempo 30 km/h.	A10	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht vor, dass die Ampeln entfernt wer-den. Die Übergänge auf die Abschnitte mit der Streckensignalisation 30 km/h werden gestalterisch so ausgebildet, dass die Änderung des Geschwindigkeits-regimes wahrgenommen werden kann.			x	
1.10	Damit kein „Tempowirrwarr" entsteht soll der Marktplatz nicht auf Tempo 20 km/h beschränkt werden.	A11, A12, A15, A21, A27, A31	Die Geschwindigkeitsregime werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.11	Ausdehnung der Streckensignalisation Tempo 30 km/h Richtung Biel bis mindestens zur Einmündung Mattenweg.	A14, A19	Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht die vorgeschlagene Streckensignalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss.			x	
1.12	In Richtung Bern sind wir mit dem vorliegenden Beginn der Streckensignalisation 30 km/h einverstanden. Es ist aber wichtig, dass dieser nicht reduziert wird. Die Kreuzung Kreuzgasse, welche eine wichtige Querung für Schulkinder darstellt, soll unbedingt innerhalb der Streckensignalisation 30 km/h liegen.	A14	Der Beginn der Streckensignalisation 30 km/h auf der Hauptstrasse ist im Konzept vor (südlich) der Kreuzgasse vorgesehen. Der Knoten Hauptstrasse / Kreuzgasse und die Fussgängerquerungen liegen also innerhalb der Streckensignalisation 30 km/h.	x			
1.13	Die Fortführung der Begegnungszone vom Hirschenkreisel Richtung ESAG-Kreisel ist sinnvoll und wertet in Kombination mit der Neugestaltung des Marktplatzes das Zentrum auf.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
1.14	Damit auf der relativ kurzen Strecke zwischen Hirschenplatz und ESAG-Kreisel nicht zwei verschiedene Geschwindigkeitsvorschriften mit unterschiedlichen Vortrittsregelungen zur Anwendung kommen, fordern wir die Ausdehnung der Begegnungszone bis zum ESAG-Kreisel. Dadurch wird die zentrale Langsamverkehrsachse konsequent umgesetzt.	A14, A19	Der Bereich des Viehmarktplatzes eignet sich durch den Charakter des Abschnitts nicht zur Einführung einer Begegnungszone.				x
1.15	Weil die Lichtsignalanlage Bielstrasse / Fabrikstrasse den Fussgängerübergang nicht mehr sichert, muss die Geschwindigkeitsvorgabe Tempo 30 km/h vor der Kreuzung Fabrikstrasse gelten. Wir sehen den Beginn ungefähr bei der Liegenschaft Bielstrasse 19 (Tabaklädeli). Alternativ ist die Erstellung eines Fussgängerstreifens direkt vor Beginn der Streckensignalisation 30 km/h, im Bereich des bestehenden Fussgängerübergangs zu prüfen.	A16, A31	Die Streckensignalisation wird vor dem Knoten Bielstrasse / Fabrikstrasse, also wie gefordert, erfolgen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.16	Die vorgeschlagenen Tempo- und Vortrittsregelungen (20er, 30er, 50er) sind zu stark vermischt.	A18	Die Geschwindigkeitsregime werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	
1.17	Weiter sei erwähnt, dass die ausserordentliche Bewilligung eines Fussgängerstreifens das Konzept der Streckensignalisation 30 km/h vom langsamen, aber flüssigen Verkehr unterläuft und somit den versprochenen Effekt in Frage stellt.	A18	Wir gehen davon aus, dass der Fussgängerstreifen bei der Kreuzgasse gemeint ist. Zur Sicherung der wichtigen Schulwegverbindung ist die Anordnung eines Fussgängerstreifens bei diesem Übergang sinnvoll und zweckmässig. Der Einfluss dieses Übergangs auf den Verkehrsfluss im Zentrum von Lyss ist marginal.				x
1.18	Insbesondere für die Schulwege der Kinder sind die aus den verschiedenen Tempi resultierenden Vortrittsregimes nicht zumutbar.	A18	In der heutigen Verkehrserziehung werden die Schulkinder so erzogen, dass sie eine Strasse (auch bei einem Fussgängerstreifen) erst queren sollen, wenn ein Fahrzeug vollständig stillsteht. Die Schüler werden also die Strasse, unabhängig vom Tempo- und Vortrittsregime erst queren, wenn ihnen ein Automobilist den Vortritt gewährt. Von Kindern im Teenageralter, wie auch von Erwachsenen, können wir erwarten, dass sie die grundlegenden Verkehrsregeln kennen und die unterschiedlichen Vortrittsregelungen richtig anwenden.				x
1.19	Wir beantragen die maximal zugelassene Geschwindigkeit auf der Achse Hauptstrasse – Bielstrasse bei 50 km/h zu belassen. In verkehrsruhigen Zeiten ist Tempo 50 km/h auf dieser Hauptverkehrsachse durchaus sinnvoll. Das Argument, dass mit tiefer Tempobeschränkung ein höherer Verkehrsdurchsatz möglich sei, ist nicht stichhaltig, denn in verkehrsstarken Zeiten geht die effektiv gefahrene Geschwindigkeit im Ortszentrum automatisch zurück. Zudem wird Tempo 50 km/h erfahrungsgemäss viel besser akzeptiert, während dem eine Tempo 30 km/h Limite von vielen Verkehrsteilnehmern überschritten wird.	A18, A34	Die Argumentation erfolgt sehr stark aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die vorgeschlagene Lösung soll jedoch die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer fördern und die Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Zentrum von Lyss erhöhen. Eine Tempolimite von 30 km/h wird durchaus akzeptiert. Wichtig ist, dass die Gestaltung der Strasse das Temporegime unterstützt. Weiter dürfen die Abschnitte mit einer Streckensignalisation Tempo 30 km/h nicht zu lang sein (<500m) und sind klar zu begrenzen (zu signalisieren). Die durch den betrachteten Querschnitt fahrende Verkehrsmenge ("Verkehrsdurchsatz") kann in den Spitzenzeiten durch die bessere Gestaltung und den stetigeren Verkehrsfluss leicht verbessert werden. Es besteht jedoch kein Anspruch im Projekt die Leistungsfähigkeit der Strassen im Zentrum von Lyss zu erhöhen.				x

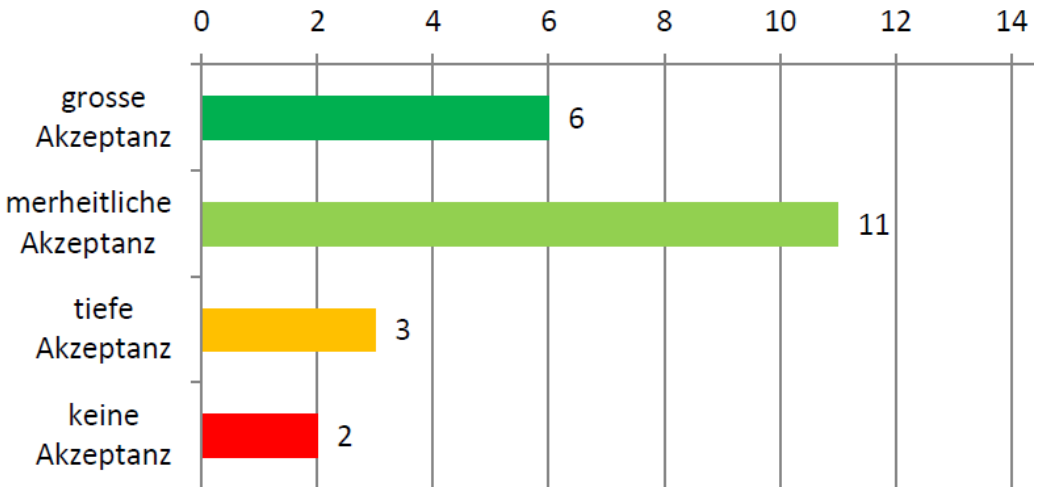
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.20	Wir beantragen auf dem Streckenabschnitt Marktplatz die heutige Tempobeschränkung von 30 km/h zu belassen. Bereits diese starke Tempolimitierung wird gemäss Erläuterungsbericht nur ungenügend respektiert. Eine zusätzliche Senkung der Tempolimite auf 20 km/h könnte nur mit dem Einbau von unverhältnismässigen Verkehrsschikanen durchgesetzt werden.	A18	Die vorgeschlagene, moderate Umgestaltung im Bereich des Marktplatzes lässt sowohl eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wie auch von 20 km/h zu. Der Entscheid über das Tempolimit wir in den nächsten Projektschritten festgelegt. Teil des Projektes ist auch, dass die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten ein Jahr nach Fertigstellung kontrolliert werden (Kontrolle der Wirksamkeit). Bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeit (egal ob 30 oder 20 km/h) können auch nachträglich zusätzliche Massnahmen angeordnet werden.			x	
1.21	Erweiterung der Begegnungszone über die Lyssbachbrücke bis mindestens auf Höhe Aarbergstrasse 27.	A19	Der Bereich des Viehmarktplatzes eignet sich durch den Charakter des Abschnitts nicht zur Einführung einer Begegnungszone.				x
1.22	Die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse (BEKB – Fabrikstrasse) und dem Marktplatz ist zu begrüssen. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sorgt für mehr Sicherheit für den Langsamverkehr und für die Verstetigung des MIV.	A23	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
1.23	Eine Erweiterung von Tempo 30 km/h von Bären- bis Sonnenkreisel wäre zu prüfen.	A23, A33	Eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h wird nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt. Zudem entspricht die vorgeschlagene Streckensignalisation 30 km/h dem inneren Bereich der Kernzone von Lyss.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
1.24	Im Mittelpunkt der geplanten neuen Ortsdurchfahrt steht die Reduktion des Geschwindigkeitsregimes auf der Hauptachse Bielstrasse – Hauptstrasse von 50 km/h auf 30 km/h sowie die Einführung der Begegnungszone mit 20 km/h auf der Aarbergstrasse im Bereich des Marktplatzes. […] Wir sind seit mehreren Jahrzehnten in der Unfallverhütung aktiv und befassen uns seit mehr als einem Vierteljahrhundert mit dem Thema Verkehrsberuhigung in Quartieren mit schwachem Verkehr. Wir stehen somit Tempo 30 km/h nicht grundsätzlich negativ gegenüber. Wir verlangen allerdings, dass für die Einführung einer Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung ein reeller, objektiver Bedarf besteht, das Projekt den gesetzlichen Vorschriften entspricht und von den Anwohnern sowie der Bevölkerung allgemein angenommen wird. Auch langjährige Erfahrungen der BFU haben gezeigt, dass Tempo 30 km/h nur auf siedlungsorientierten Strassen die gewünschte Wirkung hat, d.h. wirklich eingehalten wird, nicht aber auf verkehrsorientierten Strassen; dies gilt umso mehr für Begegnungszonen mit Tempo 20 km/h, bei denen Fussgänger generell Vortritt haben. Tempomessungen auf der Aarbergstrasse zwischen Hirschenkreisel und ESAG-Kreisel haben ergeben, dass die dort bereits heute geltende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird, die v85 (durchschnittliches Tempo von 85 % der Fahrzeuge) beträgt 44 km/h. Auf diesem Abschnitt, im Bereich des Marktplatzes soll nun mit der Schaffung einer Begegnungszone die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt werden. Den Marktplatz passieren in der verkehrsreichsten Stunde des	A28	Wie in der Mitwirkungseingabe bereits festgestellt wird, zeigen die langjährigen Erfahrungen der BFU, dass sich eine Streckensignalisation mit Tempo 30 km/h nur auf siedlungsorientierten Strassen bewährt. Genau diesem Umstand trägt das Betriebs- und Gestaltungskonzept Rechnung. Die Abschnitte, auf welchen das Geschwindigkeitsregime geändert werden soll, sind siedlungsorientiert und eignen sich daher für eine Geschwindigkeitsreduktion. Die vom Konzept betroffenen Strassen (Haupt- / Bielstrasse, Marktplatz) sind jedoch heute verkehrsorientiert gestaltet und räumen dem motorisierten Verkehr die höchste Priorität ein. Zusammen mit der Geschwindigkeitsreduktion werden die Strassen auch siedlungsverträglicher gestaltet. So können die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, aber auch die des Gewerbes und der Anwohnenden, berücksichtigt werden. Die siedlungsorientierte Gestaltung unterstützt die Einhaltung der Geschwindigkeit und fördert erwiesenermassen die Aufmerksamkeit des motorisierten Individualverkehrs und die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Eine Ergänzung zu den Verkehrszahlen: Wie richtig erkannt wurde, beträgt die v85 auf dem Abschnitt Marktplatz ESAG-Kreisel 44 km/h. Dies ist jedoch nicht die Durchschnittsgeschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge gefahren wird (diese wäre in der Tat höchst bedenklich), sondern die Geschwindigkeit, welche von 85 % der Fahrzeuge unterschritten wird. 85 % der Fahrzeuge fahren also auf dem Abschnitt Marktplatz ESAG-Kreisel zwischen 0 und 44 km/h. Ein grosser Teil der Fahrzeuge hält also bereits heute die Geschwindigkeitslimite ein. In einer Begegnungszone mit Tempo 20 km/h haben die Fussgänger (gleich wie bei Fussgängerstreifen) Vortritt vor dem MIV. Der Unterschied ist aber, dass Zufussgehende die Strasse nach Ihren Bedürfnissen queren können und nicht an einen bestimmten Punkt. Wie bereits erwähnt, steigt die gegenseitige Rück-				x

	Tages zwischen 17.00 h und 18.00 h über 750 Fahrzeuge, verteilt über den ganzen Tag sind es ca. 8'000 Fahrzeuge. Wenn nun auf diesem Abschnitt die Fussgänger jederzeit Vortritt haben, wird die Verkehrssicherheit nicht automatisch erhöht, vielmehr sind kritische Situationen zwischen den sich auf der chaussierten Fläche begegnenden Fussgängern und PWs zu befürchten. Weiter wird unweigerlich der Verkehrsfluss reduziert, was in Spitzenzeiten einen Rückstau auf den Hirschenkreisel zur Folge haben wird. Der Hirschenkreisel ist bereits heute überlastet und Ursache für Rückstaus auf der gesamten Ortsdurchfahrt Lyss, insbesondere auf der Bielstrasse, die gemäss Messungen täglich 11'300 PWs aufzunehmen hat, aber auch auf der Hauptstrasse und der Bürenstrasse.		sichtnahme bei reduzierter Geschwindigkeit und bei einer siedlungsorientierten Gestaltung. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Fussgänger und Fussgängerinnen im Normallfall den Vortritt nicht erzwingen, sondern Lücken zwischen den Fahrzeugen nutzen um die Strasse zu queren. Je tiefer die Geschwindigkeit, desto einfacher ist es eine Strasse so zu überqueren. Beobachtungen auf siedlungsorientierten Abschnitten diverser Ortschaften (auch in Lyss) zeigen, dass viele Zufussgehende dies bereits heute so praktizieren. Es ist also nicht mit zusätzlichen Rückstaus zu rechnen. Sondern der Verkehr wird durch die tiefere Geschwindigkeit und die geänderte Vortrittsregelung flexibler. Dies verstetigt auch den Verkehrsfluss.				
1.25	Zwischen Hirschen- und ESAG-Kreisel wollen wir die Gestaltung wie geplant, aber die Strasse soll in eine 30er Zone umgewandelt werden, da nebenan genügend Flanierraum ist.	A31	Die vorgeschlagene, moderate Umgestaltung im Bereich des Marktplatzes lässt sowohl eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, wie auch von 20 km/h zu. Der Entscheid über das Tempolimit wird in den nächsten Projektschritten festgelegt.			x	
1.26	Insbesondere Tempo 20 km/h auf dem Marktplatz ist nicht akzeptabel! Dies kommt einer Schliessung gleich.	A33	Die Geschwindigkeitsregime werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft. Eine Streckensignalisation mit Tempo 20 km/h bedeutet keineswegs eine Schliessung des jeweiligen Strassenabschnitts. Es können weiterhin sämtliche Fahrzeuge den Strassenabschnitt befahren. Die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs wird lediglich dem Strassencharakter und den Randnutzungen angepasst.			x	
1.27	Zu den Hauptverkehrszeiten kann man sowieso nicht mehr als 20-30 km/h fahren somit ist eine 20-30er Zone sicherlich unnötig und würde beim Volk der Gemeinde nicht gut ankommen.	A34	Die Geschwindigkeitsregime werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	
1.28	Langsamer Verkehr = weniger Lärm: gute Lösung	A35	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

