

KEHRSATZ
MITTE



Kanton Bern
Canton de Berne



Burgergemeinde
Bern



Einwohnergemeinde Kehrsatz, Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK II,
Burgergemeinde Bern, BLS Netz AG
Gesamtprojekt «Kehrsatz Mitte»

Mitwirkungsbericht

4. Juli 2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Information zur Mitwirkung	3
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Ablauf und Gegenstand der Mitwirkung.....	3
2.	Quantitative Auswertung	6
2.1	Grundsatz.....	6
2.2	Siedlungsentwicklung	6
2.3	Nutzung	7
2.4	Öffentliche Räume / Plätze.....	7
2.5	Motorisierter Individualverkehr	8
2.6	Kreisel	9
2.7	Öffentlicher Verkehr	10
2.8	Fuss- und Veloverkehr	11
3.	Qualitative Auswertung	11
4.	Fazit und Schlussfolgerung für den weiteren Prozess	51

1. Information zur Mitwirkung

1.1 Ausgangslage

Die Pläne für die Anbindung der Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse von Kehrsatz im Bereich der Bahnhofmatte sind nicht neu. Bereits 2001 wurde der kantonale Strassenplan «Anschluss Bahnhofmatte» genehmigt. Doch das Projekt scheiterte 2003 an der Urne. Seither hat sich einiges getan. Die BLS fährt im 15-Minuten-Takt. Dies führt beim stark befahrenen Bahnübergang Zimmerwaldstrasse aufgrund der Barrierschliessungen regelmässig zu Rückstau. Davon betroffen ist der Verkehr in den oberen Dorfteilen, der Verkehr Richtung Längenberg sowie die Zu- und Wegfahrt nach Belp. Im Auftrag des Tiefbauamts des Kantons Bern und der Gemeinde Kehrsatz wurden 2015 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zwei Varianten für eine neue Verkehrsführung geprüft und verglichen. Dabei zeigte sich eine Verlegung der Zimmerwaldstrasse als die beste Lösung. Auch die Korridorstudie Bern-Rubigen kam zum Schluss, dass eine direkte Anbindung zwischen der Umfahrung Kehrsatz in Richtung Längenberg, Englisberg, Zimmerwald anzustreben sei. Die Gemeinde Kehrsatz hat im Jahr 2021 die Parzelle Kehrsatz Gbbl. Nr. 232 im Perimeter des neuen Strassenverlaufs (Neue Zimmerwaldstrasse) gekauft um das Projekt zu ermöglichen und die Prozesse zu vereinfachen.

Das Areal Bahnhofmatte bildet aktuell die letzte grosse Baulandreserve der Gemeinde Kehrsatz. Dem Areal kommt als «prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen» aus regionaler und kantonaler Sicht und im Kontext der inneren Siedlungsentwicklung eine wichtige Rolle zu. Aufgrund einer Testplanung und einem darauf basierenden Richtprojekt (liegt im Entwurf vor) hat die Burgergemeinde Bern als Grundstückbesitzerin mit der Gemeinde Kehrsatz als Planungsbehörde entschieden, dass die Projektierung der Fläche in zwei Etappen aufgeteilt wird. Die erste Etappe Bahnhofmatte «Kern» beinhaltet die westliche Hälfte des Areals, auf der die Gemeinde eine ZPP erlassen will. Diese ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern» soll die planungsrechtliche Grundlage für die weitere Planung (Überbauungsordnung) schaffen und wird in der Nutzungsplanung (Zonenplan und Baureglement) verankert.

Sowohl der Perimeter der ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern» und die damit verbundene Erweiterung der Zone für öffentliche Nutzung ZÖN L «Wehrdienst» als auch die zur Mitwirkung gestellten Projekte des Tiefbauamts des Kantons Bern wurden in der Projektgruppe «Kehrsatz Mitte» koordiniert und sowohl untereinander als auch auf die Pläne der BLS in diesem Perimeter abgestimmt.

1.2 Ablauf und Gegenstand der Mitwirkung

Nach einer intensiven Planungsphase legten die Gemeinde Kehrsatz und das Tiefbauamt des Kantons Bern in Abstimmung mit der Burgergemeinde Bern und der BLS folgende Unterlagen zur Mitwirkung auf:

Unterlage der Gemeinde Kehrsatz

ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern»

- Zonenplan und Baureglementsänderung ZPP 6 Bahnhofmatte und ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern»
- ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern», Änderung Baureglement
- ZPP 6A Bahnhofmatte «Kern», Erläuterungsbericht

Zonenplanänderung ZÖN L «Werkhof»

- Zonenplanänderung Erweiterung Zone für öffentliche Nutzungen L

- Zonenplanänderung ZÖN L «Werkhof», Erläuterungsbericht

Unterlage des Tiefbauamts des Kantons Bern

Kopfdossier

- Übersichtsplan
- Übergeordneter Bericht
- Bericht Verkehr
- Bericht Lärm
- Bericht Baugrunduntersuchungen
- Bericht UVB-Voruntersuchung

Vorprojekt Verlegung Zimmerwaldstrasse, Teilprojekt Neue und Alte Zimmerwaldstrasse

- Situation Strassenbau Blatt 1 von 2
- Situation Strassenbau Blatt 2 von 2
- Gestaltungsplan Neue und Alte Zimmerwaldstrasse
- Längenprofil Alte Zimmerwaldstrasse
- Längenprofil Tannackerstrasse
- Längenprofil Neue Zimmerwaldstrasse
- Normalprofile Neue Zimmerwaldstrasse
- Situation bestehende Werkleitungen
- Situation Normprüfung
- Technischer Bericht

Vorprojekt Verlegung Zimmerwaldstrasse, Teilprojekt Kreisel Umfahrungsstrasse

- Situationsplan
- Situation mit Schleppkurven
- Längenprofil
- Normalprofile
- Technischer Bericht

Vorprojekt Umgestaltung Bernstrasse

- Situation Bernstrasse Süd
- Situation Bernstrasse Nord
- Gestaltungsplan Bernstrasse
- Querprofile Bernstrasse
- Technischer Bericht

Die Mitwirkung fand vom 02. Oktober 2023 bis 01. Dezember 2023 statt. Das Dossier lag auf der Gemeindeverwaltung Kehrsatz öffentlich zur Mitwirkung auf. Zeitgleich waren die Unterlagen elektronisch auf der Webseite <https://www.kehrsatz-mitte.ch/> einsehbar. Sowohl die Gemeinde als auch das Tiefbauamt des Kantons Bern haben diese Website in allen Mitteilungen zur Mitwirkung verlinkt. Über diese Website gab es die Möglichkeit, mittels Fragebogen an der Mitwirkung teilzunehmen. Für die quantitative Auswertung der Fragen siehe [Kapitel 2](#).

Nebst der zweifachen Publikation im Amtlichen Anzeiger hat die Gemeinde im «Chäsitzer» bereits im Juni 2023 die Mitwirkung angekündigt, und auf die Website aufmerksam gemacht.

Während der Mitwirkungsaufgabe gab es am Donnerstag, 26. Oktober 2023 von 13:00 – 17:00 Uhr und am Donnerstag, 16. November 2023, von 14:00 – 20:00 Uhr die Möglichkeit, sich auf Voranmeldung mit den Planungsbehörden für eine Sprechstunde zu treffen. Das Angebot wurde am zweiten Datum in Anspruch genommen.

Ausserdem fand am 11. September 2023 in Kehrsatz eine öffentliche Informationsveranstaltung statt.

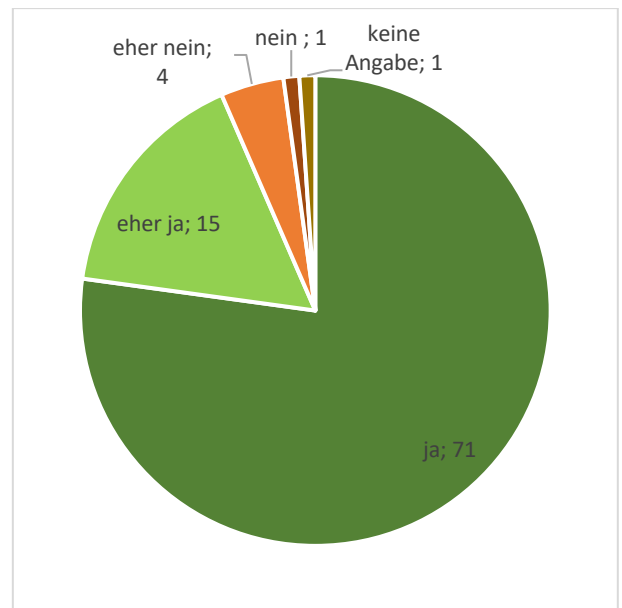
Es wurden insgesamt 109 Eingaben eingereicht. Davon 94 per Online-Fragebogen, wobei es sich bei einigen der ausserhalb des Fragebogens eingereichten Eingaben um Präzisierungen von bereits erfassten Fragebogen Rückmeldungen handelte. Für die qualitative Zusammenfassung aller Eingaben inklusive Stellungnahme der Planungspartner siehe [Kapitel 3](#).

2. Quantitative Auswertung

Nachfolgende quantitative Auswertung gliedert sich nach den Fragen des Online-Fragebogens.

2.1 Grundsatz

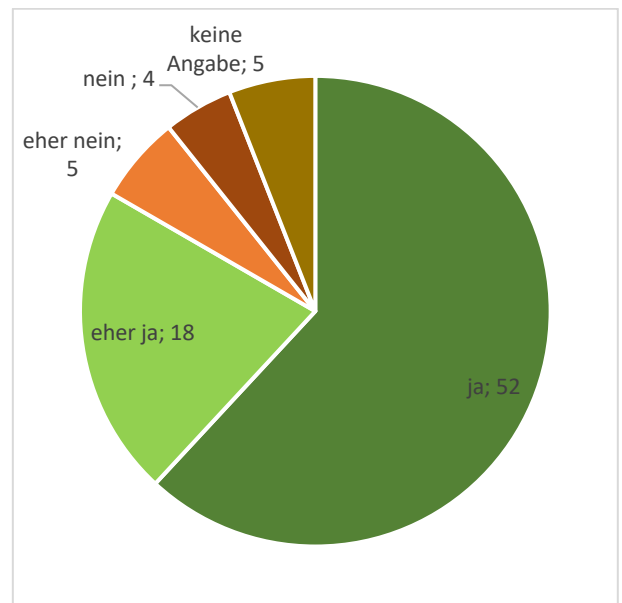
Aufgrund der positiven Rückmeldungen im Rahmen der Mitwirkung 2019 wurden die Projekte Kehrsatz Mitte weiterentwickelt. Die Gemeinde, der Kanton, die BLS und die Bürgergemeinde planen im Zusammenhang mit der Nutzung des Potentials der Bahnhofmatte, auch die Verkehrsführung und die ÖV-Erschliessung neu zu konzipieren. Sind Sie mit dieser Stossrichtung grundsätzlich einverstanden?



Total: 92 Antworten

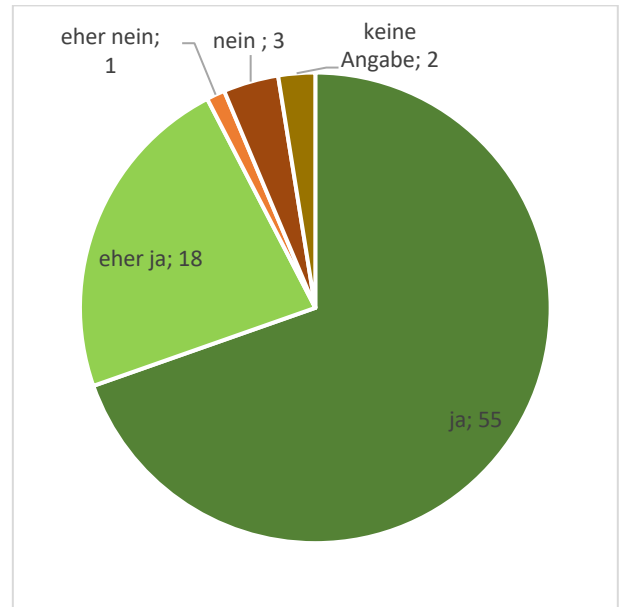
2.2 Siedlungsentwicklung

Die Neukonzeption des Anschlusses Kehrsatz Mitte mit der Verlegung der Zimmerwaldstrasse ermöglicht eine verbesserte bauliche Nutzung der «Bahnhofmatte». Das Richtprojekt bildet die Grundlage für die Zone mit Planungspflicht ZPP. Sind Sie mit dem entworfenen ZPP-Artikel grundsätzlich einverstanden?



2.3 Nutzung

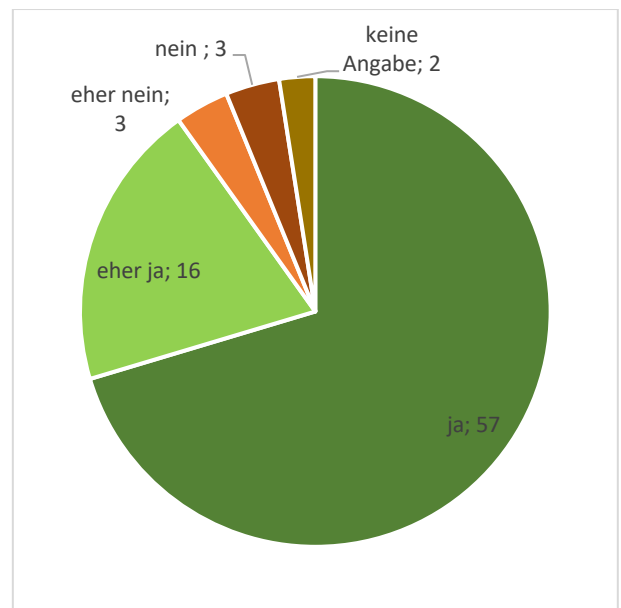
In der ZPP ist die vorgesehene Nutzung der Bahnhofsmatte ausformuliert. Diese sieht primär eine Wohnnutzung vor, ermöglicht jedoch auch Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sowie ergänzend Verkaufsgeschäfte (Detailhändler für den alltäglichen Gebrauch). Sind Sie mit dieser Nutzungszusammensetzung und der vorgesehenen Entwicklung grundsätzlich einverstanden?