b. Parkierung

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
2.1	Die Parkplätze vor dem Feel Good werden als sinnvoll erachtet.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
2.2	Wenn es die Platzverhältnisse zulassen, werden auch vor dem Büchler Gebäude (Outlet) Parkplätze befürwortet.	A1	Die Bestrebungen des Projekts bestehen darin, die vorhandenen Parkplätze für das Gewerbe zu erhalten. Da im Walkeweg und in der Einstellhalle des Seelandcenters für das Büchler Gebäude (Outlet) bereits Besucherparkplätze vorhanden sind, sind bei diesem Grundstück keine zusätzlichen Parkfelder vorgesehen.				x
2.3	Das Längsparkieren an Strassen mit Tempo 30 km/h ist mit Gefahren verbunden (Kollision mit Velofahrer bei unachtsamen öffnen der Autotür).	A1	Dieser Gefahr sind sich das OIK III und die Planer bewusst. Die Längsparkfelder weisen daher einen Abstand von 70 cm zum Strassenrand auf. Die Radfahrenden werden also nicht durch sich öffnende Autotüren gefährdet und auch das Aussteigen aus einem parkierten Auto ist gefahrenlos möglich.	x			
2.4	Die parkierten Autos vor dem Feel Good können unter Umständen die Sicht für Automobilisten aus dem Walkeweg behindern.	A1	Bei der Anordnung der Parkfelder wurden die geforderten Sichtweiten berücksichtigt und sind eingehalten.	x			
2.5	Die Parkplätze entlang des La Tour Gebäudes sind kaum zu rechtfertigen. Auch wenn im La Tour Gebäude auf der Bielstrassenseite Schaufenster erstellt werden, so werden die Geschäfte kaum von der Bielstrasse her erschlossen werden (nicht ebenerdig, Treppe erforderlich).	A1	Die im Projekt dargestellten, öffentlichen Parkplätze beim La Tour bringen dem ganzen Gewerbe an der Bielstrasse einen Nutzen. Die Parkplätze wurden so angeordnet, dass sie sicher und lagemässig sinnvoll sind.				x
2.6	Die Parkplätze vor der BEKB sollten unverändert bestehen bleiben.	A1	In der heutigen Verkehrsplanung werden Parkplätze, welche ein Rückwärtsausfahren auf eine Strasse erfordern, aus Sicherheitsgründen vermieden. Der OIK III erlaubt bei Neu- und Umbauten keine Parkfelder mehr, welche ein Rückwärtsausfahren auf eine Kantonsstrasse erfordern. Die Situation mit der Parkplatzanordnung bei der BEKB wird in den nächsten Projektschritten jedoch überprüft.			x	
2.7	Die Parkplätze sollen gemäss dem vorgeschlagenen Konzept umgesetzt werden.	A2, A8, A14, A15, A30, A31, A32, A34	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
2.8	In Lyss hat es grundsätzlich zu viele Parkplätze. An der Hauptstrasse mögen sie begründet sein, allerdings stellen sie eine Gefährdung für Kinder dar, welche die Strasse queren möchten.	A3	Bei der Anordnung der Parkierung wurde darauf geachtet, dass die geforderten Sichtweiten eingehalten werden. Auch die Einführung der Höchstgeschwindigkeit 30 km/h soll dazu beitragen, dass die Sicherheit der Zufussgehenden (insbesondere auch von Kindern) verbessert wird (z.B. kürzerer Bremsweg).	x			
2.9	Beim Bancomat der UBS müssen Verhältnisse geschaffen werden, dass kein Kurzzeitparking quer auf der Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Hotel Weisses Kreuz und Häusler mehr möglich ist. Dies muss durch eine entsprechende Gestaltung der Einfahrt zum UBS-Tiefparking unterbunden werden. Allenfalls sind Kurzzeitparkplätze (Bancomat-Parkplätze) entlang des Marktplatzes vorzusehen.	A8	Ob beim Bancomaten der UBS wirklich Handlungsbedarf besteht, auf welchen mit den vorgeschlagenen Massnahmen oder ähnlichem reagiert werden muss, ist mit der Gemeinde zu klären. Die Situation beim Bancomat der UBS wird in den nächsten Projektschritten überprüft.			x	
2.10	Die bestehende Parkplatzsituation soll belassen werden.	A9	Mit der Änderung der Parkierung im Konzept reagieren wir auf die heute aktuellen Anforderungen der Bevölkerung und insbesondere auch des Gewerbes. Die Sicherheit im Ortszentrum von Lyss wird mit der neuen Parkplatzanordnung für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.				x
2.11	Es sollen grundsätzlich möglichst viele Parkplätze oberirdisch auf allen Strassenabschnitten für die Konsumenten der angrenzenden Geschäfte vorhanden sein.	A10	Das vorliegende Konzept trägt diesem Umstand Rechnung.	x			
2.12	Vor dem Seeland Center auf der Bielstrasse werden 2 zusätzliche Parkplätze gefordert. Ebenfalls braucht es im Abschnitt Marktplatz (Modehaus Knecht / UOMO und bei der UBS) insgesamt 4 zusätzliche Parkplätze.	A10	Die Parkplatzanzahl entlang der Strassen im Ortszentrum von Lyss wird gegenüber der heutigen Situation beibehalten. Im Abschnitt Bielstrasse werden zusätzliche Parkplätze geschaffen. Ausnahme ist die Situation bei der UBS (Bancomat), dort werden mögliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation geprüft.			x	
2.13	Nur Längsparkierung wird begrüsst.	A11	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

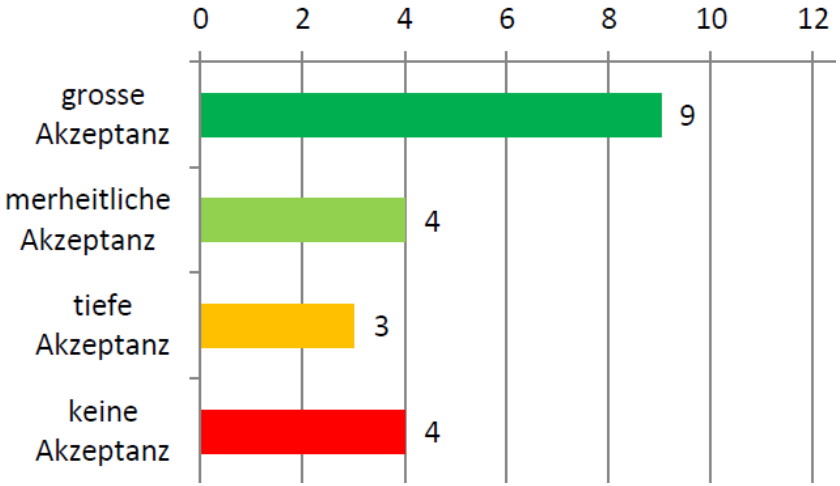
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
2.14	An folgenden Standorten sollten mehr Parkplätze entstehen: Pizza Portofino, bei TV Hirsiger und bei der Broki sollten 3-er statt 2-er Parkfelder entstehen.	A11, A27	Die Anordnung von zwei Parkfeldern in einer Gruppe erleichtert das Zu- und Wegfahren bei den Parkplätzen und ist kundenfreundlich. Die geforderten zusätzlichen Parkfelder sind aus Sicherheitsgründen (Langsamverkehr) schwierig. Die Parkplatzanordnung wird in den nächsten Projektschritten überprüft. Die Gestaltung der Vorplätze (Pizza Portofino) wird in den nächsten Projektschritten im Detail festgelegt.			x	
2.15	Das vorliegende Gestaltungskonzept beinhaltet noch Spielraum für die Schaffung von zusätzlichen Parkfeldern. Wir beantragen deshalb, dass weitere Parkplätze entlang der Hauptverkehrsachse geschaffen werden. Für die örtlichen Geschäfte ist es sehr wichtig, dass genügend oberirdische Parkplätze zur Verfügung stehen.	A18	Die Parkplatzanzahl entlang der Strassen im Ortszentrum von Lyss kann gegenüber der heutigen Situation beibehalten werden. Im Abschnitt Bielstrasse werden zusätzliche Parkplätze geschaffen. Zusätzliche Parkfelder sind aus Sicherheitsgründen (Langsamverkehr, Sichtweiten) schwierig. Die Parkplatzanordnung wird in den nächsten Projektschritten überprüft. Mit den vorhandenen Einstellhallen / Parkhäusern, stehen in der Gemeinde Lyss genügend Parkplätze zur Verfügung.			x	
2.16	Aktuell sind vor der Bank (BEKB) an der Hauptstrasse 28, 7 Parkplätze (PP), wovon 2 PP explizit für die Kundschaft der BEKB für das Langzeitparkieren ausgeschieden sind. Seitlich der Bank, an der Kreuzgasse, sind 2 Parkplätze für die Hausbenutzer. Im Gestaltungskonzept sind nur noch 4 Parkplätze an der Hauptstrasse und ein Parkplatz an der Kreuzgasse eingezeichnet. Die bestehende Anzahl PP und deren Art der Nutzung muss zwingend aufrecht erhalten bleiben. Wichtig ist, dass die Parkplätze auch für längeres Parkieren zur Verfügung stehen. Um die bestehende Anzahl der Parkplätze zu erhalten, ist in diesem Bereich von den Zweierpaketen abzusehen. Ansonsten muss deren Anordnung anders sein. Die Wegfahrt der eingezeichneten Parkplätze über die Parzelle Nr. 16 scheint nicht gelöst zu sein. Der bestehende Parkplatz „Optiker Schneider“ wird tangiert.	A20	Die Situation der Parkplätze bei der BEKB erweist sich als schwierig. Wir nehmen ihr Anliegen auf und werden es in den nächsten Projektphasen zusammen mit Ihnen näher prüfen und Lösungen suchen. Die Wahrscheinlichkeit, dass nicht mehr sieben Parkplätze vor der BEKB angeboten werden können ist aber hoch. Wie wir dem Schreiben entnehmen, wird jedoch akzeptiert, dass die heutige Situation mit dem rückwärts Ausfahren auf die Kantonsstrasse ab den Parkplätzen der BEKB einen unhaltbaren Zustand darstellt. Diese Situation wird mit dem vorliegenden Konzept verbessert und die dargestellte Situation ist auch aus Sicht der BEKB als kundenfreundlich zu beurteilen. Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkfeldern wird in den nächsten Projektphasen ebenfalls noch überprüft und die Gestaltungslösungen, auch mit den Nachbargrundstücken aufgezeigt.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
2.17	Der eingezeichnete Parkplatz an der Kreuzgasse; Wir gehen davon aus, dass die Erstellung des Parkplatzes, wie im Projekt eingezeichnet, durch den Kanton realisiert wird. Die 2 bestehenden Plätze, nicht im Plan eingezeichnet, müssen erhalten bleiben.	A20	Die Massnahmen im Konzept werden in den nächsten Phasen weiter ausgearbeitet. Wer bei den Anpassungen in den Gemeindestrassen oder bei privaten Grundstücken welche Kosten übernimmt, ist im Moment noch nicht abschliessend geregelt. Die bestehenden Parkplätze in der Kreuzgasse bleiben der Liegenschaft BEKB erhalten.		x		
2.18	Beim Coop Stigli sind Aussenparkplätze erwünscht.	A21	Dem Coop stehen durch die Einstellhalle genügend Parkplätze zur Verfügung. Mit dem Parkplatz auf dem Viehmarktplatz sind in unmittelbarer Nähe weitere (Aussen-)parkplätze vorhanden. Die Umgebung des Coop Stigli ist zudem als Fussgängerzone ausgeschieden.				x
2.19	Das Hotel verfügt über reservierte Parkplätze sowohl in der Einstellhalle als auch hinter dem Haus. Es stellt sich die Frage, ob die Parkfelder vor dem Haus nicht gänzlich aufgehoben werden könnten, was zusätzlich zu einer Aufwertung des Marktplatzes beitragen würde. Alternativ wäre auch denkbar, lediglich einige Kurzzeitparkplätze zu markieren. Auch das Hotel würde von einem grosszügigen Vorplatz profitieren, der für verschiedene hoteleigene Aktivitäten genutzt werden könnte.	A22	Die Anordnung der Parkplätze Hotel „Weisses Kreuz“ können in die Gestaltung des Platzes intergiert werden. Das Konzept / die Anordnung kann in den nächsten Projektphasen noch verfeinert werden. Die Parkplätze müssen aber bestehen bleiben.			x	
2.20	Bei der Anordnung der Parkplätze muss vor allem die Sicherheit des Langsamverkehrs gewährleistet sein.	A23	Die Anordnung der Parkplätze gemäss Konzept erhöht die Sicherheit des Langsamverkehrs.	x			
2.21	Die Anordnung von zusätzlichen Parkplätzen im Bereich Hirschenplatz bis Sonnenkreisel ist zu überdenken.	A23	Die Bestrebungen des Projekts bestehen darin, die vorhandenen Parkplätze für das Gewerbe zu erhalten. Die im Projekt dargestellten, öffentlichen Parkplätze in der Bielstrasse bringen dem ganzen Gewerbe einen Nutzen. Die Parkplätze wurden so angeordnet, dass sie sicher und lagemässig sinnvoll sind. Die Parkplatzanordnung wird in den nächsten Projektschritten überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
2.22	Schön, dass es vor dem La Tour Parkplätze gibt.	A27, A35	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
2.23	Situation beim Kiosk vis-à-vis Lysser Chäsi mit einbeziehen.	A31	Der Parkplatz liegt auf dem Privatgrundstück und wurde deshalb nicht einbezogen. In den nächsten Projektschritten kann die Parkplatzsituation beim Kiosk, in Absprache mit den Eigentümern, überprüft werden.			x	
2.24	Bei so vielen Tiefgaragenparkplätzen sind oberirdische Parkplätze unnötig.	A33	Für das Gewerbe in Lyss sind Parkplätze vor den Liegenschaften überlebenswichtig.				x
2.25	Parkfelder entlang dem La Tour sind überflüssig, da das Parking Gebäude La Tour genug freie Plätze hat, man sollte nicht wegen Bequemlichkeit der Leute sowas machen.	A34	Die im Projekt dargestellten, öffentlichen Parkplätze beim La Tour bringen dem ganzen Gewerbe an der Bielstrasse einen Nutzen. Die Parkplätze wurden so angeordnet, dass sie sicher und lagemässig sinnvoll sind.				x
2.26	Schade, dass es auf die ganze Länge doch eher weniger Parkplätze gibt. In Lyss sind übererdige Parkplätze gesucht und nicht unterirdische.	A36	Die Anzahl der Parkplätze in den betroffenen Strassenabschnitten wird mit dem vorliegenden Konzept keineswegs reduziert, sondern im Gegenteil sogar erhöht.	x			

c. Hirschenkreisel

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
3.1	Eine neue Anordnung der sichtbehindernden Verkehrsschilder wird begrüsst.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
3.2	Der Hirschenkreisel soll in seiner heutigen Form bestehen bleiben.	A1, A10, A21, A32	Die Änderung des Hirschenkreisels ist auch durch den Kanton noch nicht beschlossen und wird unter Berücksichtigung des Kosten / Nutzen-Verhältnisses in den nächsten Projektschritten noch überprüft.	x			
3.3	Durch die Änderung der Form soll der Kreisel für Lastwagen nicht attraktiver werden.	A1	Durch eine Änderung der Form wird der Kreisel für den Schwerverkehr nicht attraktiver. Es wird lediglich sichergestellt, dass der Kreisel weiterhin für den Schwerverkehr (inkl. landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Doppelanhänger) befahrbar bleibt.	x			
3.4	Die Blumenrabatten sind beizubehalten, da der Kreisel in der Mitte der Flanierzone (Bahnhofstrasse-Marktplatz) die Visitenkarte des Dorfes ist.	A1	Die neue Kreiselsituation dient primär der Verkehrssicherheit und dem Beruhigen des Verkehrsflusses. Aber auch der Wichtigkeit des Hirschenplatzes als Dreh- und Angelpunkt im Zentrum von Lyss wir entsprechend Beachtung geschenkt. In den nächsten Projektschritten wird die Kreiselgestaltung konkretisiert.	x			
3.5	Der Kreisel soll gemäss Konzept umgesetzt werden.	A2, A8, A27, A30, A33, A34, A35, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
3.6	Die Vereinfachung des Kreisels wird begrüsst.	A3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
3.7	Die Parkplatzanordnung vor dem Restaurant Hirschen soll sicherer gestaltet werden. Es kommt immer wieder vor, dass ein Auto rückwärts aus dem Parkplatz fährt und nicht auf den Langsamverkehr achtet.	A3	Man ist sich der schwierigen Situation bewusst. Die Parkplätze müssen aber erhalten bleiben. Es bieten sich alternative Wegverbindungen an (Hirschenmarkt), um den Parkplatz zu umgehen. Durch die geänderte Kreiselform und die Kanalisierung der Fahrzeuge durch die Pfosten wird die Situation für den Langsamverkehr verbessert.	x			