2.4 Öffentliche Räume / Plätze

Mit den Veränderungen gelingt es, die Freiräume im Kernbereich von Kehrsatz aufzuwerten und Angebote von Aufenthaltsbereichen zu schaffen. Die heutigen Kantonsstrassen im Ortskern (Bernstrasse/ Belpstrasse/ Teil der Alten Zimmerwaldstrasse) werden saniert und verkehrsberuhigt und gehen in den Besitz der Gemeinde über. Die Lärmbelastung im Dorf wird durch die Beruhigungsmassnahmen, durch tiefere Geschwindigkeiten und weniger Verkehrsbewegungen abnehmen und das Dorf lebenswerter machen.

Sind Sie mit dieser Entwicklung einverstanden?

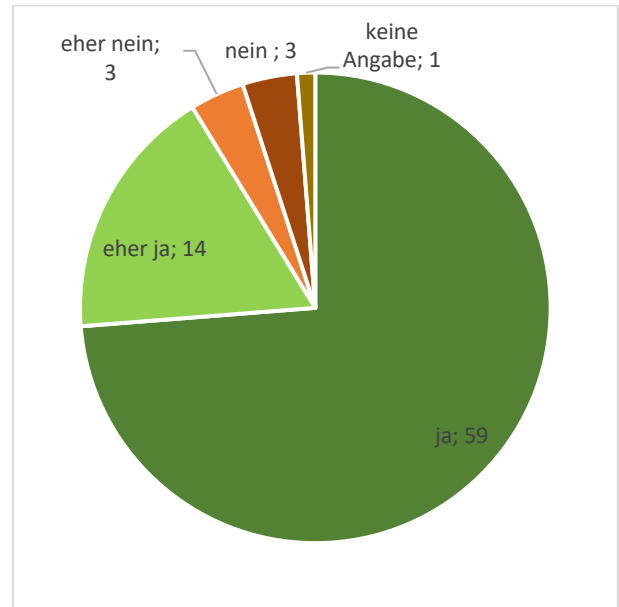


Total: 81 Antworten

2.5 Motorisierter Individualverkehr

Mit der Verlegung der Zimmerwaldstrasse in den «inneren Chilchacher» soll der Durchgangsverkehr auf der Strecke Längenberg-Bern auf die Umfahrungsstrasse verlagert werden. Ausserdem soll damit der Ortskern südlich des Bahnübergangs entlastet und das Entwicklungsgebiet «Bahnhofmatte» ideal erschlossen werden.

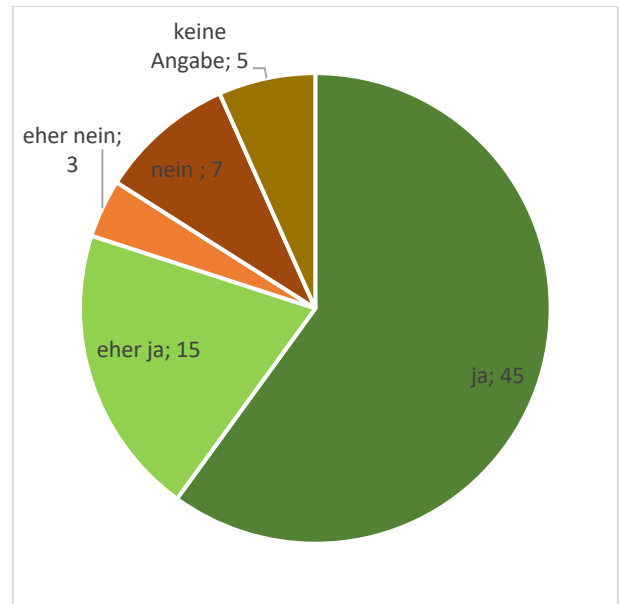
Sehen Sie diese Vorteile und befürworten Sie eine Verlegung der Zimmerwaldstrasse?



Total: 80 Antworten

Mit der Verlegung der Zimmerwaldstrasse und einem neuen Anschluss Kehrsatz Mitte wird auch die heutige Dosierung in Kleinwabern im Falle starker Verkehrsentwicklungen angepasst. Vorgesehen ist eine optionale Dosierung am Kreisel im Sinne eines Überlastungsschutzes.

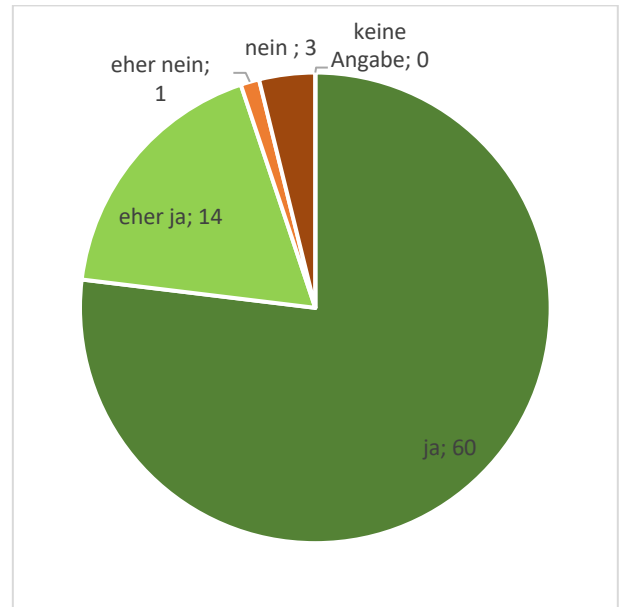
Befürworten Sie die Möglichkeit einer optionalen Dosierung des Verkehrs beim Kreisel (Überlastungsschutz insbesondere Richtung Kleinwabern)?



Total: 75 Antworten

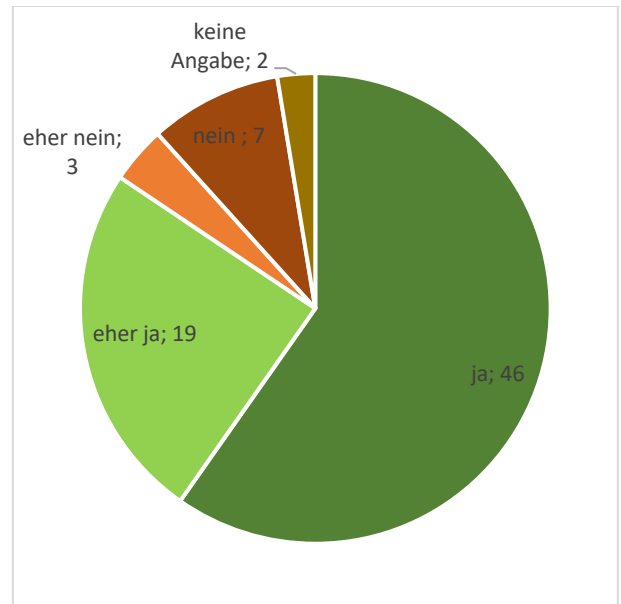
2.6 Kreisel

Unterstützen Sie die Anbindung der Neuen Zimmerwaldstrasse über einen Kreisel an die Umfahrungsstrasse sowie der gleichzeitigen Aufwertung des Orteingangs?



Total: 78 Antworten

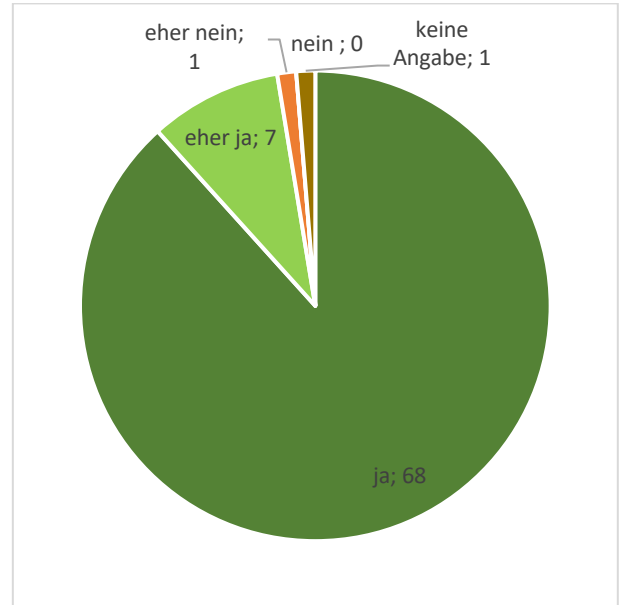
Die Veloführung wird vom Kreisel entflechtet und auf separaten Wegen um den Kreisel resp. mit einer Unterführung geführt. Damit sollen Velounfälle im Kreisel vermieden werden und die Strecke für Velofahrer attraktiv gestaltet werden. Unterstützen Sie diese Veloführung?



Total: 77 Antworten

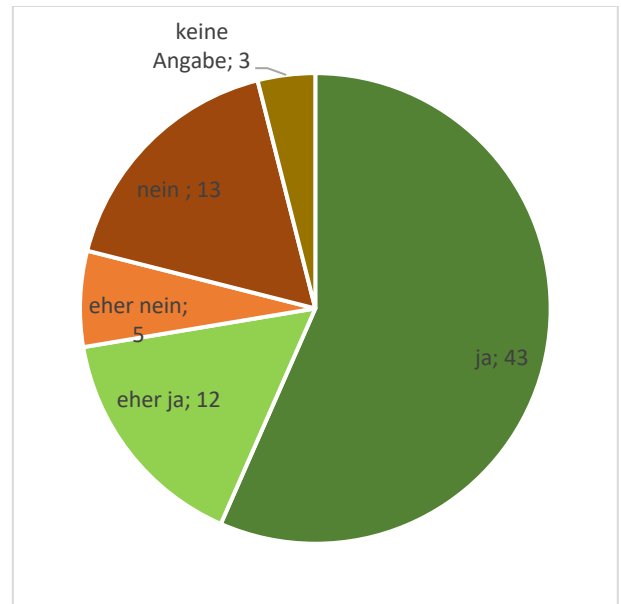
2.7 Öffentlicher Verkehr

Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, die Postautolinien über die verlegte Zimmerwaldstrasse direkt zu einem neuen zentralen Platz beim Bahnhof zu führen und damit die Umsteigebeziehungen zur S-Bahnstation zu verbessern?



Total: 77 Antworten

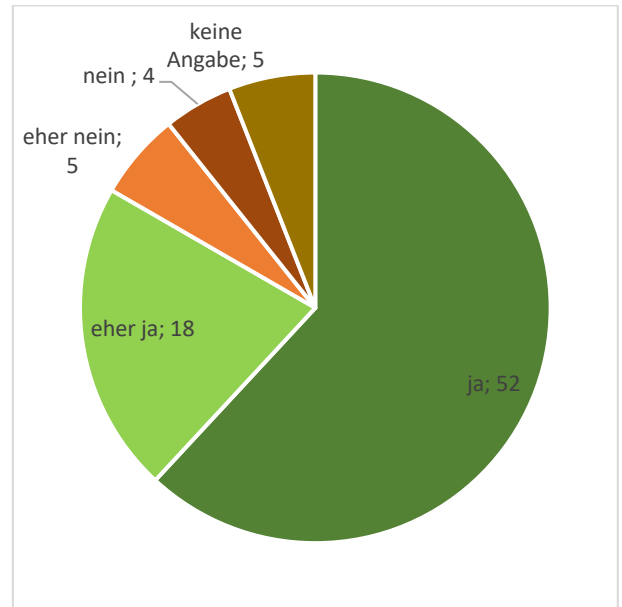
Unterstützen Sie eine neue zusätzliche Haltestelle bei der Einfahrt Bleikenmattstrasse?



Total: 76 Antworten

2.8 Fuss- und Veloverkehr

Mit der Neugestaltung des Anschlusses Kehrsatz Mitte soll auch das Fuss- und Velonetz verbessert und ergänzt werden. Es entstehen neue sichere Langsamverkehrsachsen und neue Wegverbindungen für FussgängerInnen. Erkennen Sie diese Vorteile?



Total: 84 Antworten

3. Qualitative Auswertung

Nachfolgende qualitative Auswertung gliedert sich nicht mehr nach den Fragen des Online-Fragebogens. Die einzelnen Rückmeldungen wurden Stichworten zugeordnet und werden in nachfolgender Tabelle zusammenfassend aufgeführt. Dies führt dazu, dass nicht jede Eingabe im genauen Wortlaut aufgeführt ist.