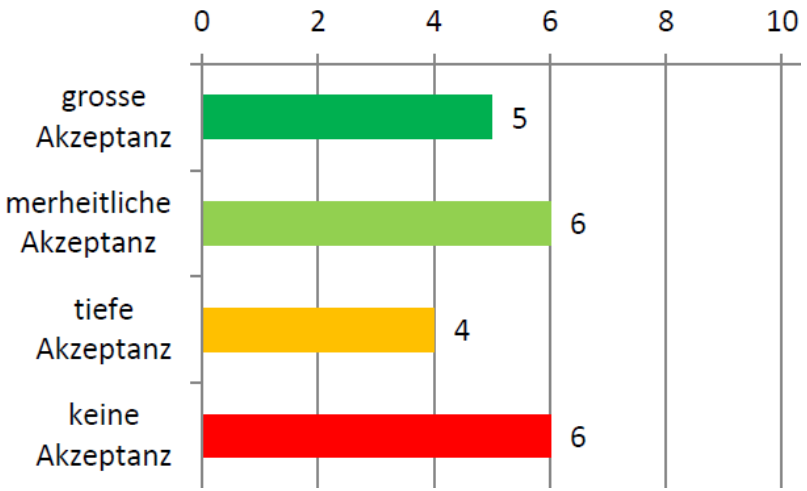
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
3.8	Die Abgrenzung der Fahrspur beim Hirschenkreisel mit Pfosten ist auf ihre Veloverträglichkeit zu prüfen.	A8	Die Pfosten stehen in genügendem Abstand zur Kreisfahrbahn und behindern die Radfahrenden nicht. Sie dienen in erster Linie dazu, die Zu- und Wegfahrt beim Restaurant „Il Cervo“ zu regeln.	x			
3.9	Keine Massnahmen am Innern des Kreisels. Die Radien am äusseren Fahrbahnrand sind für den LKW-Verkehr zu vergrössern, d.h. Pflanzenbeete aufheben.	A9	Der Brunnen in der Kreiselmitte bleibt unverändert bestehen. Die Befahrbarkeit des Kreisverkehrs für den Schwerverkehr wird, unabhängig von der Gestaltung, mit dem Nachweis der Schleppkurven überprüft.	x			
3.10	Die zusätzliche Ampelregelung im Kreisel (Busbevorzugung) muss überdacht und möglichst entfernt werden.	A10	Auf die Anlage zur Busbevorzugung kann aus heutiger Sicht nicht verzichtet werden. Mit der Umgestaltung ist jedoch eine Anpassung der Anlage (kürzere Rotphasen) zu prüfen.			x	
3.11	Der Kreiselinhalt sollte eher tief gestaltet werden.	A11	Die Gestaltung des Kreisels wird in den nächsten Projektphasen konkretisiert. In erster Linie ist beim Kreisel Hirschenplatz die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Da der Platz im Zentrum von Lyss steht, soll eine ansprechende Gestaltung auch eine gute „Visitenkarte“ für Lyss abgeben.	x			
3.12	Die ovale Gestaltung des Hirschenkreisels fördert den Verkehrsfluss und bringt für alle Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit, da sie mehr Zeit zum Einfahren bietet.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
3.13	Gute Idee, jedoch ist das Preis / Leistungs-Verhältnis fraglich.	A15	Die Änderung des Hirschenkreisels ist auch durch den Kanton noch nicht beschlossen und wird unter Berücksichtigung des Kosten / Nutzen-Verhältnisses in den nächsten Projektschritten noch überprüft.	x			
3.14	Wir beantragen den Hirschenkreisel in der heutigen runden Form zu belassen. Es ist keineswegs erwiesen, dass sich die vorgesehene, ovale Form in der täglichen Verkehrspraxis als besser erweist. Zudem entstehen der Gemeinde Lyss durch die Umgestaltung in die ovale Form beträchtliche Mehrkosten.	A18	Die Änderung des Hirschenkreisels ist auch durch den Kanton noch nicht beschlossen und wird unter Berücksichtigung des Kosten / Nutzen-Verhältnisses in den nächsten Projektschritten noch überprüft.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
3.15	Bei der Gestaltung des Hirschenkreisels ist die Variante Ovalkreisel klar zu bevorzugen. Die Neugestaltung soll aber nicht einer Kapazitätserweiterung dienen, sondern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen (Vermeidung von Sichtbehinderungen, Verstetigung des Verkehrs durch grössere Zeitlücken).	A23	Die neue Kreiselsituation dient primär der Verkehrssicherheit und dem Beruhigen des Verkehrsflusses. Die Kapazität wird dadurch nicht wesentlich erhöht. Aber auch der Wichtigkeit des Hirschenplatzes als Dreh- und Angelpunkt im Zentrum von Lyss wird entsprechend Beachtung geschenkt. In den nächsten Projektschritten wird die Kreiselgestaltung konkretisiert.	x			
3.16	Die Buspriorisierung ist beizubehalten.	A23	Die Priorisierung wird beibehalten, jedoch ist eine Optimierung der Anlage zu prüfen.			x	
3.17	Wir bezweifeln, ob durch den vorgesehenen Umbau des Hirschenkreisels dessen Kapazität insgesamt erhöht werden kann. Durch den Wegfall des Bypasses vom Marktplatz Richtung Hauptstrasse ist eher mit einer zusätzlichen Belastung des Kreisels zu rechnen (Verlangsamung für PWs aufgrund ungünstigem Winkel, LKWs müssen sogar den ganzen Kreisel umrunden), womit eine allenfalls positive Wirkung einer neuen, ovalen Kreiselform neutralisiert würde.	A28	Die Änderung des Hirschenkreisels ist auch durch den Kanton noch nicht beschlossen und wird unter Berücksichtigung des Kosten / Nutzen-Verhältnisses in den nächsten Projektschritten noch überprüft. Das Projekt hat keinen Anspruch die Kapazität des Hirschenkreisels zu erhöhen. Das Konzept soll aber den Verkehrsfluss verstetigen und die Sicherheit erhöhen. Durch den wegfallenden Bypass Marktplatz / Hauptstrasse entfallen gefährliche Fussgängerstreifen. PW's können weiterhin in die Hauptstrasse einbiegen. Die gefahrene Geschwindigkeit in einem Kreisel ist grundsätzlich tief. Als Argument gegen die Aufhebung des Bypasses kann deshalb kaum angeführt werden, dass die Belastung des Kreisels durch die noch tiefere Geschwindigkeit bei der Fahrbeziehung Marktplatz / Hauptstrasse steigt. Der Schwerverkehrsanteil auf dem Marktplatz liegt bei rund 4.7 % pro Tag, dies entspricht rund 185 LKW's Richtung Hirschenkreisel. Das bedeutet, dass gemäss den vorliegenden Verkehrszahlen die Fahrbeziehung ESAG-Kreisel / Hirschenplatz / Hauptstrasse / Bärenkreisel nur von ca. 11 LKW's pro Tag befahren wird. Dies hat keinen nennenswerten Einfluss auf die Belastung des Hirschenkreisels.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
3.18	Aufgrund der geplanten Pfosten beim Kreisel ist die Zu- und Wegfahrt zu unserem gemieteten Parkplatz vor der Liegenschaft Hauptstrasse Nr. 3 nicht mehr möglich bzw. massiv erschwert. Die Zu- und Wegfahrt zu den 3 Parkplätzen muss möglich bleiben.	A29	Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen wird in der weiteren Planung berücksichtigt.		x		
3.19	Zu beachten ist einzig, dass lange Fahrzeuge genügend Überfahrfläche zur Verfügung haben, z.B. Traktor mit 2 Anhängern.	A31	Die Schleppkurven bei der neuen Kreiselform wurden überprüft und sind für Lastwagen mit Anhänger und Sattelschlepper, sowie auch für Traktoren mit 2 Anhängern gewährleistet.	x			
3.20	Der vergrösserte Kreisel sollte optisch auch dann noch schön zur Geltung kommen.	A35	Eine optisch ansprechende Gestaltung des Kreisels wird in den nächsten Projektphasen geplant. Die heutige Gestaltung mit dem Brunnen soll möglichst erhalten bleiben.	x			

d. Fussgängerführung

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.1	Die Fussgängerstreifen sind beizubehalten, auch auf Strassen mit Tempo 30 km/h.	A1	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht so den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind keine Fussgängerstreifen anzuordnen. Einige Ausnahmen, z.B. in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus, sind möglich. Dieser Aspekt wurde auf dem Schulweg bei der Kreuzgasse berücksichtigt und der Fussgängerstreifen belassen.				x
4.2	Für die Fussgänger ist die Streckensignalisation Tempo 30 km/h ein Gewinn.	A3, A23	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.3	Fussgängerstreifen auf Schulwegachsen werden begrüsst.	A3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.4	Als Ersatz für den Mittelstreifen könnte der eine oder andere Fussgängerstreifen angebracht werden.	A4	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht so den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind keine Fussgängerstreifen anzuordnen. Einige Ausnahmen, z.B. in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus, sind möglich. Dieser Aspekt wurde auf dem Schulweg bei der Kreuzgasse berücksichtigt und der Fussgängerstreifen belassen.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.5	Die Fussgängerführung von der Tankstelle Logos zum Restaurant Schützen muss zwingend angepasst werden. Die Planung muss von einer stehenden Fahrzeugkolonne vom Hirschenkreisel bis zur BEKB ausgehen. Die zentrale Querung bei der Kreuzgasse wird bei jeder Aktivität in Lyss vom Langsamverkehr beansprucht und ist der zentrale Schulweg. Sie muss mit einer Optik von maximaler Sicherheit geplant werden. Die Querung ist mit einer Ampel oder mittels einem spezifischen Pförtnersystem zu sichern. So kann eine stehende Autokolonne vom Bärenkreisel her im Querungsbereich ausgeschlossen werden.	A8	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Stehende Kolonnen im Bereich der Querung können, wie bereits heute, nicht ausgeschlossen werden. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden wird die Querung auch in Zukunft sicher möglich sein. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
4.6	Das Raumproblem zwischen den Parkfeldern des Restaurant Schützen, dem Passierraum für Fussgänger und der Fahrbahn Kreuzgasse muss gelöst werden.	A8	Die Situation mit den Parkplätzen des Restaurants Schützen entlang der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektphasen überprüft.			x	
4.7	Vom Gebäude Optiker bis zur Kleiderreinigung entlang der Hauptstrasse muss genügend Raum zwischen den Treppenaufgängen zu den Geschäften und den Parkfeldern sichergestellt werden, damit auch Kinderwagen und Rollatoren zirkulieren können.	A8	Die Durchgangsbreiten zwischen den Aufgängen und den Parkfeldern betragen zwischen 1m und 1.25m Meter und reichen aus zum Passieren mit Kinderwagen und Rollatoren. Da die Reduktion der Gehwegbreiten nur auf kurzen Abschnitten geschieht, ist dies zulässig. Die Durchgangsbreiten werden in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	
4.8	Der Fussgängerstreifen beim Kino sollte Richtung Süden verschoben werden.	A8	Die Lage des Fussgängerstreifens wurde eingehend studiert und diskutiert. Die vorgeschlagene Lösung ist auch wegen der Fusswegverbindung vom Bahnhof in den Birkenweg immer noch die sinnvollste. Auch wenn der Fussgängerstreifen nach Süden verschoben würde, queren viele Zufussgehende die Strasse direkt vor dem Kino. Die Lage des Fussgängerstreifens wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.9	Die bestehende Situation ist bedarfsgerecht.	A9	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.10	An neuralgischen Punkten wie Schulwegen und Ausfahrten aus Kreiseln müssen die Fussgängerstreifen beibehalten werden.	A10	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht so den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind keine Fussgängerstreifen anzuordnen. Einige Ausnahmen, z.B. in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus, sind möglich. Dieser Aspekt wurde auf dem Schulweg bei der Kreuzgasse berücksichtigt und der Fussgängerstreifen belassen. Die Anordnung von Fussgängerstreifen beim Hirschenplatzkreisel wird in den weiteren Projektschritten nochmals geprüft.			x	
4.11	Es ist sehr wichtig, dass der Fussgängerstreifen beim Logos erhalten bleibt, da dieser von vielen Schülern benutzt wird.	A11	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Die Zufussgehenden können durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
4.12	Die Fussgängerführung nur mit markiertem Mittelbereich innerhalb der Streckensignalisation 30 km/h ist zu begrüssen, damit alle Teilnehmer ein einheitliches Verkehrsregime vorfinden.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.13	Das Vortritts-Regime der Strecken mit 30 km/h wird eine lange Eingewöhnung benötigen. Mit Fussgängerstreifen wäre alles klar. Fussgängerstreifen in Strecken mit Tempo 30 km/h sind jedoch schwer zu machen.	A15	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.14	Positiv sind die grösseren Flächen und die bessere Übersichtlichkeit für die Zufussgehenden und für Rollstuhlfahrende.	A16	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.15	Wir beantragen auf der Achse Hauptstrasse / Bielstrasse die Querung weiterhin mittels Fussgängerstreifen zu ermöglichen. Eine Querung der Hauptverkehrsachse ohne Fussgängerstreifen wäre für schwächere Fussgänger (Kinder, Senioren) auch bei Tempo 30 km/h viel zu schwierig, es würden laufend gefährliche Situationen entstehen.	A18	Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Gerade Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und kommen damit gut zurecht. Fussgängerstreifen sind in Abschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nur in unmittelbarer Nähe zu Schulen und Altersheimen zulässig. Dieser Aspekt wurde auf dem Schulweg bei der Kreuzgasse berücksichtigt und der Fussgängerstreifen belassen.				x
4.16	Im ganzen Perimeter des Gestaltungskonzepts werden die Fussgänger hinter den Parkplätzen durchgeführt, ausser im Bereich der Liegenschaft BEKB. Wir bitten Sie deshalb die Parkplätze grundsätzlich an den Rand der Hauptstrasse zu platzieren. Die Sicherheit der Fussgänger scheint uns wichtig.	A20	Die Anordnung der Parkplätze im Bereich der BEKB wurde gerade wegen der Sicherheit (der Fussgänger) so gewählt (Querung Hauptstrasse, Sichtweiten). Die Anordnung wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.		x		
4.17	Mit den zusätzlichen Mittelinseln werden auch die Schulwege sicherer, die Einhaltung und Durchsetzung des Geschwindigkeitsregimes ist aber gerade für die Schulwege ausschlaggebend.	A23	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.18	Die Parkierung auf den Gehwegen darf die FussgängerInnen in keinem Fall behindern.	A23	Die Fussgängerführung und die Anordnung der Parkplätze wurden im Konzept so gewählt, dass sich die beiden Verkehrsteilnehmenden gegenseitig nicht behindern.	x			

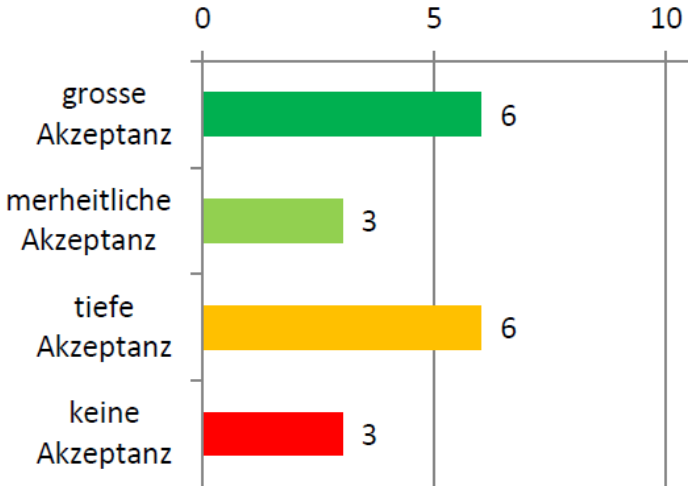
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.19	Das Verkehrsregime auf der Bielstrasse / Hauptstrasse (Streckensignalisation 30 km/h) ist vor allem auf erwachsene Personen ausgerichtet. Für Kinder und Jugendliche sind Fussgängerstreifen wichtige Orientierungshilfen und bieten aufgrund des Vortrittsrechts einen gewissen (Rechts-)schutz. In diesem Sinne befürwortet die Kommission die Beibehaltung eines Fussgängerstreifens bei der Schulweg-Querung an der Hauptstrasse (Höhe Garage Logos).	A24	Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Gerade Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und kommen damit gut zurecht. Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Die Zufussgehenden können durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden wird die Querung auch in Zukunft sicher möglich sein. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
4.20	Ein wichtiger Schülerübergang besteht auch bei der Kreuzung Aarbergstrasse / Herrengasse / Zeughausstrasse. Dort ist aber kein Fussgängerstreifen mehr geplant. Zudem ist es für die Schulkinder schwierig die verschiedenen Verkehrsregimes an dieser Stelle zu begreifen. Zwischen Hirschenplatz und Lyssbach ist eine Begegnungszone (Tempo 20 km/h mit Fussgängervortritt) vorgesehen. Ab Lyssbach soll aber weiterhin Tempo 30 km/h ohne Fussgängervortritt gelten. Diese Situation sollte noch einmal überdacht werden.	A24	In der heutigen Verkehrserziehung werden die Schulkinder so erzogen, dass sie eine Strasse (auch bei einem Fussgängerstreifen) erst queren, wenn ein Fahrzeug vollständig stillsteht. Die Schüler / Schülerinnen werden also die Strasse, unabhängig vom Tempo- und Vortrittsregime, erst queren, wenn ihnen die Autofahrenden den Vortritt gewähren. Von Kindern im Teenageralter wie auch von Erwachsenen können wir erwarten, dass sie die grundlegenden Verkehrsregeln kennen und die unterschiedlichen Vortrittsregelungen richtig anwenden. Ob bei dieser wichtigen Querung für die Schüler / Schülerinnen ein Fussgängerstreifen richtig ist, wird in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.21	Die Fussgängerführung ohne Fussgängerstreifen ist aus unserer Sicht für Schulkinder gefährlich. Dort wo Lichtsignale aufgehoben werden, braucht es mindestens Fussgängerstreifen.	A25	Die Forderung nach einem Fussgängerstreifen, dort wo eine Lichtsignalanlage aufgehoben wird, ist beim Übergang über die Hauptstrasse (Kreuzgasse) erfüllt. In der heutigen Verkehrserziehung werden die Schulkinder so erzogen, dass sie eine Strasse (auch bei einem Fussgängerstreifen) erst queren, wenn ein Fahrzeug vollständig stillsteht. Die Schüler / Schülerinnen werden also die Strasse, unabhängig vom Tempo- und Vortrittsregime, erst queren, wenn ihnen die Autofahrenden Vortritt gewähren. Gerade Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und setzen dies in der Praxis gut um.	x			
4.22	Die neue Fussgängerführung ist gut.	A27, A30	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
4.23	Vor allem im Bereich Hirschenplatz, aber auch entlang der ganzen Planung stellt sich folgende Frage: Begreifen alle Verkehrsteilnehmer die ändernden Vortrittsrechte? Wie sieht das Konzept für Blinde mit und ohne Führhunde aus? Unser Bedenken ist, ob die Sicherheit für die Fussgänger gewährt ist.	A31	Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Speziell Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und setzen dies in der Praxis gut um. Das Gestaltungskonzept berücksichtigt die generellen Gestaltungsregeln im Zusammenhang mit der Behindertengleichstellung. In den weiteren Projektschritten wird das Konzept mit den Behindertengleichstellungsorganisationen besprochen und konkretisiert.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
4.24	Fussgängerführung mit Streifen, auch für Kinder und gehbehinderte Menschen!	A32	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept und der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktion. Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Speziell Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und setzen dies in der Praxis gut um. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind, keine Fussgängerstreifen anzuordnen. Einige Ausnahmen, z.B. in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus, sind möglich. Dieser Aspekt wurde auf dem Schulweg bei der Kreuzgasse berücksichtigt und der Fussgängerstreifen belassen. Das Gestaltungskonzept berücksichtigt die generellen Gestaltungsregeln im Zusammenhang mit der Behindertengleichstellung. In den weiteren Projektschritten wird das Konzept mit den Behindertengleichstellungsorganisationen besprochen und konkretisiert.				x
4.25	Auf dem Marktplatz unrealistisch! Wir haben in Lyss ein riesiges Verkehrs-Fiasko. Um das zu mildern müsste man andere Strassen für den Verkehr (Kaserne -> Stigliquartier / Gräntschel -> Sonnhalde -> Migros) öffnen.	A33	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x
4.26	Die Fussgängerstreifen sollte man grundsätzlich überdenken. Z.B. beim Hirschenkreisel sind die 4 Fussgängerstreifen direkt nach der Abbiegung, somit erhöht sich die Unfallgefahr und vor allem ergibt dies unnötigen Stau. Man sollte darauf achten, dass die Streifen mind. 5-6m nach dem Kreisel sind.	A34	Mit dem vorliegenden Gestaltungskonzept werden die Fussgängerstreifen auf der Haupt- und der Bielstrasse, sowie dem Marktplatz aufgehoben. Der verbleibende Fussgängerstreifen bei der Bürenstrasse hat bereits einen Abstand von 5 m zur Kreiselein- bzw. –ausfahrt.	x			
4.27	Optimal	A35	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

e. Aufheben Lichtsignalanlagen Kreuzgasse / Walkeweg

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
5.1	Die Lichtsignalanlage bei der Kreuzgasse ist beizubehalten, da die Kreuzung durch Radfahrer (SBB-Unterführung) und Schüler stark frequentiert ist. Unter Umständen soll die Anlage nur noch in den Spitzenzeiten in Betrieb gesetzt werden. Die Anlage soll nicht gleich demontiert, sondern in einer ersten Phase nur abgeschaltet werden.	A1	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden wird die Querung auch in Zukunft sicher sein. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
5.2	Durch die neuen Nutzungen im alten Migros-Gebäude (Zentrum Seeland) wird die Einstellhalle über den Walkeweg wieder stärker frequentiert. Die Lichtsignalanlage beim Walkeweg ist daher bei zu behalten da, insbesondere für nach links ausfahrende Fahrzeuge, sonst die Ausfahrt erschwert bis nahezu verunmöglicht wird. Die Anlage soll nicht gleich demontiert, sondern in einer ersten Phase nur abgeschaltet werden.	A1	Die Lichtsignalanlage beim Walkeweg ist aufgrund der erwarteten Verkehrsmengen beim Zentrum Seeland nicht mehr erforderlich. Durch die Geschwindigkeitsreduktion (30 km/h) auf der Bielstrasse wird das Ausfahren aus dem Walkeweg vereinfacht. In den Spitzenzeiten, bei stehenden Kolonnen, ergeben sich durch die reduzierte Geschwindigkeit und das steigende Verständnis der Verkehrsteilnehmenden, immer wieder Lücken um auf die Bielstrasse einzufahren. Die Situation wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
5.3	Beide Lichtsignalanlagen (Kreuzgasse und Walkeweg) können aufgehoben werden. So wenig Ampeln wie möglich.	A2, A3, A14, A15, A30	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
5.4	Die Aufhebung der Lichtsignalanlage Kreuzgasse ist absolut inakzeptabel! Bei der Einmündung soll zudem zwingend nur noch das Rechtseinbiegen für PW und LKW erlaubt sein.	A8	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Die Lichtsignalanlage bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
5.5	Die Aufhebung der Lichtsignalanlage beim Walkeweg nur in Kombination mit einem Wechsel auf ein striktes Rechtseinbiegen ab dem Walkeweg.	A8	Die Einführung eines Linksabbiegeverbots wird in den nächsten Projektschritten überprüft.			x	
5.6	Die Lichtsignalanlage Kreuzgasse-Hauptstrasse regelt bedarfsgesteuert u.a. den Fahrrad- und Fussgängerverkehr von schul- und vorschulpflichtigen Kindern.	A9	Die heutige Situation mag funktionieren, ist aber weder technisch noch gestalterisch gut. Durch die neue Gestaltung wird die Situation verständlich für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die reduzierte Geschwindigkeit, kombiniert mit einer guten Gestaltung, wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht und die gegenseitige Rücksichtnahme steigt. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
5.7	Die Ampel Hauptstrasse / Kreuzgasse bei der BEKB muss unbedingt erhalten bleiben, damit ein sicherer Schulweg-Übergang gewährleistet ist und die Ausfahrt von der Einstellhalle Kreuz in angemessenem Intervall verlassen werden kann (Anlässe).	A10, A31	Die heutige Situation mag funktionieren, ist aber weder technisch noch gestalterisch gut. Durch die neue Gestaltung wird die Situation klarer verständlich für alle Verkehrsteilnehmenden. Durch die reduzierte Geschwindigkeit, kombiniert mit einer guten Gestaltung, wird die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht und die gegenseitige Rücksichtnahme steigt. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft. Anlässe im Restaurant finden meistens ausserhalb der Hauptverkehrszeiten statt. In diesen Zeiten ist das Ausfahren aus der Kreuzgasse unproblematisch.			x	
5.8	Die Ein- und Ausfahrt beim Zentrum Seeland muss unbedingt auch bei grösserem Verkehrsaufkommen und bei vermehrter Kundenfrequenz in der Einstellhalle gewährleistet sein. Evtl. Regulierungsfunktion über die Ampel bei der Fabrikstrasse oder die Ampel sein lassen.	A10	Die Zu- und Wegfahrt aus dem Walkeweg ist mit dem vorliegenden Konzept und den erwarteten Verkehrsmengen gewährleistet.	x			
5.9	Es ist zu prüfen, ob eine Ausfahrt der Busse via Bahnhofstrasse / Coop Pronto nicht sinnvoller wäre als die heutige Führung.	A11	Eine Änderung des Betriebsablaufs der Busse ist im vorliegenden Konzept nicht vorgesehen, da die Busse beim Knoten Bielstrasse, Bahnhofstrasse, Fabrikstrasse durch eine Lichtsignalanlage bevorzugt werden und ohne Zeitverlust auf die Bielstrasse einfahren können. Durch die heutige Führung der Busse über den Knoten Bielstrasse, Bahnhofstrasse, Fabrikstrasse ist gewährleistet, dass sie nur auf einem möglichst kurzen Abschnitt auf der stark befahrenen Bielstrasse verkehren. Daher ist eine Anpassung der Ausfahrt der Busse vom Bahnhof Richtung Süden aus heutiger Sicht nicht möglich.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
5.10	Die heutige Lichtsignalanlage Kreuzgasse ist äusserst gefährlich. Es kommt immer wieder vor, dass bei Rückstau Richtung Hirschenplatz, während Grünphasen für Fussgänger, Fahrzeuge den Streifen überfahren.	A16	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
5.11	Beim Fussgängerübergang Garage Logos – Kreuzgasse wird neu eine Mittelinsel erstellt. Das ist sicher ein Gewinn. Fraglich ist aber, ob die vielen Unterstufenschüler nicht überfordert werden. Das gleiche gilt für die ältere Bevölkerung. Bitte diese Stelle grundsätzlich mit Fachpersonen, sowie Lehrpersonen der Schule überprüfen.	A16	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Querung für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden wird die Querung auch in Zukunft sicher möglich sein. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
5.12	Wir beantragen diese Lichtsignalanlage (LSA) beim Walkeweg zu belassen, damit weiterhin eine stressfreie und ungefährliche Ein- und Ausfahrt in dieses Parking möglich ist. Eine gute Entwicklung dieses Einkaufszentrums im Herzen von Lyss ist sehr wichtig, potentielle Kunden dürfen nicht durch eine schwierige Ein- und Ausfahrt in das Parkhaus abgeschreckt werden.	A18	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung dieser Ausfahrt bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Die Zu- und Wegfahrt aus dem Walkeweg ist mit dem vorliegenden Konzept und den erwarteten Verkehrsmengen gewährleistet. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer wird die Ausfahrt auch in Zukunft sicher möglich sein. Die Verkehrsführung bei der Einmündung Walkeweg wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	

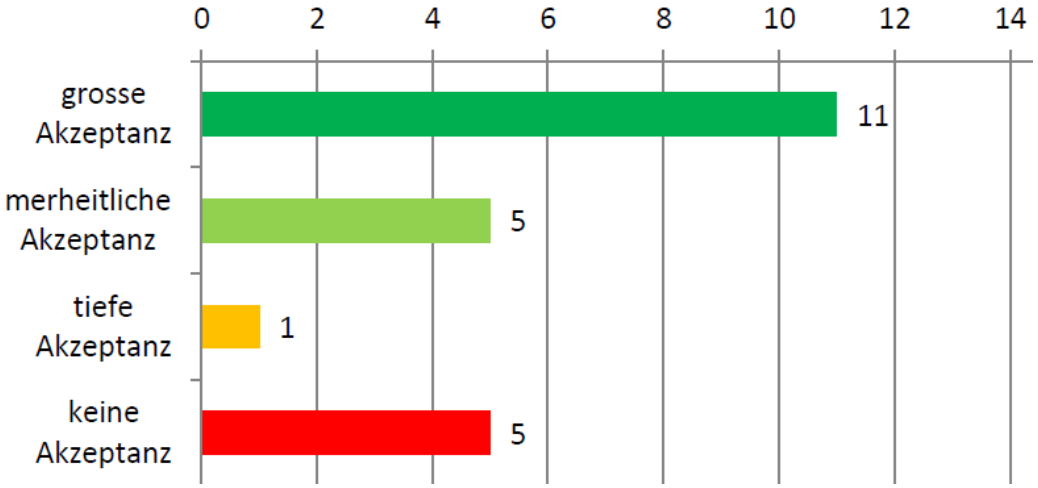
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
5.13	Die Aufhebung der Ampelanlagen ist nicht sinnvoll (Schulkinder).	A21, A32, A36	Der Kanton, die Gemeinde, die Planer und die Begleitkommission sind sich der Bedeutung der Querungen für den Langsamverkehr, insbesondere auch für Schüler / Schülerinnen, bewusst. Die Planung trägt diesem Umstand Rechnung, in dem durch die Gestaltung und das Entfernen der Lichtsignalanlage klare Verhältnisse geschaffen werden. Der Langsamverkehr kann durch den Mittelbereich und die Schutzinsel den Strassenquerschnitt in zwei Schritten sicher queren. Durch die reduzierte Geschwindigkeit und das gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmenden wird die Querung auch in Zukunft sicher möglich sein. Die Führung des Langsamverkehrs bei der Kreuzgasse wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
5.14	Die Ausfahrten müssen gewährleistet sein. Keine langen Rückstaus.	A27	Die Zu- und Wegfahrt aus der Kreuzgasse und dem Walkeweg sind mit dem vorliegenden Konzept und den erwarteten Verkehrsmengen gewährleistet.	x			
5.15	Auf die Ampel beim Walkeweg kann verzichtet werden.	A31	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
5.16	Auch die Anlage bei der Fabrikstrasse soll bestehen bleiben.	A32	Die Anlage bleibt als Busbevorzugung bestehen, jedoch nicht mehr als Ampel für den Fussgängerstreifen, da dieser wegen der Streckensignalisation 30 km/h aufgehoben wird. Die Anlage wird optimiert.	x			
5.17	Die Anlagen sollen ab 19.00 h abgeschaltet werden (wie bisher).	A32	Wird zur Kenntnis genommen.			x	
5.18	Man sollte sich auf eine Ampel beschränken.	A34	Bei den erwarteten Verkehrsmengen in Lyss, sind die beiden Lichtsignalanlagen Kreuzgasse und Walkeweg, in Kombination mit dem neuen Betriebs- und Gestaltungskonzept, nicht mehr notwendig.				x
5.19	Evtl. wäre es eine Lösung beim Petit Palace einen Kreisel zu machen anstatt Ampeln.	A34	Die Ampel bei der Bielstrasse / Bahnhofstrasse / Fabrikstrasse dient der Busbevorzugung vom Bahnhof her. Die Platzverhältnisse und die Schleppkurven der Busse vom Bahnhof in die Bielstrasse sprechen gegen einen Kreisverkehr.				x
5.20	Durch die Entschleunigung erübrigt sich die Anlage.	A35	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

3.2 Gestaltung

Frage: Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Gestaltung?

f. Markierter Mittelbereich bei Tempo 30 km/h als Querungshilfe für Fussgänger (Bielstrasse und Hauptstrasse)

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.1	Ein solcher Mittelbereich bringt mehr Nach- als Vorteile. Mit den bestehenden Fussgängerstreifen ist für jedermann klar und eindeutig, wer wo Vortritt hat.	A1	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist.				x
6.2	Inselähnliche Überquerungshilfen für Fussgänger sind bei Tempo 30 km/h nicht erforderlich.	A1	Die Elemente dienen nicht nur als Querungshilfe bzw. als Schutz für Fussgänger / Fussgängerinnen. Sie verdeutlichen den Automobilisten auch den Mittelbereich und unterbinden das Befahren des Mittelbereichs durch den motorisierten Individualverkehr.				x
6.3	Mit einem markierten Mittelbereich werden die Fahrspuren verengt. Das heisst, das Überholen eines Velofahrers ist nicht mehr möglich.	A1	Die projektierten Fahrstreifenbreiten erlauben bei einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h das Überholen eines Radfahrenden durch den motorisierten Individualverkehr.				x
6.4	Ein markierter Mittelbereich mit den in gewissen Abständen vorgesehenen Erhebungen wäre auch alles andere als unterhaltsfreundlich, insbesondere bei der Schneeräumung (Beschädigung des Schneepflugs und der Erhebungen).	A1	Der Unterhalt der Mittelbereiche gestaltet sich nicht wesentlich anders als die Schneeräumung auf den übrigen Strassen. Beim richtigen Befahren des Strassenabschnitts mit dem Schneepflug entstehen keine Schäden.				x
6.5	Markierter Mittelbereich ist nicht nötig. Die Fahrbahn wird optisch verengt.	A2	Die Elemente dienen nicht nur als Querungshilfe bzw. als Schutz für Fussgänger / Fussgängerinnen. Sie verdeutlichen den Automobilisten auch den Mittelbereich und unterbinden das Befahren des Mittelbereichs durch den motorisierten Individualverkehr.				x
6.6	Als Querungshilfe für die Fussgänger und die Velofahrenden ist der Mittelstreifen notwendig und hilfreich.	A3, A11	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.7	Der Mittestreifen soll weggelassen werden, zugunsten von Velostreifen. Die Velos haben mit dem Mittelstreifen keine Möglichkeit bei Stau vorzufahren und stehen dann selber im Stau. Dies ist ärgerlich für den Velofahrer und verlängert den Stau. Da in sämtlichen Staus die Autos die Verursacher sind, sollten die anderen Verkehrsteilnehmer nicht im Stau stehen müssen und freie Fahrt haben.	A4	Die Fahrstreifen sind genügend breit, dass die Radfahrenden, im Normalfall, auch bei einer Stausituation an den stehenden Kolonnen vorbei fahren können. Durch die Gestaltung des Strassenrands, mit einem abgeschrägten nur 4 cm hohen Randstein, können die Radfahrenden zudem sehr nahe an den Rand heran fahren und, wenn nötig, sogar ausweichen. Im Ortszentrum auf siedlungsorientierten Strassen sind Radstreifen nicht sinnvoll, weil die markierten Linien wieder einen verkehrsorientierten Charakter aufweisen. Zudem wird die Geschwindigkeitsdifferenz bei Streckensignalisation 30 km/h zwischen Radfahrern und dem motorisierten Individualverkehr deutlich geringer, so dass der Radstreifen nicht markiert wird.	x			
6.8	Der markierte Mittelbereich in Kombination mit den Massnahmen zum Sicherstellen, dass die Fahrzeuge auf der Spur bleiben, werden positiv beurteilt.	A8	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
6.9	Art. 101 SSV (SR 741.21) ist zu beachten.	A9	Das vorliegende Konzept ist mit dem Art 101 der SSV vereinbar. Details der Markierung und Signalisation werden in den nächsten Projektphasen ausgearbeitet.	x			
6.10	In Ordnung. Das neue Konzept braucht Schulung und Informationen (Schule). Die Durchlässigkeit ist ein Vorteil. Es ist attraktiv für die angrenzenden Geschäfte.	A10	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
6.11	Die Gestaltung der Strassenmitte soll optisch gut abgrenzbar zu den Fahrbahnen sein.	A12	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.12	Der markierte Mittelbereich und der schräg gestellte, weiche Randabschluss als Kennzeichen der Zone mit Tempo 30 km/h sind sehr gut und visuell ansprechend gestaltet. Diese Umsetzung trägt zu einer Aufwertung des Zentrums bei.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
6.13	Gute Idee, wird aber gewöhnungsbedürftig sein.	A15	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
6.14	Diese markierten Bereiche mit den Schutzinseln müssen unbedingt in geplanter Form und Menge vorhanden sein, damit die Querung der Strasse ohne Fussgängerstreifen im Bereich der Streckensignalisation 30 km/h auch für ältere Menschen möglich werden kann.	A16	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
6.15	Ist positiv zu bewerten, die Durchsetzung von Tempo 30 km/h ist aber Bedingung für diese Gestaltung.	A23	Die Einhaltung der Geschwindigkeit wird nach der Umsetzung der Massnahmen überprüft (Erfolgskontrolle).	x			
6.16	Es wäre zu überlegen, ob die Einhaltung von Tempo 30 km/h mit zusätzlichen Gestaltungsmassnahmen nicht noch unterstützt werden könnte.	A23	Zusätzliche gestalterische Massnahmen sind zurzeit nicht notwendig, könnten aber in den nächsten Projektschritten jederzeit ergänzt werden. Wichtig für die Einhaltung des Temporegimes werden, neben der Gestaltung der Strasse, eine gute, attraktive Nutzung der angrenzenden Liegenschaften und ein belebter Strassenraum sein.	x			