Die Antworten der Planungsbehörde (Gemeinde Kehrsatz und Tiefbauamt des Kantons Bern) wurden in Abstimmung mit der BLS verfasst. Diese Antworten sowie Beschlüsse für die weitere Projektierung werden zu jeder Eingabe aufgeführt.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
Autofrei (4)	Diverse Forderungen nach einem Autofreien Zentrum / einer Autofreien Siedlung:	
	Es wäre sinnvoll die Möglichkeit einer autofreien Siedlung in die Planung einzubeziehen. Dies lässt sich mit der guten ÖV-Anbindung gut realisieren.	Der Hinweis wird in der weiteren Planung aufgenommen. Die finale Entscheidung darüber fällt jedoch der Bauherr.
	Bahnhofplatz autofrei gestalten - nur so wird das Dorfzentrum wirklich vom Verkehr entlastet.	Der Anschluss des unteren Dorfteils an die Umfahrungsstrasse sowie die Verbindung mit dem oberen Dorfteil erfolgt über die Bahnhofmatte und den neuen Kreisel. Deswegen kann die Bahnhofmatte nicht autofrei gestaltet werden. Mit dem geplanten Bahnhofvorplatz und der Bosquette werden aber attraktive/moderne Flächen für verschiedene Nutzungen vorgesehen.
Bahn / Bahnhof (6)	Verschiedene Fragen zur Bahn / zum Bahnhof:	
	Der Bahnhof Kehrsatz Nord muss unbedingt erhalten bleiben. Der Ausbau der Bahn BLS auf eine Doppelspur Kehrsatz - Belp muss in der ganzen Planung von Anfang an einbezogen werden. An der Infoveranstaltung wurde von diversen Personen darauf hingewiesen.	Die Gemeinde Kehrsatz setzt sich für den Erhalt beider Bahnhöfe ein. Der Doppelspurausbau Kehrsatz - Belp der BLS ist in Prüfung, der Ausbau Bahnhof Kehrsatz (Perronverlängerung) ist in Planung.
	Der Bahnhof soll ein "Mobility-Hub" sein, dh. es braucht auch Car-Sharing, Velo Sharing-Stationen, Velo-Unterstände...	Dies wurde in der Vorstudie der BLS berücksichtigt. Die genaue Anzahl wird in der Projektierung bestimmt. Der Entscheid ob Sharing-Angebote erstellt werden wird die Gemeinde Kehrsatz in einem grösseren Kontext prüfen. Die Gemeinde beteiligt sich am Projekt Regionales öffentliches Veloverleihsystem VVS 2026+. Die Federführung hat die Stadt Bern inne. Beim Bahnhof Nord und Bahnhof Kehrsatz sind je eine Station vorgesehen.
	Am Bahnhof sollte es draussen mehrere Sitzmöglichkeiten haben auf denen man auf den Zug warten kann.	Dies wird in der weiteren Projektierung der BLS berücksichtigt. Sitzmöglichkeiten werden am Bahnhof angeboten.
	Vielleicht könnte der Bahnhof noch eine Aufwertung erfahren, gibt es hierzu allfällige Planungen?	Die BLS sieht vor, den Bahnhof aufzuwerten. Die Planung dafür steht aktuell in der Phase Vorstudie.
Bahnübergang (10)	Der Bahnübergang wird als Zäsur und Hindernis wahrgenommen. Es existieren verschiedene Fragen und Ideen für einen Umgang damit:	
	Der Übergang ist ein grosses Hindernis für Blaulichtorganisationen.	Mit der neuen Anbindung der Zimmerwaldstrasse können die Blaulichtorganisationen den Bahnübergang über die Umfahrungsstrasse umfahren.

¹ Beim Codieren wurden pro Statement die **wichtigsten Rückmeldungen** erfasst. Die effektiven Nennungen aller Kategorien sind höher.