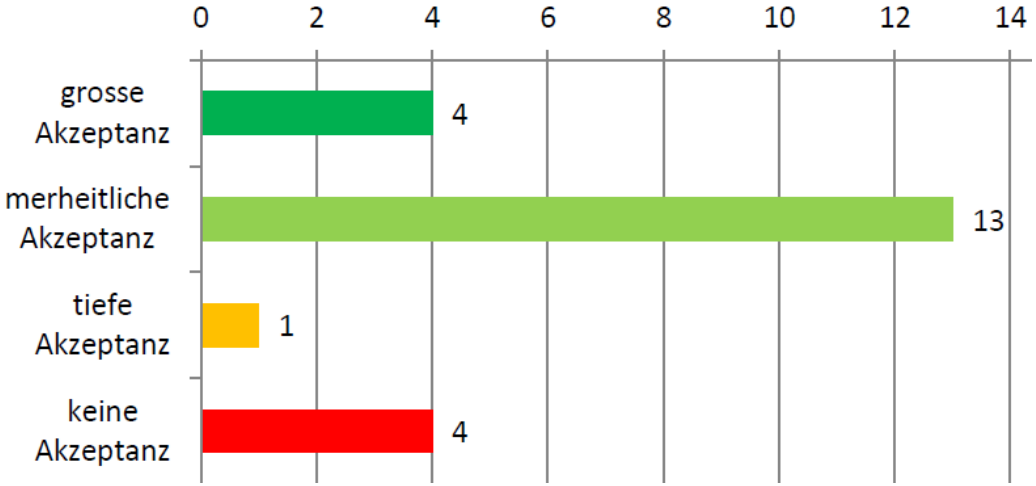
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.17	Auch dies ist aus unserer Sicht für Kinder schwierig nachvollziehbar: Zone 20 km/h -> hier haben immer die Fussgänger Vortritt, Streckensignalisation 30 km/h -> hier haben die Autos den Vortritt. Ein Fussgängerstreifen als Querungshilfe ist aus unserer Sicht für Kinder nach wie vor die beste Orientierungshilfe.	A25	Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Gerade Kinder werden im Verkehrsunterricht auf das richtige Verhalten vorbereitet und setzen dies in der Praxis gut um. In der heutigen Verkehrserziehung werden die Schulkinder so erzogen, dass sie eine Strasse (auch bei einem Fussgängerstreifen) erst queren, wenn ein Fahrzeug vollständig stillsteht. Die Schüler / Schülerinnen werden also die Strasse, unabhängig vom Tempo- und Vortrittsregime erst queren, wenn ihnen die Automobilisten den Vortritt gewähren. In Strassenabschnitten mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind, keine Fussgängerstreifen anzuordnen. Einige Ausnahmen, z.B. in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus, sind möglich.				x
6.18	Gut oder sehr gut.	A27, A30, A35, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.19	Die von den Verkehrsplanern vorgeschlagene Neugestaltung des Strassenraums mit der Aufhebung der meisten Fussgängerstreifen und der Schaffung einer 1 bis 2 m breiten Mittelinsel soll die Querung der Strasse durch Fussgänger überall ermöglichen, die Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmenden fördern und damit die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Verkehrsplaner verwiesen diesbezüglich auf die Gestaltung der Ortsdurchfahrt Köniz. Die Verhältnisse von Lyss und Köniz sind indes nicht ohne weiteres vergleichbar. Erstens gibt es auf der Hauptachse in Lyss weniger Fussgänger als in Köniz, zweitens ist der in Köniz zur Verfügung stehende Strassenraum breiter als in Lyss. Der Mittelbereich kann an gewissen Stellen in Lyss nur 1 m breit ausfallen, ein sehr bescheidener Wert. Man stelle sich eine Person mit Kinderwagen vor, die auf diesem Mittelbereich warten muss, während nur schon zwei Lieferwagen kreuzen, ein ziemlich bedrohliches Szenario, selbst wenn von beiden Fahrzeugen Tempo 30 km/h eingehalten wird. Umso unsicherer wird die Überquerung für Kinder. Wenig überzeugend sind zudem die als Wartezone im Mittelbereich vorgesehenen Betonsockel (wenige Zentimeter von der Fahrbahn erhaben); sie stellen geradezu Stolperfallen dar und können auch zu Stürzen von Velofahrenden oder Motorradfahrern führen.	A28	Die Zentren von Lyss und Köniz sind in der Tat nicht identisch. Jedes Dorf, jeder Strassenzug hat seine Besonderheiten und ist eine grosse Herausforderung für die Planer. Das Beispiel Köniz soll den Einwohnern und Einwohnerinnen von Lyss helfen, die Idee des Konzepts zu verstehen. Der Mittelbereich ist unter Berücksichtigung des vorhandenen Strassenraums entstanden. Daher variiert die markierte Mitte zwischen einem und zwei Metern. In allen Abschnitten werden jedoch Querungshilfen (Mittelinseln analog heutiger Fussgängerübergänge) angeboten, welche mindestens 1.50 Meter breit sind (ebenfalls analog heutiger Fussgängerübergänge). Genau diese Übergänge sollen Schulkinder, Rollstuhlfahrenden, Personen mit Kinderwagen, etc. den notwendigen zusätzlichen Schutz bieten. Die Gestaltung der Mittelinseln bzw. der Sockel im Mittelbereich ist mit der vorliegenden Gestaltung keineswegs definitiv festgelegt und wird in den weiteren Planungsphasen noch detailliert festgelegt. Die Gestaltung entspricht jedoch den heute gängigen Ausführungsvorschriften von Mittelinseln bei Fussgängerübergängen. Ähnliche Gestaltungen auf Kantonsstrassen können z.B.in Worblaufen oder in Gümligen besichtigt werden.				x
6.20	Mit der farblichen Gestaltung des Mittelstreifens sind wir grundsätzlich einverstanden.	A31	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
6.21	Die erhöhten Quader stellen mehrere ernste Probleme dar: Wie ist ein Schneeräumen dieses Bereichs überhaupt noch vernünftig möglich? Wie wird die Sicherheit z.B. bei einem Radrennen gewährleistet? Wie werden die Quader auch bei schlechten Sichtverhältnissen gut zu sehen sein.	A31	Die Gestaltung ist ähnlich einer Fussgängermittelinsel. Der Unterhalt der Mittelbereiche gestaltet sich nicht wesentlich anders als die Schneeräumung auf den übrigen Strassen. Die Gestaltung der Mittelinseln dient dem zusätzlichen Schutz der Zufussgehenden. Sie sollen Fahrzeuge bewusst vom Befahren abhalten. Fahrzeuge, z.B. auch Radfahrende bei einem Radrennen haben den Fahrstreifen zu befahren und nicht den Mittelbereich. Die Gestaltung des Mittelbereichs wird in den nächsten Projektschritten weiter verfeinert.				x
6.22	Der markierte Mittelbereich ist in Ordnung, aber nur in Kombination mit punktuellen Fussgängerstreifen.	A32	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept.				x
6.23	Die Fussgängerstreifen sind ok. Die Sache wird sonst verwirrlich.	A33	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer fördern und den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse ermöglichen. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept.				x
6.24	Idee sehr gut, aber man darf nicht immer die Autofahrer einschränken. Fussgänger sollten in einer Stadt nicht oberste Priorität erhalten sondern den Verkehr gut leiten.	A34	Das Konzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und behandelt die Anliegen aller gleichwertig.				x

g. Marktplatz / Viehmarktplatz

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.1	Die vorgesehenen Umgestaltungen bringen keinen signifikanten Mehrnutzen, sondern nur Investitions- und höhere Unterhaltskosten. Der teilweise Ersatz der bestehenden Verbundsteine durch eine Kiesfläche, sowie das Fällen einiger Bäume ist zu unterlassen.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.				x
7.2	Die Umsetzung soll gemäss vorgeschlagenem Konzept erfolgen.	A2, A30, A34, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.3	Die Begegnungszone (Tempo 20 km/h) wird begrüsst.	A3, A23	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.4	Die Aufhebung der Strasse vor den Liegenschaften östlich des Platzes wird ebenfalls begrüsst.	A3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.5	Die Gestaltung des Platzes ist nicht sehr glücklich. Es bestünde die Chance den Platz durch einen partizipativen Prozess mit der Bevölkerung bedürfnisgerecht zu gestalten. Der Platz soll doch von den Lyssern genutzt und von ihnen angeeignet werden. Ein partizipativer Prozess würde auch das Zugehörigkeitsgefühl zu Lyss stärken. Denkbar wäre auch ein tatkräftiges Anpacken bei der konkreten Umsetzung der Gestaltung, was bewiesenermassen das Verantwortungsbewusstsein erhöht.	A3	Die Bevölkerung von Lyss wurde bei der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts durch die Begleitkommission vertreten. Die Platzgestaltung entstand daher in einem partizipativen Prozess. Die Anforderungen und Ansprüche der Lysser an den Marktplatz, aber auch die (gesetzlichen) Rahmenbedingungen, sind so vielfältig und teilweise gegensätzlich, dass die gewählte Lösung zum jetzigen Zeitpunkt die Bedürfnisse am besten vereint. Das Gestaltungskonzept wird in der nächsten Phase konkretisiert. Wie dies geschieht und wie dabei die Bevölkerung oder weitere Experten einbezogen werden ist im Moment noch offen. Denkbar wäre ein z.B. ein Ideenwettbewerb.	x			
7.6	Das Fällen der Bäume auf dem Viehmarktplatz aufgrund von möglichen Veranstaltungen (Karusselle) wird als unnötig erachtet. Lohnt es sich, Bäume zu fällen für eine Veranstaltung die vielleicht ein bis zwei Tage im Jahr dauert? Gibt es keine Ausweichmöglichkeiten oder kleinere Karusselle?	A3	Wird zur Kenntnis genommen.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.7	Könnten auf dem Viehmarktplatz nicht einige Parkplätze gestrichen werden? Lyss verfügt doch über eine ziemlich grosse Anzahl Parkplätze?	A3	Das Parkplatzkonzept der Gemeinde Lyss und daher auch die Parkplatzanzahl, ist nicht Bestandteil des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Die Nutzung des Viehmarktplatzes steht nicht in direktem Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Gestaltung. Dieses Thema wird im Zusammenhang mit der zukünftigen Nutzung des Werkhof-Areals angegangen.				x
7.8	Die Sichtfenster zum Schlattbach bringen wenig Nutzen zur Belebung und es kann darauf verzichtet werden. Ein Wasserbrunnen-Spielplatz wäre ein besseres Gestaltungselement.	A8	Lyss hat mit dem Zugang zum Dorfbach bereits einen „Spielplatz am Wasser" welcher zum verweilen einlädt. Das Gestaltungskonzept wird in der nächsten Phase konkretisiert. Die erwähnten Themen werden ein Teil der Detaillierung sein.				x
7.9	Es fehlen überdachte Veloabstellplätze.	A8	Die Notwendigkeit überdachter Veloabstellplätze auf dem Marktplatz ist nicht gegeben.				x
7.10	Eine Einfahrt ab dem Marktplatz in die Hauptstrasse für rechtseinbiegende Velofahrer würde begrüsst.	A8	Dies wird möglich sein. Da der Marktplatz als „Platz" ausgestaltet wird, sind keine Signale oder Markierungen für die Radfahrenden vorgesehen, aber das Rechtseinbiegen ab dem Marktplatz in die Hauptstrasse wird möglich sein.	x			
7.11	Ein einzelner Pavillonstandort ist vor dem Häusler-Gebäude eingetragen. Es ist nicht klar, was für eine Nutzung in diesem Pavillon erfolgt. Es wäre sogar wünschenswert, wenn mehrere solcher Stände Leben auf den Marktplatz bringen würden. Für eine Wiederbelebung des ganzen Marktplatzbereichs sollten mehrere Standorte für Kleinbauten und Fahrnisbauten ausgeschieden werden; aber nicht am äussersten Rand des Marktplatzes.	A8	Der Pavillon ist in der jetzigen Planungsphase eine erste Idee. Diese muss in den nächsten Planungsphasen durch die Gemeinde weiter entwickelt werden. Daher ist die Nutzung im Moment noch völlig offen. Der Gemeinde und der Begleitkommission ist klar, dass der Marktplatz auch durch Kleingewerbe in geeigneter Form genutzt werden soll. Die Gemeinde nimmt sich dieser Forderung in den nächsten Planungsschritten an.	x			
7.12	Der Bereich zwischen Hirschen- und ESAG-Kreisel ist in der bisherigen Form zu belassen. Mit einer zusätzlichen Bushaltestelle den Verkehr aufzuhalten ist inakzeptabel.	A9	Wird zur Kenntnis genommen.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.13	Die Umgestaltungen sollen als letzte Etappe umgesetzt werden.	A10	Eine Etappierung in der Umsetzung der Massnahmen ist bereits vorgesehen. Wann der Abschnitt Marktplatz umgesetzt wird, ist noch nicht definiert. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.			x	
7.14	Der Belag beim Marktplatz muss pflegeleicht sein (kein Kies). Es sind Sitzgelegenheiten zu schaffen.	A10	Die Forderungen sind mit dem vorliegenden Konzept teilweise bereits erfüllt. Die Anliegen werden in den nächsten Projektphasen konkretisiert.			x	
7.15	Die Brücke über den Lyssbach soll nicht verändert werden (Bauzeit und Kosten).	A10	Wird in den nächsten Projektschritten konkretisiert.			x	
7.16	Von einem Kiesbelag ist abzusehen (Unterhalt). Anders farbiger Belag als Abgrenzung zur Strasse als Variante. Die Strasse ist nach Möglichkeit auf das gleiche Niveau anzuheben wie der angrenzende Platz. So ergibt sich eine Ebene. Es sollen keine Absätze gebaut werden. Die heutigen Imbissstände sind in das Konzept einzubeziehen.	A11	Die endgültige Platzgestaltung wird in den nächsten Projektphasen noch diskutiert. Das Konzept schlägt bereits einen Platz auf dem „gleichen" Niveau vor. Es werden nur die minimalen gesetzlich erforderlichen Absätze eingehalten. Das Anliegen, die Imbissstände in das Konzept zu integrieren, ist richtig und sinnvoll. Die Gemeinde nimmt sich dieser Forderung in den nächsten Planungsschritten an.	x			
7.17	Mit dem Projekt erhält Lyss ein echtes Zentrum und gibt dem Marktplatz das nötige Gewicht. Deshalb ist es unabdingbar, dass der Perimeter Gemeinde einbezogen wird. Mit dem Ausnivellieren, der Bodengestaltung und der Anordnung der Bäume wird der Marktplatz zu einem Schmuckstück von Lyss. Auch langfristig kann dieser Platz auf verschiedenste Arten genutzt werden.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.18	Die Neuplatzierung der Bäume entlang der Strasse auf dem Viehmarktplatz schafft eine grüne Atmosphäre vom ESAG-Kreisel zum Hirschenkreisel und ist sehr schön.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.19	Die Aufenthaltsqualität wird insgesamt gesteigert.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.20	Die Verbreiterung des Trottoirs auf der Brücke über den Lyssbach begrüssen wir sehr.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.21	Die jetzige Signalisation mit Tempo 30 km/h und den Fussgängerstreifen funktioniert hervorragend. Wieso ändern? Mit einer einheitlichen Signalisation von Tempo 30 km/h hat Lyss im Zentrum überall die gleichen Vortrittsregelungen.	A15	Das Geschwindigkeitsregime auf dem Marktplatz wird in den nächsten Projektphasen nochmals überprüft.			x	
7.22	Die Neuordnung der Räume sowie die vorgesehene Begegnungszone wird die Sicherheit für alle erhöhen. Wichtig ist, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten auch wirklich überprüft werden und die Gestaltung allenfalls angepasst werden muss.	A16	Die Überprüfung der Geschwindigkeiten nach der Umsetzung der geplanten Massnahmen ist als Erfolgskontrolle vorgesehen. Die geplante Gestaltung lässt nachträgliche Korrekturen zu.	x			
7.23	Wir beantragen auf die geplante chaussierte Platzfläche zu verzichten. Gemäss unseren Fachleuten verursacht eine chaussierte Fläche sehr hohen zusätzlichen Arbeitsaufwand (Reinigung, Unterhalt).	A18	Die Belagsart wird hinsichtlich der gestalterischen Wirkung, der Nutzung und dem Unterhalt in der nächsten Planungsphase konkretisiert,				x
7.24	Ziel jeder Umgestaltung sollte sein, dass das räumliche Empfinden des Marktplatzes tatsächlich als Platz erlebt wird. Ein erweiterter Strassenraum wie in der heutigen Situation genügt diesem Anspruch nicht. Mit den parallel verlaufenden Asphaltbändern entlang der Häuserzeile und der Strasse festigt der gemachte Vorschlag jedoch diesen Eindruck.	A22	Durch das vorliegende Gestaltungskonzept wird der Marktplatz gut strukturiert. Der heutige Platz wird von diversen Möblierungen befreit. Die bestehenden Hochstammbäume lassen das Wahrnehmen eines zusammenhängenden Raumes/Platzes zu. Nur zur Fahrbahn hin wird der Platzraum durch den minimal gesetzlich geforderten Anschlag abgesetzt.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.25	Die Projektverfasser schrieben von einer grosszügig angelegten *chaussierten* Platzfläche. Weder aus dem Erläuterungsbericht noch aus den Plänen ist ersichtlich, was sie unter chaussiert verstehen. In der Fachsprache bedeutet es eine Fläche, versehen mit einem Hartbelag, in der Regel Asphalt oder Beton. Asphaltflächen jedoch gibt es im Zentrum von Lyss mehr als genug. Ein Platz, der lediglich eine Tiefe von knapp über acht Meter aufweist, kann man nicht als grosszügig bezeichnen.	A22	Die Chaussierung ist ein wassergebundener, gefestigter Kiesbelag mit einer Rundkies- oder Sandabstreuung. Dieser Belag ist halb wasserdurchlässig und kann direkt an die Bäume eingebracht werden. Die Dimension dieses Belages ergibt sich aus der Logik und der Nutzung der bestehenden Umgebung.				x
7.26	Das vorliegende Konzept betont zudem die Länge des Platzes. Er braucht jedoch keine zusätzliche Längsbetonung, sondern sollte vielmehr optisch in die Breite wachsen.	A22	Die räumlichen Dimension und Form des Markplatzes ist durch die angrenzenden Gebäude gegeben. Die bestehenden Bäume, welche dem Markplatz zur Identität verhelfen, geben eine lineare Struktur vor. Diese bildet die Grundlage der „neuen" Gestaltung des Platzes.				x
7.27	Um eine Platzwirkung zu erhalten, ist das Verlegen des entsprechenden Belages von Fassade zu Fassade eigentlich zwingend. Wünschenswert wäre deshalb eine Pflästerung über die gesamte Fläche inkl. Strasse. Ist dies aus finanziellen Gründen nicht möglich, ist wenigstens die *chaussierte* Fläche mit einem Natursteinbelag zu versehen und zu verbreitern. Die Notzufahrt zu der Häuserzeile entlang des Marktplatzes ist auch mit einem solchen Belag gewährleistet.	A22	Das Absetzen der Fahrbahnfläche gegenüber dem Platz ist aus gesetzlichen Gründen erforderlich. Dadurch ist der Sinn der einheitlichen Belagswahl von Fassade zu Fassade in Frage gestellt. Ein Natursteinbelag anstelle einer Chaussierung ist denkbar und wird in der nächsten Planungsphase geprüft.			x	
7.28	Sehr gut ist die vorgesehene Massnahme, den weitaus grössten Teil des Marktplatzes auf ein einheitliches Niveau zu bringen.	A22	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.29	Die Projektverfasser haben erkannt, dass die Bäume auf dem Marktplatz von grosser Bedeutung sind. Ein erstes Projekt zur Umgestaltung des Platzes vor Jahren ist auf politischer Ebene genau daran gescheitert, dass geplant war, diese Bäume zu fällen. Es ist deshalb nicht verständlich, dass auch das vorliegende Projekt wiederum darauf abzielt Bäume zu fällen. Durch das Fällen der Bäume wird weder das räumliche Erlebnis geklärt, noch gestärkt. Es werden lediglich wertvolle Bäume gefällt. Wie in den Referenzbildern sehr schön dargestellt, weist die Rambla in Barcelona fast durchwegs zwei Baumreihen auf. Desgleichen der Hirschengraben in Bern. Statt durch die Fällaktion im Voraus politische Opposition zu wecken, könnten die Lücken in der zweiten Reihe durch das Pflanzen von sechs Bäumen, […], geschlossen werden. Der Marktplatz resp. seine Bepflanzung würden so optisch *„fertig“*.	A22	Das Thema Bäume versus offener und vielseitig nutzbarer Platz wurde in der Begleitgruppe kontrovers diskutiert. Die Variante mit Doppelbaumreihe wurde zugunsten eines freieren, übersichtlichen Platz nicht weiterverfolgt. Die bestehende Baumreihe welche vor dem Weissen Kreuz durch die markanten Platanen gestärkt wird genügt. Die Identität und der „grüne“ Ausdruck werden nicht geschmälert. In der nächsten Planungsphase wird das Thema Bäume noch einmal geprüft und vertieft.			x	
7.30	Die Platzierung des Pavillons so nahe an der Bushaltestelle ist suboptimal. Es besteht die Gefahr von Gedränge, wenn sich mehrere Personen am Verkaufsstand aufhalten und gleichzeitig ein Bus Passagiere entlädt oder aufnehmen will. Das Verschieben in die Achse der zweiten Baumreihe erscheint mir daher naheliegend.	A22	Die Platzierung eines Pavillons auf dem Marktplatz ist eine erste Idee, welche von der Gemeinde Lyss weiterverfolgt werden kann. Daher ist die Lage nicht abschliessend festgelegt und kann sicher noch ändern. Auch bei der im Gestaltungskonzept dargestellten Lage besteht kein Konfliktpotential, da die Ausrichtung / der Eingang des Pavillons nicht auf der Seite der Bushaltestelle liegt.	x			
7.31	Die Sichtfenster beim Schlattbach fallen wesentlich zu klein aus und sind in zu grossen Abständen platziert. Auf dem Platz wird der Verlauf des Bachs daher nicht nachempfunden werden können. Wünschenswert wäre es deshalb, die Sichtfenster und deren Anzahl zu vergrössern und so den Bach selber und seinen Verlauf *wahrnehmbar* zu machen.	A22	Das Gestaltungskonzept wird in der nächsten Phase konkretisiert. Die erwähnten Themen werden ein Teil der Detaillierung sein.			x	

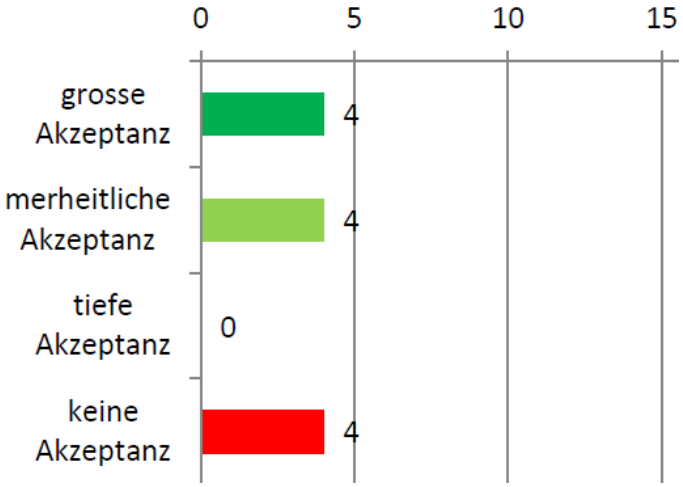
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.32	Eine dezente Ausleuchtung ist zu begrüssen. Es gibt mittlerweile genügend Produkte auf dem Markt, die neben LED Technologie auch das Anliegen der Dark Sky Bewegung bestens unterstützt. Dies gilt ebenso bei der Beschaffung neuer Beleuchtungskandelaber für die Strassen. Dies sollte im weiteren Planungsverlauf geprüft werden.	A22	Das Gestaltungskonzept wird in der nächsten Phase konkretisiert. Die erwähnten Themen werden ein Teil der Detaillierung sein.			x	
7.33	Mit dem Rücken zu einer befahrenen Strasse zu sitzen, ist Grundsätzlich nicht angenehm. Mit dem Pflanzen der sechs neuen Bäume [Vorschlag Mitwirkender] bietet sich die Gelegenheit, die Sitzbänke in die zweite Baumreihe zu verschieben. Mit einer Bank mit zweiseitiger Nutzung kann sowohl der Platz als auch der Gehweg vor den Geschäften betrachtet werden. In Lyss stehen zu viele verschiedene Typen von Bänken im öffentlichen Raum. Es bleibt zu hoffen, dass für den Marktplatz eine Sitzbank mit zeitgenössischem Design gewählt wird, der bei einem allfälligen Ersatz auch an anderen Standorten zum Einsatz kommen wird.	A22	Das Gestaltungskonzept wird in der nächsten Phase konkretisiert. Die erwähnten Themen werden ein Teil der Detaillierung sein.			x	
7.34	Es sollte alles getan werden, um den Transitverkehr Aarbergstrasse – Hirschenplatz – Bürenstrasse resp. Bielstrasse zu unterbinden.	A23	Diese Forderung kann nicht alleine durch das vorliegende Konzept gelöst werden. Sie steht vielmehr im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Lyss und ist übergeordnet zu lösen. Eine Sperrung des Marktplatzes für den motorisierten Verkehr ist nicht möglich.				x
7.35	Die geplante Umgestaltung des Marktplatzes wäre eine klare Aufwertung für das kulturelle Leben der Gemeinde. […] Der vorgeschlagene Kiesbelag eignet sich aus unserer Sicht dazu nicht. Der Boden sollte mit Kinderwagen, Rollstühlen, Rollatoren usw. befahrbar sein, im Weiteren sollte der Belag möglichst pflegeleicht sein.	A26	Eine Alternative zur Chaussierung ist denkbar und wird in der nächsten Planungsphase geprüft			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.36	Um die Organisation von Anlässen auf dem Marktplatz zu erleichtern, wäre es sinnvoll, bei den Tiefbauarbeiten gleich auch versenkbare Strom- und Wasseranschlüsse vorzusehen. Zudem sollte geprüft werden, ob die Platzbeleuchtung (ohne Strasse) bei entsprechenden Veranstaltungen gedimmt oder abgeschaltet werden könnte.	A10, A26	Die Ausführungsplanung wird zu gegebener Zeit durchgeführt. Es ist durchaus möglich ihre Forderungen umzusetzen. Die Gemeinde plant allfällige zusätzliche Leitungsanschlüsse auf dem Marktplatz zusammen mit den Werkleitungseigentümern zu gegebener Zeit und unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten.			x	
7.37	Die „Imbiss-Buden" müssen ins Konzept integriert werden.	A10, A27	Die Forderung ist mit dem vorliegenden Konzept teilweise bereits erfüllt. Das Anliegen wird in den nächsten Projektphasen genauer ausgearbeitet.			x	
7.38	Die vorgesehene Neugestaltung des Marktplatzes soll das räumliche Erlebnis stärken, eine grosszügig angelegte chaussierte Fläche mit Sitzbänken unter den Bäumen zum Verweilen einladen. – Damit ist aber der Verkehr nicht aus der Welt geschafft. Auch wenn durch die Neugestaltung der verkehrsorientierte Charakter des Marktplatzes optisch vermindert wird, so ist damit noch nicht gewährleistet, dass die Fahrzeuge dereinst die Geschwindigkeit einhalten werden. Aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen müssten diesfalls nach Ablauf eines Jahres zusätzliche Massnahmen nachgeschoben werden, was in der Regel den Verkehrsfluss nochmals reduziert und den Rückstau erhöht. Die Schaffung einer Begegnungszone auf dem Marktplatz würde möglicherweise einen gewissen Teil des Transitverkehrs Richtung Aarberg auf die Hauptstrasse Richtung Bärenkreisel verlagern. Dies würde aber den verkehrsorientierten Charakter der Hauptstrasse unterstreichen, womit die Rechtfertigung der Einführung von Tempo 30 km/h auf diesem Abschnitt zusätzlich in Frage gestellt wird.	A28	In der Stellungnahme zur Mitwirkung ist vom „Verkehr" die Rede. Wenn wir die Stellungnahme aber richtig interpretieren, ist damit einzig der motorisierte Individualverkehr, also die PWs und LKWs, gemeint. Für uns beinhaltet das Wort „Verkehr" aber alle Verkehrsteilnehmenden. Zusätzlich betrachten wir auch noch die Bedürfnisse der angrenzenden Gewerbebetriebe und Liegenschaften. Die Gestaltung des Marktplatzes bietet eine Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden und somit für alle Lysser. Die vorgeschlagene, moderate Umgestaltung im Bereich des Marktplatzes trägt diesem Umstand Rechnung. Bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeit (egal ob 30 oder 20 km/h) können nachträglich zusätzliche Massnahmen angeordnet werden. Es ist durchaus möglich, dass sich bei einer Veränderung der Temporegime andere Fahrwege des MIV ergeben (z.B. über Hauptstrasse Richtung Aarberg). Dies unterstreicht aber nicht den verkehrsorientierten Charakter der Hauptstrasse. Der Charakter einer Strasse ergibt sich nicht nur aus der Verkehrsmenge des motorisiertem Individualverkehrs im Strassenquerschnitt, sondern vielmehr durch die Lage, die Gestaltung des Strassenraums, die angrenzenden Nutzungen und die Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmenden (ÖV, Radfahrende, Zufussgehende, etc.).				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
7.39	Evtl. Kundenparkplätze parallel zur Allee.	A30	Zusätzliche Parkplätze auf dem Marktplatz sind aus heutiger Sicht schwer zu begründen, da auf dem Viehmarktplatz in unmittelbarer Nähe ein öffentlicher Parkplatz zur Verfügung steht. Auch sind in Fusswegdistanz mehrere Autoeinstellhallen vorhanden. Zudem stehen zusätzliche Parkfelder im Widerspruch zu den gestalterischen Ansprüchen des Marktplatzes.				x
7.40	Mit der Gestaltung auf einem Niveau sind wir einverstanden, der Belag der Zwischenfläche sollte bei jedem Wetter auch für Kinderwagen und Rollstühle gut befahrbar sein.	A31	Die endgültige Platzgestaltung wird in den nächsten Projektphasen noch diskutiert.			x	
7.41	Die Brückenverbreiterung wie auch Viehmarktplatzumgestaltung finden wir gut.	A31	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.42	Die Querungen sollten mit Rechtsvortritten geregelt werden.	A31	Im Konzept sind Trottoirüberfahrten vorgesehen. Rechtsvortritte sind denkbar. In der weiteren Projektierung ist die Vortrittsregelung mit den zuständigen Behörden zu besprechen.		x		
7.43	Nicht Tempo 20 km/h, sondern auch Tempo 30 km/h.	A32	Wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
7.44	Brückenverbreiterung ok.	A32	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
7.45	Hier hat es seit dem Wegzug der Migros keine Fussgänger mehr. Umgestaltung ist unnötig! Wenigstens nicht in diesem Ausmass.	A33	Wird zur Kenntnis genommen.				x
7.46	Die Brücke ist mit einem Kreuzungsverbot für den Schwerverkehr zu versehen. Somit wird die Hauptstrasse entlastet.	A33	Ein Kreuzungsverbot auf der Brücke lässt sich nur rechtfertigen, wenn die Fahrbahn für das Kreuzen zweier Lastwagen zu schmal ist. Eine Auswirkung auf die Verkehrsmenge der Hauptstrasse hätte diese Massnahme kaum.			x	
7.47	Man sollte den Parkplatz (Viehmarktplatz) besser beschriften, mit einem Schild aussen an der Strasse.	A34	Wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
7.48	Da kommen also drei Bäume weg – fehlt dann da nicht etwas Grünes (z.B. Bepflanzung in grossen Töpfen)?	A35	Das Konzept erlaubt der Gemeinde den Platz vielseitiger zu Nutzen. Es steht der Gemeinde frei eine Möblierung (Pflanzen, etc.) auf dem Platz anzubringen.			x	

h. Mühleplatz

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
8.1	Die Verkürzung der Einbahnstrasse, um in die Alpenstrasse zu gelangen, ist keine gelungene Änderung. Sie schafft ein Nadelöhr, Staus und verhindert somit den gleichmässigen Verkehrsfluss in Richtung Bärenkreisel. Die Alpenstrasse als Zubringer zu einem grossen Siedlungsgebiet wird stark frequentiert. Besonders schwer werden es die Verkehrsteilnehmer haben, welche von der Alpenstrasse Richtung Bärenkreisel nach links einbiegen. Die Erfahrungen mit der jetzigen provisorischen Änderung zeigen dies hoffentlich auf.	A1	Das Verkehrsregime bei der Alpenstrasse wird, gegenüber dem heutigen Zustand nicht verändert. Durch die Reduktion der Verkehrsflächen im Bereich der Einmündung wird die Situation sogar vereinfacht und die Fahrwege für einmündende Fahrzeuge aus der Alpenstrasse kürzer.				x
8.2	Die geplante Aufhebung der Bushaltenische führt zu Stau und verhindert somit einen gleichmässigen Verkehrsfluss in Richtung Bärenkreisel. Die Aufhebung ist daher abzulehnen.	A1	Die Anzahl der haltenden Busse beim Mühleplatz ist gering und ihre Haltezeit ist kurz. Ein Fahrbahnhalt beim Mühleplatz ist daher sinnvoll zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.				x
8.3	Die Strassenbreiten sollen, so wie heute bestehend, belassen werden.	A2	Die Änderungen der Strassenbreiten zum heutigen Zustand sind gering. Aus Sicherheitsgründen wird lediglich die Linksabbiegespur aufgehoben.				x
8.4	Die neue Gestaltung mit den Bäumen gefällt.	A3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
8.5	Die fünf Parkplätze auf dem Mühleplatz für die Spitex müssen bestehen bleiben. Der Betrieb der Spitex kann sonst nicht aufrechterhalten werden.	A6, A10	Auf diesen Umstand wurden wir bereits in den Diskussionen mit der Begleitgruppe hingewiesen. Es besteht nicht die Absicht diese Parkplätze mit dem vorliegenden Konzept aufzuheben. Das Konzept konzentriert sich auf den Strassenraum der Hauptstrasse und definiert die Gestaltung des Bereichs zwischen der alten Mühle und dem Altersheim nicht näher.	x			
8.6	Die Verkehrsführung für den Veloverkehr ist unklar. Die Veloverbindungen zwischen der Kirchgasse und der Alpenstrasse, sowie zwischen dem Abbieger ab der Hauptstrasse in die Kirchgasse sind in der Planung klar abzubilden. Ein Verlegen dieser Veloverbindungen via Bärenkreisel kann in keiner Form unterstützt werden.	A8	Die Führung der Radfahrenden ab und in die Kirchgasse wird in den nächsten Projektschritten exakter dargestellt. Details zur Veloführung werden noch ausgearbeitet. Es ist nicht vorgesehen, dass Radfahrende über den Bärenkreisel geführt werden.		x		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
8.7	Der Warteraum für Abzweiger in die Alpenstrasse könnte verbreitert werden, so dass das Fahrzeugheck nicht in die Hauptstrasse ragt.	A8	Bereits in der jetzigen Planung ist der Abbiegebereich so breit (3 m), dass kein Fahrzeugheck in die Hauptstrasse ragt, so dass an abbiegenden Fahrzeugen vorbei gefahren werden kann.	x			
8.8	Der Mühleplatz ist in der aktuellen Form zu belassen, oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses als Kreisverkehr auszubilden.	A9	Ein Kreisverkehr beim Mühleplatz wurde geprüft, ist aber nicht die richtige Lösung für diesen Knoten. Die bestehende Knotenform wird belassen und verbessert.				x
8.9	Bei der Umgestaltung sind Sitzgelegenheiten für die Bewohner des Altersheims zu schaffen.	A10	Das Konzept konzentriert sich auf den Strassenraum der Hauptstrasse und definiert die Gestaltung des Bereichs zwischen der alten Mühle und dem Altersheim nicht näher.				x
8.10	Die Umsetzung soll kostengünstig sein.	A10	Die ist ein grundlegendes Anliegen der Gemeinde, des Kantons und der Planer.	x			
8.11	Der Fussgängerstreifen Alpenstrasse / Altersheim sollte 2-3 Meter Richtung Dorf verschoben werden.	A11	Die Lage des Fussgängerstreifens wurde unter Einhaltung aller Randbedingungen auf die Wunschlinie der Zufussgehenden gesetzt.				x
8.12	Der Mühleplatz soll entsprechend der UeO Nr. 55, ZPP „Altersheim – Untere Mühle" als Einheit ohne Treppenstufen ausgestaltet werden, ebenfalls sind Lärmschutzmassnahmen vorzusehen.	A17	Das Konzept konzentriert sich auf den Strassenraum der Hauptstrasse und definiert die Gestaltung des Bereichs zwischen der alten Mühle und dem Altersheim nicht näher. Die Platzgestaltung erfolgt in einem separaten Auftrag.				x
8.13	Die Bushaltestelle soll gemeinsam mit dem rückseitig geplanten Veloabstellplatz gestaltet werden.	A17	Erfolgt in den nächsten Projektschritten.		x		
8.14	Die Gestaltung des Mühleplatzes findet unsere Zustimmung, allerdings wäre es unserer Meinung nach die grössere Verbesserung, wenn Tempo 30 km/h bis zum Bärenkreisel gezogen würde, ebenso die Gestaltung der Hauptstrasse. Gerade im Bereich des Altersheims wäre eine Reduktion der Geschwindigkeit auch ein grosser Beitrag zur Sicherheit und Verbesserung der Wohnqualität.	A23, A30	Der Bereich des Mühleplatzes eignet sich durch den Charakter des Abschnitts nicht zur Einführung einer Begegnungszone. Zudem wird eine Verlängerung der Streckensignalisation 30 km/h nicht empfohlen, weil die Bereitschaft zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit mit zunehmender Abschnittslänge abnimmt.				x