² Es wurde versucht, alle Meinungen abzubilden: Eingaben die inhaltlich dasselbe fordern wurden zusammengefasst, oder die repräsentativste Eingabe wird wiedergegeben.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Eine Unterführung würde die Trennung überwinden.	Bei einer Unterführung würden die Ein- und Ausfahrtsportale vor der Gemeindeverwaltung, resp. ca. auf der Höhe der Bernstrasse 17 zu liegen kommen. Der Verkehr würde zudem weiterhin durch das Dorf Kehrsatz fahren. Die Kosten für eine Unterführung wären unverhältnismässig und eine Unterführung würde den Dorfcharakter massiv verändern. Mit der neuen Anbindung der Zimmerwaldstrasse kann der Bahnübergang in Richtung Zimmerwald zudem umfahren werden.
	Eine Unterführung für Velofahrende würde viel Zeit einsparen.	Das Projekt sieht neue und hindernisfreie Veloverbindungen vor. Mit der Neuen Zimmerwaldstrasse können die Velofahrenden den Bahnübergang über die Umfahrungsstrasse umfahren.
	Ggf. könnte auch die Bahn und der Bahnhof tiefergelegt werden.	Es gibt für einen tiefergelegten Bahnhof keine Begründung. Die aktuelle Lage des Bahnhofs entspricht den Standards und den BehiG-Normen. Eine Tieferlegung hätte weitreichende Folgen für die Bahnanlage aber auch für die Umgebung (Überbauung, Kantonsstrasse, ...).
	Bei Stau auf der Umfahrungsstrasse steht der Verkehr wieder am Bahnübergang.	Die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrasse sowie des Kreisels Kehrsatz Mitte ist für die Verkehrsprognosen bis 2040 gegeben. Darüber hinaus verfügt der Kiesel noch über ausreichende Leistungsreserven. Zudem ist die Durchfahrt durch Kehrsatz aufgrund der flankierenden Massnahmen unattraktiv. Sollte längerfristig eine Dosierung der Zufahrt Richtung Bern notwendig werden, würde der Verkehr aus Richtung Belp bereits vor dem Kiesel Kehrsatz Mitte dosiert. Damit ist ein Ausweichen über den Bahnübergang und durch den Ortskern nicht attraktiv.
	Fahrplan anpassen für kürzere Wartezeiten am Bahnübergang.	Die Schliesszeiten des Bahnübergangs sind so weit wie möglich optimiert worden. Mit dem Viertelstundentakt kann die BLS die Wartezeiten am Bahnübergang nicht weiter kürzen. Andere Optionen wie Unterführungen sind geprüft worden, sind aber in der Topologie nicht realisierbar bzw. unverhältnismässig. Mit der geplanten Umfahrung wird der Verkehr beim Bahnübergang abnehmen.
	Es ist sehr schade, dass der Bahnübergang mit Barriere vom Postauto nicht umgangen werden kann.	Vom Bahnhof Kehrsatz aus in Fahrtrichtung Zimmerwald kann der Bahnübergang über den neuen Kiesel und die neue Anbindung der Zimmerwaldstrasse umgangen werden. Von der Bahnhofmatte in Richtung Wabern/Bern ist dies nicht möglich.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
Baustellenzufahrt (4)	Eine kleine Anzahl Mitwirkungen macht Anregungen zur Baustellenzufahrt:	
	Die Zufahrt zur Baustelle Kreisel/neue Zimmerwaldstrasse muss über die Umfahungsstrasse erfolgen. Die Zufahrt über den Kirchackerweg darf nur vom Gewerbe Kirchacker, vom Werkhof und von der Feuerwehr benutzt werden. Die Strasse muss jederzeit für Feuerwehreinsätze freigehalten werden. Ebenso müssen die Einsatzkräfte vor dem Feuerwehrmagazin parkieren können.	Die Zufahrt zur Baustelle ist über die Umfahungsstrasse vorgesehen. Die Zugänge zum Gewerbe Kirchackerweg und Feuerwehr werden sichergestellt.
Begrünung (17), Biodiversität (5) / Ökologie (1) / Klima (2)	Zusammengefasst fordern die Mitwirkungseingaben zu diesem Thema eine klimaangepasste Begrünung (Bäume), Entsiegelung (siehe Stichwort Versiegelung), und ökologisch gestaltete Aussenräume:	
	Es braucht eine umfassende Grünplanung mit detailliertem Bepflanzungs- und Begrünungskonzept. Keine Betonwüste.	Ist im Projekt bereits vorgesehen. Das Projekt wurde zusammen mit Personen aus der Landschaftsplanung entwickelt. Die Grünraumplanung wird in der weiteren Projektierung vertieft.
	Die Strassenböschungen sind als Rohboden extensiv zu gestalten: das heisst kein Anhumusieren. Für eine extensive Begrünung ist entsprechendes dem Standort angepasstes Saatgut zu verwenden. Ziel dabei ist die Erhöhung der Biodiversität bei gleichzeitig geringem Pflegeaufwand.	Die Begrünung wird von Fachpersonen geplant. Die vorgeschlagene Variante wird geprüft. Es ist dabei aber zu berücksichtigen, dass weniger Boden im Projekt wiederverwertet werden kann und der Überschuss grösser wird.
	Gestaltung und Natur der Begrünung entlang der Strassen, der Kreisel und Verkehrsinsel sollte grosse Beachtung geschenkt werden. Es sollten Pflanzen gewählt werden, die den Herausforderungen des Klimawandels gewachsen sind und nützlich für die Umwelt sind.	Mit der Wahl heimischer standortgerechter Pflanzenarten, wie es als Standardmassnahme Praxis ist, wird diesen Vorgaben Rechnung getragen.
BehiG (1)	Diverse Eingaben erwähnen, dass auf ältere Personen und mobilitätseingeschränkte Personen Rücksicht genommen werden muss (siehe Stichwort Soziales). Eine Eingabe bezieht sich konkret auf die bauliche Ausgestaltung von Strassen(ränder):	
	Generell darauf achten, dass Strassenränder usw. rollstuhlgerecht ausgebildet werden.	Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt. Procap wird im Rahmen der kommenden Projektierungsphase einbezogen.
Bushaltestelle Bleikenmattstrasse (6)	Die Mehrheit der Mitwirkungseingaben begrüsst eine zusätzliche Haltestelle an der Bleikenmattstrasse:	
	Der Unterstand bei der Bushaltestelle Bleikenmattstrasse sollte etwa in der Mitte der Haltestelle sein. Ev. etwas Land von der Parzelle 1210 dazu nehmen. Die Trottoirsituation ist dort zu eng vorgesehen.	Die normierten Trottoirbreiten werden nicht unterschritten. Die in das Trottoir hineinragende Fläche ist das Dach vom Wartehaus.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Velos aus der Bleikenmatt berücksichtigen. Die heutige Strassenführung ist als Velofahrer ungünstig, da die Strassenausfahrt zu schmal ist und wenn man rechts abbiegen will oft abbremsen muss, da man sich nicht richtig in den Verkehr einfädeln kann auch ist die Situation zum nach links abbiegen als Velofahrer suboptimal.	Aufgrund der Vortrittssituation (Trottoirüberfahrt) ist ein Abbremsen beim Einfahren auf die Bernstrasse unumgänglich. Für die linksabbiegenden Velofahrenden steht ein Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte zur Verfügung.
	Die Haltestelle bei der Bleikenmatt ist unbedingt notwendig (und die anfallenden Kosten sind für die Gemeinde absolut tragbar)! Die Distanzen zu den beiden anderen Haltestellen von 400 - 500 m ist insbesondere für ältere oder gehbehinderte Personen zu weit: das führt zu Mehrverkehr auf der Bernstrasse, weil sich diese Personen transportieren lassen müssen.	Der Raum für die Bushaltestelle ist gesichert und die Erstellung der Haltestelle wird durch die Gemeinde geprüft.
	Der Übergang Postauto-/Bahn ist heute nicht weit und durchaus zumutbar. Die Wege sind beispielsweise deutlich kürzer als am Bahnhof Bern. Eine zusätzliche Haltestelle Bleikenmatt braucht es nicht, die bestehenden Haltestellen befinden sich je lediglich ca. 300 m entfernt; 3 Minuten Gehweg sind zumutbar.	Die Erstellung der Haltestelle wird durch die Gemeinde geprüft.
Drainagen (4)	Wenige Rückmeldungen weisen auf die Drainagen im Hang hin:	
	Der Hang wird mit Drainagen entwässert. Die Drainagen müssen weiterhin zuverlässig funktionieren.	Wir bedanken uns für den Hinweis. Dies wird in der kommenden Planung berücksichtigt.
Ersatzmassnahme (3)	Einige der im Bericht UVB-Voruntersuchung vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen werden kritisch beurteilt:	
	Anmerkungen zum Kap. 5.14 Flora, Fauna, Lebensräume im Bericht UVB-Voruntersuchung: Das Projekt sieht die Ersatzpflanzung der geschützten Linde nördlich auf der Parzelle Nr. 232 vor. Der vorgesehene Abstand zur Böschung und Strasse ist nicht ausreichend. Der Standort soll weiter nach Nordwesten verschoben werden.	Die genaue Lage wird in der kommenden Projektphase überprüft und festgelegt.
	Durch den permanenten Rückschnitt der Heckenstruktur inkl. Bäume auf 80 m Länge zwischen der Umfahrungsstrasse und dem Kirchackerweg verliert die Hecke ihre Funktion und Wirksamkeit. Sie ist an anderer Stelle zu ersetzen.	Der Bedarf an Ersatzmassnahmen wird in der weiteren Projektierung ermittelt.
	Von den erwähnten (Ersatz-)Massnahmen im Waldrandbereich ist abzusehen, da der Waldrand eine Nordexposition aufweist. Auf solchen Standorten	Die Massnahmen am Waldrand sind nicht als Ersatzmassnahme, sondern als Gestaltungsmassnahme gedacht. Der Bedarf an Ersatzmassnahmen wird in der weiteren Projektierung ermittelt.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	können keine langfristig wertvollen Bepflanzungen mit hoher Artenvielfalt realisiert werden. Die beabsichtigten Ersatzmassnahmen sind anderweitig an einem besser geeigneten Standort zu planen / auszuweisen und ins umfassende Begrünungskonzept aufzunehmen.	
Fahrplan / ÖV (12)	Insbesondere für die Linie auf den Längenberg wird eine höhere Frequenz gewünscht. Es werden aber weitere Vorschläge zum ÖV / Fahrplan gemacht:	
	Fahrplanüberprüfung, ob dichterer Fahrplan zwischen Kehrsatz Bhf (allenfalls Rössli mit Wendemöglichkeit Lidl-Kreisel) und Längenberg und umgekehrt möglich ist und dafür nur jeder 2. Kurs bis Wabern führen.	Die Gemeinde nimmt das Anliegen auf, prüft es und leitet es an die entsprechenden Stellen weiter.
	Damit der Umstieg auf den ÖV auch für Menschen vom Längenberg und vom Quartier Hängelen attraktiv wird, ist eine 30-Minuten-Takt des Postautos unabdingbar. Während der Pendler-/Schulzeiten ist ein Kurs alle 15 Minuten vorzusehen. Dafür können am Bahnhof Kehrsatz Parkplätze gespart werden.	Die Gemeinde nimmt das Anliegen auf, prüft es und leitet es an die entsprechenden Stellen weiter.
	Es wäre toll, man könnte Velos problemlos mit ins Poschi nehmen, um die Steigung abzufedern. Toll wäre, vom Längenberg runter mit dem Velo zum Bahnhof und zurück mit dem Velo in den ÖV.	Velos dürfen, sofern der Platz vorhanden ist, im Postauto transportiert werden. Mit den neuen E-Bikes sind Steigungen zudem heute bequem zu bewältigen.
	Ein Ortsbus Belp - Wabern mit Routen in Kehrsatz ist ein Anliegen betreffend öffentlichen Verkehr.	Die Gemeinde nimmt das Anliegen auf, prüft es und leitet es an die entsprechenden Stellen weiter.
	Fahrplankoordination sicherstellen	Grundsätzlich wird der Postauto Fahrplan eng mit dem BLS Fahrplan koordiniert.
	Schüler des Zyklus 3 starten zur gleichen Zeit wie die Pendler zur Arbeit fahren. Die Gemeinde wird beauftragt, die Möglichkeit zu prüfen, diese Nutzungen durch eine Verschiebung des Unterrichtsbeginns auszugleichen. Eine bessere Verteilung der Nutzer des öffentlichen Verkehrs sollte auch die Möglichkeit bieten, mit BLS und Postauto über die Kosten zu verhandeln.	Vielen Dank für den Hinweis. Die Gemeinde nimmt das Anliegen auf und wird Lösungsansätze prüfen.
Feuerwehr (9)	Diverse Mitwirkungseingaben beziehen sich auf das Feuerwehr-Areal. Diese sind nachfolgend zusammengefasst:	
	Wir sind der Meinung, dass der Parkplatz für die Feuerwehr viel zu gross ist. Wir fordern, dass der Parkplatz um mindestens 2/3 reduziert wird. <i>(Anmerkung der Berichtsverfassenden: andere Mitwirkungseingaben fordern eine Reduktion von 1/3).</i>	Bei der eingezonten Fläche handelt es sich um eine Restfläche, welche im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Strasseninfrastrukturanlagen ideal genutzt werden kann.
	Die Zufahrt zum Feuerwehrmagazin Kehrsatz muss über den Kirchackerweg	Die Zufahrt zum Feuerwehrmagazin/Werkhof wird zukünftig über den Kreisel

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	jederzeit für Fahrzeuge bis 15 t und einer Fahrzeugbreite bis 2.55 m möglich sein. Die Fahrzeuge der einrückenden Einsatzkräfte müssen im Bereich des Magazins parkiert werden können, ohne dass die Zu- und Wegfahrt beeinträchtigt wird.	erfolgen. Während den Bauarbeiten wird die Zufahrt und Parkmöglichkeit jederzeit gewährleistet sein.
	Aktuell erfolgt die Datenanbindung des Feuerwehrmagazins Kehrsatz mittels Glasfaserleitung ab Reservoir Hubei. Diese Glasfaserverbindung gewährleistet die Kommunikation mit dem Funkrelais Reservoir Halten, die Telefonie sowie den Internetanschluss und somit die permanente Erreichbarkeit des Magazins Kehrsatz. Zusammen mit dem Magazin Belp bildet das Magazin Kehrsatz die redundante Führungsinfrastruktur der Feuerwehr Regio Belp. Diese Glasfaserleitung im Strassenbereich der neuen Zimmerwaldstrasse darf unter keinen Umständen beschädigt und oder unterbrochen werden.	Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Kosten (2) / Finanzierung (1)	In unterschiedlichen Zusammenhängen nehmen Mitwirkungseingaben Bezug auf die Projektkosten oder Finanzierung (Kostenaufteilung) einzelner Subprojekte:	
	Es fehlt eine umfassende und transparente Kosten-/Nutzenanalyse, die in GV Art. 58 geforderte finanzielle Transparenz ist nicht gegeben.	Die Kosten der mitgewirkten, kantonalen Strassenprojekte werden durch den Kanton getragen, die Erschliessung der Bahnhofmatte wird in einem Infrastrukturvertrag geregelt. Die Kosten werden entsprechend aufgeteilt und die Bevölkerung zu gegebener Zeit informiert.
	Die Mehrkosten zur Umgestaltung zu verkehrsberuhigten Strassen sollten nicht durch den Kanton, sondern durch die Gemeinde (Mehrwert) getragen werden müssen. Sanierungskosten zu Lasten des Kantons einzig im Umfang der bisherigen Nutzung (Belagssanierungen).	Der Kanton ist Eigentümer der Bernstrasse und deswegen zuständig für die Sanierung der Bernstrasse. Dazu gehören auch Grünelemente. Allfällige noch zu definierende Mehrleistungen und deren Kostenteilung werden in einer Planungsvereinbarung geregelt.
	Eine gerechte Aufteilung der Kosten für die Schaffung der für den Gebäudekomplex erforderlichen kommunalen Infrastruktur zwischen der Burgergemeinde und der Gemeinde. Diese Vereinbarung über die Kostenverteilung sollte 30% für die Gemeinde und 70% für die Burgergemeinde betragen. Angesichts der zusätzlichen Investitionen in die Infrastruktur, insbesondere mit der im ZPP vorgesehenen Nutzungsaufstockung, vor allem Schulen und öffentlichen Verkehrs, ist es wichtig, die Gemeindefinanzen nicht zu belasten.	Die Aufteilung der Kosten wird mittels Infrastruktur-/Planungsvereinbarung geregelt. Die Fläche der Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten Bauland. Bauland muss erschlossen werden und hat Bevölkerungswachstum zur Folge.
	Von der Burgergemeinde wird erwartet, dass sie ihre Verantwortung gegenüber der Gemeinde durch eine angemessene finanzielle Beteiligung am Bau	Die Aufteilung der Kosten wird mittels Infrastruktur-/Planungsvereinbarung geregelt.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	der neuen Gemeindestrasse wahrnimmt. Die Gemeinde wird ihrerseits für die notwendigen Investitionen in die Schulinfrastruktur und die Instandhaltung der Strassen aufkommen.	
	BLS und die Burgergemeinde sind die grossen Nutzniesser, der Kanton trägt im Wesentlichen die Kosten und die Gemeine muss für die Infrastrukturkosten (z.B. Ausbau Schulen) aufkommen. Welchen zukünftigen Kosten für die Gemeinde stehen welche Mehreinnahmen gegenüber?	Die Fläche der Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten Bauland. Bauland muss erschlossen werden und hat Bevölkerungswachstum zur Folge.
	Im Zusammenhang mit dem Vorprojekt «Verlegung Zimmerwaldstrasse» sind verschiedene Sachverhalte bezüglich Landerwerb/-abtretung der Parzellen 81 und 815 im Eigentum der Burgergemeinde Bern abschliessend zu klären.	Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird in der kommenden Planung berücksichtigt.
Kreiselgestaltung (6)	Auf die Ausgestaltung des neuen Kreisels nehmen mehrere Eingaben Bezug:	
	Die Ausgestaltung des Kreisels sollte in einem Wettbewerbsverfahren ausgeschrieben werden.	Der Kanton plant einen unterhaltsarmen Kreisel. Zusätzliche Gestaltungen können in der weiteren Planung geprüft werden.
	Dieser Kreisel wird eine weitere wichtige "Eintrittspforte" in - und eine Visitenkarte für unser Dorf. Bitte aber keine Steinwüste oder abstrakte Kunst, es braucht einen schön und einladend gestalteten Kreisel.	
Kulturland (5)	Wenige Eingaben weisen auf den Kulturlandverlust hin:	
	Grundsätzlich bedauern wir, dass der neuen Zimmerwaldstrasse Kulturland zum Opfer fallen wird. Wir begrüssen aber die geplanten Velo-Massnahmen. Es ist aus unserer Sicht sinnvoll, die heutige Umfahrungsstrasse mit der Zimmerwaldstrasse zu verbinden, um den Ortskern zu entlasten. Wir wünschen uns aber, dass eine Variante der Verbindung der Zimmerwaldstrasse mit der Umfahrungsstrasse gewählt würde, die weniger Kulturland beansprucht.	Der Querschnitt der Neuen Zimmerwaldstrasse wurde gegenüber der Norm bereits reduziert. Eine weitere Reduktion ist aus Sicherheitsgründen für die Verkehrsteilnehmenden nicht zielführend. Die Linienführung kann aufgrund der Topografie nicht verkürzt werden. Die Gefällsverhältnisse sind im aktuellen Projekt bereits ausgereizt.
	Es ist unverständlich warum die Bahnhofmatte als erhaltenswerte ISOS-Freifläche zulasten irgendwelcher, nicht näher spezifizierten "kommunalen und regionalen Interessen" geopfert werden soll. Während an anderen Stellen auf das "aufgewertete" Ortsbild verwiesen wird, wird es hier willkürlich als "von lokaler Bedeutung" bezeichnet. Eine transparente und nachvollziehbare Güterabwägung (Nutzwertanalyse) fehlt gänzlich und ist als Entscheidungsgrundlage zu erstellen.	Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten als Bauland ausgeschieden und nicht im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) erfasst. Kehrsatz Mitte ist ein Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung. Im Richtplan Kanton Bern 2030 ist die Bahnhofmatte in Kehrsatz als «Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen» aufgenommen und ausgewiesen.
	Grundsätzlich finde ich es ebenfalls bedenklich eine Landwirtschaftszone mit einer Strasse zu bebauen um ein Siedlungsgebiet weiter zu erschliessen. Ich	Die Bernstrasse und damit Kehrsatz soll verkehrsberuhigt werden, deshalb wird der Verkehr neu auf die Umfahrungsstrasse geleitet. Ein Tunnel beim