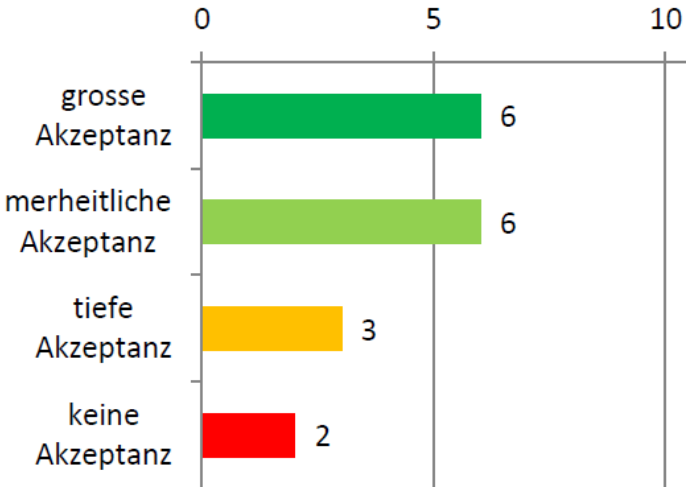
	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
8.15	Bänke vor dem Altersheim.	A27	Das Konzept konzentriert sich auf den Strassenraum der Hauptstrasse und definiert die Gestaltung vor dem Altersheim nicht näher. Das Anliegen wird in den nächsten Projektphasen berücksichtigt.		x		
8.16	Wir sind mit dem Konzept einverstanden.	A31, A32, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
8.17	Warum 2 Fussgängerstreifen innerhalb von 10 Metern?	A34	Die Lage der Fussgängerstreifen wurde zusammen mit der Begleitgruppe intensiv diskutiert. Sie sollen in der „Wunschlinie“ der Fussgänger liegen. Aufgrund der Schulwege, des Altersheims, des Parkplatzes und der Bushaltestellen sind beim Mühleplatz zwei Fussgängerübergänge sinnvoll.				x
8.18	Durch die Aufhebung des Linksabbiegestreifens gibt es zu den Hauptverkehrszeiten Stau.	A34	Die Linksabbiegespur ist bereits heute verkürzt. Es besteht künftig aber weiterhin ein Bereich als Abbiegehilfe, auf welchem sich Fahrzeuge aufstellen können. Die erwarteten Verkehrsmengen führen nicht zu einem Rückstau beim Mühleplatz.				x

3.3 Sicherheit

Frage: Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Sicherheit?

i. Sicherheit des Langsamverkehrs (Zufussgehende und Radfahrende)

Die Auswertung der Stellungnahmen ergab Folgendes:



Auf den nachfolgenden Seiten sind die einzelnen Stellungnahmen und Kommentare aufgeführt.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
9.1	Die Velofahrer werden, wegen der Gefahr durch öffnende Autotüren bei Längsparkfeldern, vorsichtshalber einen Sicherheitsabstand zu parkierten Autos einhalten, um eine mögliche Kollision zu vermeiden. Damit wird das Überholen für dahinter fahrende Automobilisten verunmöglicht.	A1	Wie unter Punkt „b. Parkierung, 2.3" bereits beschrieben, besteht für die Radfahrer kein Grund einen zusätzlichen Sicherheitsabstand zu den Längsparkfeldern einzuhalten, da die Parkfelder bereits mit einem Sicherheitsabstand von 70 cm zum Strassenrand angeordnet werden. Das Überholen der Radfahrenden durch den motorisierten Individualverkehr wird also nicht verunmöglicht.	x			
9.2	Für die Fussgänger weist die aktuelle Situation keine besonderen Risiken auf. Mit der Aufhebung der Fussgängerstreifen in den Abschnitten mit Tempo 30 km/h wäre dies jedoch nicht mehr der Fall.	A1	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist.				x
9.3	Für die Velofahrer lauert das grösste Risiko bei der Einfahrt in einen Kreisel. Es besteht die Gefahr, dass das nachfolgende Motorfahrzeug durch dichtes Auffahren den Velofahrer verunsichert, an den Fahrbahnrand oder bei abgeschrägten Randsteinen auf das Trottoir abdrängt. Der Velofahrer sollte sich deshalb vor der Kreiseleinfahrt konsequenterweise in der Mitte der Fahrbahn bewegen, möglichst unbeeindruckt von dem dicht folgenden Motorfahrzeug.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.				x
9.4	Für Velofahrer ebenfalls kritisch ist die Strecke zwischen Hirschenkreisel und SBB-Unterführung (Bürenstrasse) und zwar in beiden Richtungen.	A1	Dieser Abschnitt ist nicht Teil des vorliegenden Konzepts. Wie in den Plänen dargestellt läuft für diesen Abschnitt bereits eine Projekt zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende auf der Bürenstrasse.				x
9.5	Die vorgesehene Streckensignalisation 30 km/h trägt zur Erhöhung der Sicherheit des Langsamverkehrs bei.	A3	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
9.6	Es wird befürchtet, dass durch die vorgesehene Gestaltung die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird, da dem Auto fahrenden eine freie Sicht auf lange Distanz angeboten wird. Dies könnte durch eine gezielte Bepflanzung mit Bäumen (am Strassenrand) und Wildblumen (in der Strassenmitte) verhindert werden.	A3	Die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten werden nach der Umsetzung des Konzepts im Rahmen einer Erfolgskontrolle überprüft. Daraus leiten sich allfällige Zusatzmassnahmen bei der Gestaltung ab. Der vorhandene Strassenraum lässt eine sinnvolle Anordnung einer zusätzlichen Bepflanzung mit Bäumen nicht zu.				x
9.7	In der heutigen Situation ist die Verkehrssicherheit bei regelkonformem und umsichtigem Verhalten aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Gegen erwachsene Fahrradfahrer und insbesondere Rowdies auf den Trottoirs sollte die Polizei einschreiten. Jüngere, sich anständig verhaltende Kinder werden zu Gunsten ihrer Sicherheit toleriert. Fahrradfahren in der Dämmerung und nachts ohne Licht ist zu ahnden.	A9	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Die Anordnung von Fussgängerstreifen widerspricht diesem Konzept. Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist.				x
9.8	Im Grundsatz sehr gut.	A11, A30, A36	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
9.9	Die Ausfahrt mit dem Velo von der Bahnhofstrasse her zum Hirschenkreisel muss evtl. überdenkt werden.	A11, A12	Die Führung der Radfahrenden wird in den nächsten Projektschritten exakter dargestellt. Details zur Veloführung sind noch auszuarbeiten.			x	
9.10	Die projektierten Massnahmen führen zu einer deutlich sichereren Situation der Fussgängerinnen, Fussgänger und Velofahrenden. Wichtig ist, dass die Vorschläge konsequent und einheitlich umgesetzt werden.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
9.11	Die Sicherheit ist für alle gut durchdacht. Ist aber immer nur so gut, wie sich jeder daran hält.	A15	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
9.12	Wir begrüssen sehr die Verbesserung für Radfahrende durch abgeflachte Randsteine und andere Behebungen von Gefahrenstellen. Diese Situation kommt auch den Benutzern von Elektroscootern zugute.	A16	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
9.13	Die vorgeschlagenen Lösungen führen zu markanten Verbesserungen für den Langsamverkehr, hängen aber unserer Meinung nach auch ganz stark ab von der Durchsetzung des Temporegimes. Sollte sich zeigen, dass Tempo 30 km/h ungenügend eingehalten wird, müssten weitere Massnahmen ergriffen werden.	A23	Das Strassenverkehrsgesetz schreibt vor, dass ein Jahr nach Einführung der reduzierten Geschwindigkeit Erfolgskontrollen durchzuführen sind. Diese Erfolgskontrollen beinhalten unter anderem Geschwindigkeitsmessungen, Analysen der Unfallstatistiken, etc. Es wird untersucht, ob sich die eingeführten Massnahmen bewähren. Aufgrund der Kontrolle werden allfällige Verbesserungen und zusätzliche Massnahmen umgesetzt.	x			
9.14	Die vorgesehene Neugestaltung der Strassenränder (Tieferlegung des Randabschlusses auf 3 cm bzw. Schrägstellung) bringt für Velofahrer sicherlich Vorteile, indem sie bei Gefahr aufs Trottoir ausweichen können. Es stellt sich aber die Frage, ob nicht auch PWs und Lastwagen aufgrund der verengten Fahrbahn das Trottoir regelmässig zur Umfahrung von Hindernissen befahren werden, womit der Verkehrssicherheit insgesamt wiederum kein Dienst erwiesen ist.	A28	Der Fahrbahnquerschnitt erlaubt im Normalfall das Befahren des Strassenabschnitts, ohne dass auf den Gehweg ausgewichen werden muss. Bei nach links abbiegenden Fahrzeugen besteht diese Möglichkeit aber durchaus. Der Strassenquerschnitt mit dem Mittelstreifen ist aber genügend breit, damit auch in diesem Fall nicht auf den Gehweg ausgewichen werden muss.				x
9.15	Die Situation für die Radfahrer wird besser.	A31	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
9.16	Die 30er Zonen müssen sicher sehr gut ausgeleuchtet werden.	A31	Die Beleuchtung wird in den nächsten Projektschritten im Detail projektiert.	x			
9.17	Es sind weniger schwere Unfälle zu erwarten.	A32	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
9.18	Dieses Argument (Sicherheit für den Langsamverkehr) wirkt scheinheilig!	A33	Entspricht nicht der Meinung der im Planungsprozess Beteiligten und Erfahrungen anderer Projekte zeigen deutlich auf, dass durch die Strassenraumgestaltung und die niedrigen Geschwindigkeiten Sicherheit geschaffen wird.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
9.19	Sicherheit der Fussgänger und Radfahrer ist wichtig, aber sollte nicht in einer Stadt Priorität erhalten. Ist einfach übertrieben Hauptstrassen zu Tempo 30 km/h zu machen.	A34	Das Betriebs- und Gestaltungskonzept fördert die Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden und ermöglicht den Zufussgehenden das flexible Queren der Strasse. Voraussetzung für dieses Konzept ist die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden. Erfahrungen zeigen, dass die Akzeptanz unter den Verkehrsteilnehmenden hoch ist. Dies dient der Erhöhung der Sicherheit auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau aller Verkehrsteilnehmenden.				x
9.20	Aufeinander achtgeben müssen ist dabei zwingend und wirkt vielleicht etwas erzieherisch, was positiv ist. Niemand darf aber „pressiert“ sein…	A35	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

3.4 Weitere Punkte / Bemerkungen

Frage: Weitere Punkte die Sie anmerken möchten?

j. Bemerkungen / Forderungen / Anregungen

Die Eingaben unter dem Buchstaben j. können nicht nach ihrer Akzeptanz zusammengefasst und grafisch dargestellt werden. Die hier zusammengetragenen Eingaben sind teilweise sehr unterschiedlich und äussern auch Bedenken, welche nur bedingt oder gar nichts mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept zu tun haben.

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.1	Die Bestrebungen, die friedliche Koexistenz zwischen motorisiertem und langsamem Verkehr weiter zu verbessern, werden begrüsst.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.2	Die Ausfahrt vom Glaser Parkplatz auf die Bielstrasse sollte vorerst beibehalten werden und die Situation nach der Umgestaltung der Bielstrasse neu beurteilt werden.	A1	Bei der Einmündung Bielstrasse / Bahnhofstrasse sind die Frequenzen des Langsamverkehrs hoch. Mit der Umgestaltung der Einmündung wird die Sicherheit für den Langsamverkehr bei dieser wichtigen Querungsstelle über die Bielstrasse erhöht. Für die Fahrzeuge ab dem Glaser Areal sind die Umwege bzw. die Verlustzeiten gering. Die Situation wir in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
10.3	Die Verkehrsplaner können aufgrund ihres Fachwissens Vorschläge und Denkanstösse liefern. Die Lysser Bevölkerung bringt die in ihrem Ort erlebten Erfahrungen und ihre Wünsche ein. Die Kombination der Beiträge der beiden Parteien sollte zu einem optimalen Ergebnis führen. Optimal muss die Lösung aber in erster Linie für die Lysser sein, denn sie werden schliesslich mit der neuen Situation leben müssen und die Kosten tragen.	A1	Wird zur Kenntnis genommen.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.4	Um das Risiko von Fehlentscheiden möglichst zu vermeiden, wird ein etappenweises Vorgehen vorgeschlagen. Die jeweils gemachten Erfahrungen sollen für die Realisierung der nächsten Etappe berücksichtigt werden.	A1	Die Massnahmen werden in Abstimmung mit der Gemeinde und den Werkeigentümern, welche Ihre Werkleitungen im betroffenen Perimeter erneuern, umgesetzt. Ein Vorgehen in Etappen ist aus bautechnischen und auch finanziellen Überlegungen bereits vorgesehen. Auch fliessen die Erkenntnisse und Erfahrungen aus abgeschlossenen Etappen laufend in die weitere Umsetzung ein.	x			
10.5	Die Verbindung Oberer Aareweg – Grenzstrasse – Werkstrasse soll geöffnet werden um den Verkehr im Zentrum zu reduzieren.	A2	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x
10.6	Die Grünraumgestaltung wird als spärlich erachtet.	A3	Der vorhandene Strassenzug und die Anforderungen, welche an ihn gestellt werden, lassen keine zusätzliche Anordnung von Grünräumen zu.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.7	Aus Sicherheitsgründen ist es wohl begrüssenswert, möglichst viele Hindernisse von der Strasse fernzuhalten. Und doch gibt diese freie Sicht über eine grosse Distanz Autofahrenden eine zu grosse Sicherheit und die 30 km/h werden wohl kaum eingehalten, sondern überschritten. Es leuchtet nicht ein, weshalb keine Baumalleen gepflanzt werden können. Dies würde die Geschwindigkeit der Autofahrenden bestimmt reduzieren und gleichzeitig einen Beitrag zur Klimaregulierung und Lebensqualität leisten. Das Argument, in Lyss habe es nie eine Tradition von solchen Baumalleen gegeben, scheint recht dürftig. Was nicht ist, kann ja noch werden. Zudem sind mir in Lyss doch einige Bäume am Strassenrand oder grüne Rabatten bekannt. Zum Aspekt der Sicherheit gilt es folgendes zu sagen: Entlang der gesamten Strasse sind an verschiedenen Stellen Parkplätze vorgesehen. Wenn es um die Sichtbarkeit der Kinder geht, sind diese aus meiner Sicht gefährlicher als Bäume mit eher dünnem Stamm. Ebenso wäre es attraktiv, wenn die vorgesehenen Betonquadrate in der Strassenmitte durch eine naturbelassene Bepflanzung ersetzt würden. Viele Städte versuchen heute, wenn und wo immer möglich, mehr Vegetation in die Gestaltung zu bringen. In Lyss böte sich nun eine gute Gelegenheit dazu.	A3	Der vorhandene Strassenzug und die Anforderungen, welche an ihn gestellt werden, lassen keine zusätzliche Anordnung von Grünräumen zu. Die Überprüfung der Geschwindigkeiten nach der Umsetzung der geplanten Massnahmen ist als Erfolgskontrolle vorgesehen. Die geplante Gestaltung lässt nachträgliche Korrekturen zu.				x
10.8	Die Velos sollten nicht zurückgebunden werden. Vielleicht könnte man zusätzlich auf den Parallelstrassen die Fahrverbote für Velos aufheben?	A4	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x
10.9	Die vorliegenden Ideen, die unhaltbare Situation mit dem Verkehr in Lyss zu verbessern, werden begrüsst.	A5	Wird zur Kenntnis genommen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.10	Lyss hat zwei Autobahn-Ausfahrten. Die Bielstrasse, ab der Coop Tankstelle und die Hauptstrasse, ab dem Bärenkreisel sollten inkl. Hirschenkreisel geschlossen werden. Auch ein autofreier Abschnitt Hirschenkreisel bis Coop (ESAG Kreisel) wäre tiptop.	A5	Die Ortsdurchfahrt bleibt trotz der zwei Autobahnanschlüsse eine wichtige Verkehrsachse, nicht zuletzt für den Ziel- und Quellverkehr. Eine Schliessung wird nicht in Betracht gezogen.				x
10.11	Im Jahr 2013 fuhren, trotz Zubringerdienst, immer mehr Autos durch die Zeughausstrasse um dem Verkehr auf der Hauptstrasse auszuweichen. Die Polizei unternimmt nichts dagegen.	A5	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x
10.12	Die generelle Stossrichtung des Umgestaltungskonzepts wird unterstützt.	A7	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.13	Zwischen den Liegenschaften Hermes Orthopädie / Schuhgeschäft und Tabakwaren Seiler befinden sich fünf Kundenparkplätze. Der Haltebalken der Lichtsignalanlage ist heute ca. 18 Meter von der Anlage gegen Norden entfernt und erlaubt dadurch die Zu- und Wegfahrt von den Parkplätzen und zusätzlich auch von unserer Garage. Sollte der Haltebalken jedoch in Zukunft gegen Süden verschoben werden, wäre die Zu- und Wegfahrt, sobald ein oder mehrere Fahrzeuge vor der Ampel warten, verunmöglicht. Im Speziellen machen wir darauf aufmerksam, dass etliche Kunden von Hermes gehbehindert und gebrechlich sind und unbedingt Parkplätze direkt beim Ladeneingang benötigen. Der Haltebalken soll aus diesen Gründen unbedingt an der heutigen Stelle belassen werden.	A7, A27	Die ungeregelte Wegfahrt ab den beschriebenen Parkfeldern auf einen durch eine Lichtsignalanlage gesteuerten Knoten ist gefährlich. Die in den Projektplänen eingezeichnete neue Anordnung des Haltebalkens ist für alle Verkehrsteilnehmer sicherer. Die Wegfahrt ab den Parkplätzen ist weiterhin möglich. Weiter wird die Parkplatzsituation bei den erwähnten Liegenschaften und Geschäften nicht verändert, da die Parkplätze auf Privatgrundstücken angeordnet sind. In den nächsten Projektschritten wird die Zu- und Wegfahrt der Liegenschaften Hermes Orthopädie / Schuhgeschäft und Tabakwaren Seiler nochmals überprüft.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.14	Die Geschäfte (Hermes Orthopädie / Schuhgeschäft und Tabakwaren Seiler) sind darauf angewiesen, dass die Zu- und Wegfahrten während den Bauarbeiten möglichst durchgehend gewährt bleiben, respektive Unterbrüche mit den Besitzern abgesprochen werden.	A7, A27	Die Bedürfnisse der Anwohnenden und Gewerbebetriebe werden, soweit möglich, bei der Ausführungsplanung berücksichtigt und die betroffenen Personen informiert. Die zuständigen Vertreter des Kantons Bern (Tiefbauamt, Oberingenieurkreis III) werden sie zu gegebener Zeit kontaktieren. Bei der Ausführung wird sehr viel Wert auf eine gute und umfassende Information der Betroffenen gelegt.	x			
10.15	Zwischen dem Gestaltungsplan und der Situation besteht bei der Unterführung Bürenstrasse eine Differenz. Wir gehen davon aus, dass die vorgesehene Anpassung in der Bürenstrassenunterführung in die Planung eingeflossen ist.	A8	Die Planung an der Bürenstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts. Die Pläne sind in diesem Fall nicht ganz konsequent dargestellt. Die beiden Planungen schliessen jedoch aneinander an.	x			
10.16	Es ist unverständlich warum bei der heutigen Finanzlage das Kantonale Tiefbauamt Steuergelder in Millionenhöhe für nicht zwingende Massnahmen zu verschleudern beabsichtigt, während es sich andernorts mit unbegründeten Behauptungen aus der anerkannten Pflicht zur Strassenlärmsanierung stehlen will.	A9	Das kantonale Tiefbauamt setzt die Steuergelder für Projekte ein, die eine hohe Wirtschaftlichkeit generieren. Gerade die Gestaltung von Ortsdurchfahrten trägt dazu bei, lokal Einfluss auf die Aufenthaltsqualität zu nehmen und wirtschaftliches Potential zu generieren. Genauso wichtig ist die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Dieses Projekt wird gleichzeitig mit weiteren Infrastrukturerneuerungen koordiniert.				x
10.17	Die Markierung (Haltebalken) bei der Ampelanlage Bahnhofstrasse / Fabrikstrasse muss so bleiben wie jetzt (wegen dem Abbiegen von Lastwagen mit Anhänger aus der Bahnhofstrasse Richtung Biel). Die Busbevorzugung soll optimiert werden.	A10	Die Befahrbarkeit des Schwerverkehrs wird bei der angesprochenen Situation überprüft. Die Busbevorzugung bei der Bahnhofstrasse / Fabrikstrasse wird mit dem vorliegenden Konzept angepasst und gleichzeitig optimiert.			x	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.18	Für die von der Sanierung direkt betroffenen Unternehmen, aber auch für Lyss, ist eine Erreichbarkeit von grösster Wichtigkeit. Die Sanierungsdauer muss auf ein Minimum reduziert werden (Schichtbetrieb / Samstag + Sonntag / Etappierung). Nach Möglichkeit sollten mögliche Entlastungsrouten entsprechend signalisiert und allenfalls geöffnet werden (Fabrikstrasse / Zeughausstrasse / Stegmattweg / Schulgasse). Betreffend Termineinhaltung sind Konventionalstrafen vorzusehen.	A10	Ihr Anliegen ist auch uns sehr wichtig. Die Ausführungsplanung wird zu gegebener Zeit durchgeführt. Die Forderungen sind Bestandteil der Ausführungsplanung. Die Anstösser / Anstösserinnen und Gewerbebetriebe werden vor der Ausführung über das Vorgehen informiert und auch in die Planung einbezogen.	x			
10.19	Vor dem Sanierungsbeginn ist ein Parkleitsystem für verfügbare Parkplätze in Einstellhallen vorzusehen.	A10, A27	Ihr Anliegen ist auch uns sehr wichtig. Die Ausführungsplanung wird zu gegebener Zeit durchgeführt. Die Forderungen sind Bestandteil der Ausführungsplanung.	x			
10.20	Die Busbevorzugung im Hirschenkreisel ist nicht mehr nötig. Die Ampeln für die Busbevorzugung sollten optimiert werden.	A11, A32	Auf die Anlage zur Busbevorzugung kann aus heutiger Sicht nicht verzichtet werden. Mit der Umgestaltung ist jedoch eine Anpassung der Anlage (kürzere Rotphasen) vorgesehen.				x
10.21	Bei der Bürenstrasse sollte auch für einen kurzen Abschnitt ab Hirschenkreisel Tempo 30 km/h gelten (bis Bahnunterführung).	A11, A12, A32	Die Planung an der Bürenstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts.				x
10.22	Während der Bauphasen müssen die Zufahrten zwingend gewährleistet sein. Keine Totalsperrung.	A11, A32	Die Bauabläufe werden zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet. Auch uns ist es wichtig, die mit den Bauarbeiten einhergehenden Einschränkungen möglichst gering zu halten. Wir werden mit einem entsprechenden Kommunikationskonzept auch unsere Informationen optimal gestalten.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.23	Die Ausfahrt ab den Liegenschaften der Glaser AG über die Bahnhofstrasse auf die Bielstrasse sei nicht aufzuheben.	A13	Bei der Einmündung Bielstrasse / Bahnhofstrasse sind die Frequenzen des Langsamverkehrs hoch. Mit der Umgestaltung der Einmündung wird die Sicherheit für den Langsamverkehr bei dieser wichtigen Querungsstelle über die Bielstrasse erhöht. Die Situation wird in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft.			x	
10.24	Die Bahnhofstrasse sei im Bereich ab Hirschenkreisel bis Gebäude so zu gestalten, dass die Zufahrt zu den Liegenschaften der Glaser AG weiterhin ohne Einschränkung gewährleistet ist.	A13	Die Zufahrt zu den Liegenschaften ist auch bei der vorliegenden Planung uneingeschränkt gewährleistet. Die Änderung der Gestaltung hat keine Änderung der Zufahrtsverhältnisse zu Folge.	x			
10.25	Die Hauptverkehrswege werden durch die geplanten Massnahmen markant sicherer und die heutige Trennwirkung der Strassen wird deutlich reduziert. Lyss erhält ein Zentrum und wird wesentlich aufgewertet.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.26	Der Mangel, dass heute nicht alle Abschnitte hindernisfrei sind, wird aufgehoben.	A14	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.27	Der Marktplatz muss möglichst kostengünstig gestaltet werden.	A15	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.28	Die Erfahrung aus Köniz zeigt, dass das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden in gewünschter Koexistenz gelernt werden muss. Damit sich auch die ältere Bevölkerung an die veränderten Begebenheiten anpassen kann, braucht es unterstützende flankierende Massnahmen. Aktive, wiederkehrende Information an alle Verkehrsteilnehmenden, sowie Aktionen mit Anleitung und Unterstützung vor Ort für die Betagten sollen bereits innerhalb des Projektes mit den nötigen Ressourcen geplant und organisiert werden.	A16	Wird zur Kenntnis genommen. Die Planung solcher flankierender Massnahmen wird in späteren Projektphasen besprochen.	x			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.29	Beim Landerwerb im Bereich Hauptstrasse / Kreuzgasse muss der Perimeter noch definiert werden.	A20	Der Landerwerbsplan ist Bestandteil der nächsten Projektphase.		x		
10.30	Wir bitten Sie dringend den Zugang für Autos und Fussgänger jederzeit zu gewährleisten und die Signalisation den ändernden Situationen anzupassen. Grosse Staubentwicklung bewirkt, dass die Fassade zusätzlich gereinigt werden muss.	A20	Ihr Anliegen ist auch uns sehr wichtig. Die Ausführungsplanung wird zu gegebener Zeit durchgeführt. Die Forderungen sind Bestandteil der Ausführungsplanung. Die Anstösser / Anstösserinnen und Gewerbebetriebe werden vor der Ausführung über das Vorgehen informiert und auch in die Planung einbezogen.	x			
10.31	Ganz wichtig für die Gestaltung des Marktplatzes als Ortszentrum ist die Reduzierung vom Durchgangsverkehr, ideal wäre natürlich gänzlich eine autofreie Zone vom Lyssbach bis zum Hirschenkreisel.	A23	Diese Forderung kann nicht alleine durch das vorliegende Konzept gelöst werden. Sie steht vielmehr im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept der Gemeinde Lyss und ist übergeordnet zu lösen. Eine Sperrung der Hauptverkehrsstrassen durch Lyss für den motorisierten Verkehr ist nicht möglich.				x
10.32	Im Zusammenhang mit der Schulwegführung ist zu prüfen, ob der Parkweg zwischen Fabrikstrasse und Bielstrasse für Fahrradfahrer nicht freigegeben werden kann, um insbesondere Schülerinnen und Schülern entlang des verkehrsarmen östlichen Lyssbachufers eine sichere Fahrgelegenheit zu bieten.	A24, A31	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x
10.33	Die Mitglieder der Bildungskommission erwarten eine intensive Begleitung der Schulkinder durch den Verkehrsinstruktor und eine strikte Überwachung während der Zeit, in welcher Schulkinder unterwegs sind.	A24	Eine intensive Begleitung durch den Verkehrsinstruktor der Schulkinder und Verkehrsschulungen mit verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden (nicht nur Kinder) sind auch aus unserer Sicht sinnvoll. Diese Massnahmen werden bei der Umsetzung und Einführung der Massnahmen geplant.	x			
10.34	Aus unserer Sicht müsste auf der Kirchenfeldstrasse vor dem Schulhaus Kirchenfeld Tempo 30 km/h eingeführt werden. Vom Bärenkreisel bis 100m nach der Einmündung Herrengasse / Kirchhübeliweg in die Kirchenfeldstrasse.	A25	Diese Forderung steht nicht im direkten Zusammenhang mit dem aufgelegten Betriebs- und Gestaltungskonzept. Die Gemeinde nimmt die Forderung zur Kenntnis.				x

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid			
				bereits berücksichtig	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen
10.35	Die Eignung der vorgesehenen Massnahmen müssten in jedem Fall durch ein unabhängiges Gutachten nachgewiesen werden. Schliesslich erscheinen die veranschlagten Kosten von bis zu 7 Mio. Franken sehr hoch für ein Projekt, dessen Hauptziele schwerlich zu erreichen sind.	A28	Die Massnahmen basieren auf den gültigen Richtplänen und vorangegangene Planungsschritten, welche die gleiche Stossrichtung wie das vorliegende Konzept aufzeigen. Trotz teils grosser Bedenken wurden die meisten, in den letzten Jahren im ähnlichen Stil realisierten Ortsdurchfahrten, positiv aufgenommen und bereichern die Ortschaften.				x
10.36	Wichtig ist eine gute Kommunikation!	A30	Dies ist auch uns ein wichtiges Anliegen.		x		
10.37	Das Konzept im Allgemeinen finden wir gut.	A31	Wird zur Kenntnis genommen.	x			
10.38	Das Konzept ist keine Verbesserung der Situation. Nur eine teure, unnötige Änderung!	A33	Das kantonale Tiefbauamt setzt die Steuergelder für Projekte ein, die eine hohe Wirtschaftlichkeit generieren. Gerade die Gestaltung von Ortsdurchfahrten trägt dazu bei, lokal Einfluss auf die Aufenthaltsqualität zu nehmen und wirtschaftliches Potential zu generieren. Genauso wichtig ist die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Dieses Projekt wird gleichzeitig mit weiteren Infrastrukturerneuerungen koordiniert.				x
10.39	Allgemein entlang Strassen und Bahnhofstrasse mehr Bäume pflanzen, gibt ein schöneres Bild.	A34	Der vorhandene Strassenzug und die Anforderungen, welche an ihn gestellt werden, lassen keine zusätzliche Anordnung von Grünräumen zu.				x
10.40	Ist es wirklich nötig, die Strassen innerorts vollständig zu teeren? Oberhalb von diversen Leitungen (Wasser / Abwasser / etc.) evtl. nur Schotterbelag, um bei Um- und Neubauten rasch an die Leitungen zu gelangen sowie Regenwasser gut und schnell ins Erdreich fliessen zu lassen. Wäre diese Variante nicht kostengünstiger und praktischer?	A35	Die Anforderungen an die Strassenoberfläche sind durch den Strasseneigentümer geregelt. Auf Hauptachsen durch Ortschaften sind die Strassen aus Gründen der Sicherheit, der Beständigkeit, des Unterhalts und des Komforts mit einer Asphaltschicht zu versehen.				x
10.41	Bitte eine speditive Abwicklung der vorgesehenen Arbeiten.	A36	Die Bauabläufe werden zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet. Auch uns ist es wichtig, die mit den Bauarbeiten einhergehenden Einschränkungen möglichst gering zu halten. Wir werden mit einem entsprechenden Kommunikationskonzept auch unsere Informationen optimal gestalten.	x			

Anhang I Fragebogen Mitwirkung

Oberingenieurkreis III
Tiefbauamt des Kantons Bern

Bau + Planung
Gemeinde Lyss

Roduner BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Ortsdurchfahrt Lyss; Betriebs- und Gestaltungskonzept Fragenbogen zur Mitwirkung:

- Die Projektunterlagen und der Fragebogen liegen in der Zeit vom 26. Mai bis 22. Juni 2014 während den Öffnungszeiten bei der Abteilung Bau + Planung an der Bahnhofstrasse 10 in Lyss auf.
- Auf der Gemeinde - Homepage (www.lyss.ch) können die Unterlagen auch digital eingesehen werden.
- Mitwirkungseingaben sind bis am 30. Juni 2014 an eine der folgenden Adressen zu senden:

Tiefbauamt Kanton Bern Oberingenieurkreis III Kontrollstrasse 20, Postfach 701, 2501 Biel (claudia.christiani@bve.be.ch)	Gemeinde Lyss Abteilung Bau & Planung Bahnhofstrasse 10, 3250 Lyss (bau@lyss.ch)

- Angaben zu Ihrer Person (freiwillig):

Name: _____

Adresse: _____

Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Verkehr?

- **Änderung Geschwindigkeitsregime**

_____

_____

_____

- **Parkierung**

_____

_____

_____

- **Hirschenkreisel**

_____

_____

_____

- **Fussgängerführung**

_____

_____

_____

Roduner BSB + Partner, Ingenieure und Planer AG Seite 1 von 2 Rev. 1, mah, 22.05.2014
K:\Tiefbau\Lyss\6657 Ortsdurchfahrt\26 Bericht\Fragebogen Mitwirkung 140522.docx

Oberingenieurkreis III
Tiefbauamt des Kantons Bern

Bau + Planung
Gemeinde Lyss

Roduner BSB + Partner
Ingenieure und Planer

- **Aufheben Lichtsignalanlagen Kreuzgasse / Walkeweg**

Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Gestaltung?

- **Markierter Mittelbereich bei Tempo 30 km/h als Querungshilfe für Fussgänger**

- **Marktplatz / Viehmarktplatz**

- **Mühleplatz**

Wie beurteilen Sie folgende Punkte zum Thema Sicherheit?

- **Sicherheit des Langsamverkehrs (zu Fuss gehende und Rad fahrende)**

Weitere Punkte welche Sie anmerken möchten?

Roduner BSB + Partner, Ingenieure und Planer AG
extrã Landschaftsarchitekten

Michael Beyeler

Marc Hostettler

Biberist / Schliern b. Köniz, 12.11.2014