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	denke, dass mit der aktuellen Strasse genügend Möglichkeiten bestehen würden (Tunnel unten durch den Bahnübergang). Aus meiner Sicht müsste die Landwirtschaftszone zuerst einer Umzonung in eine Bauzone von der Bevölkerung zugestimmt werden.	Bahnübergang ist daher nicht zielführend. Dies zeigte auch die Richtplanung auf. Die Bahnhofmatte selbst ist seit Jahrzehnten als Bauland ausgeschieden.
	Die Zersiedelung ist ein grosses Problem. Wenn die Anbindung an den Längenberg für den Individualverkehr attraktiver wird, wird diese gefördert. Das ist keine gute Entwicklung. Dem kann nur ein attraktives ÖV Angebot entgegenwirken.	Die Gemeinde nimmt das Anliegen betreffend ÖV-Angebot auf, prüft es und leitet es an die entsprechenden Stellen weiter.
Langsamverkehr (38)	In diverser Form nehmen etliche Mitwirkungseingaben Bezug auf den Langsamverkehr. Der grösste Teil der Eingaben befürwortet eine Förderung, macht sich aber auch Gedanken zur Sicherheit (siehe Stichwort Sicherheit und Stichwort Temporegime). Etliche Eingaben beziehen sich auf die Velounterführung beim neuen Kreisel (siehe auch Stichwort Verkehrsführung). Nur ca. 3 Mitwirkungseingaben möchten nicht, dass der Fuss- und Veloverkehr weiter gefördert wird:	
	Guter und sichtbarer Veloweg durchs gesamte Dorf.	Die Gemeinde und der Kanton unterstützen das Anliegen und setzen sich dafür ein.
	Eine durchgehende sichere offizielle Fussgänger Verbindung zwischen Kehrsatz und Belp entlang der Kantonsstrasse ist heute nicht vorhanden und sollte im Rahmen dieses Projekts erstellt werden.	Dies liegt ausserhalb des Projektperimeters. Für Zufussgehende wird der Lohnweg/Lochgutweg zwischen Belp und Kehrsatz empfohlen.
	Der Langsamverkehr sollte unbedingt noch vermehrt berücksichtigt werden. Einbezug von ProVelo (falls noch nicht passiert)! Unbedingt vor Lidl-Kreisel (aus Bern herkommend) einen neuen Fussgängerstreifen einführen!	Dem Langsamverkehr wird im Projekt Rechnung getragen. Die Fachstelle des Kantons Bern Fuss- und Veloverkehr begleitet das Projekt.
	Es ist zu begrüessen, dass für die Velofahrenden eine grosse Sicherheit angestrebt wird. Ob eine Entflechtung mittels Unterführung in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis steht, muss sicher diskutiert werden. Eine oberirdische Lösung wird auch aus ortsbaulicher Sicht eher begrüsst. Vielleicht ändert sich durch das veränderte Verkehrsregime (30er von der Bahnhofmatte) auch das Gefahrenpotenzial und ein überfahrbarer Bypass könnte ausreichen.	Die oberirdische Lösung wurde geprüft kann jedoch aufgrund des Platzmangels nicht realisiert werden.
	Velounterführung Südseitig - hat da viel mehr Verkehr	Der Kanton hat bei der Planung des Veloverkehrs die <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> berücksich-

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
		tigt. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt zudem eng begleitet. Auf der Nordseite wurde die Unterführung gewählt, weil eine oberirdische Linienführung aus Platzgründen nicht realisiert werden kann.
	Richtung Bern wird für den Veloverkehr eine separate Unterführung erstellt. Das Bedürfnis einer sicheren und schnelle Verbindung Richtung Belp ist sicher in gleichem Masse vorhanden. Eine analoge Unterführung für den Veloverkehr Richtung Belp ist aus diesen Gründen erforderlich. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der bestehende Südanschluss nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenbauprojekts ist und vorerst bestehen bleibt. Die zukünftige Ausgestaltung ist noch offen. Angedacht ist jedoch, dass in Zukunft die Zufahrt nur noch für den Langsamverkehr möglich ist.	Der Kanton hat bei der Planung des Veloverkehrs die <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> berücksichtigt. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt zudem eng begleitet. Auf der Nordseite wurde die Unterführung gewählt, weil eine oberirdische Linienführung aus Platzgründen nicht realisiert werden kann.
	Die Reduktion der Umfahrungsstrasse von 4 auf 2 Spuren für den motorisierten Verkehr ist sehr gut. Dass die Velos je eine Spur erhalten auch. Die Spurführung der neuen Velo-Schnellstrasse von Belp nach Wabern ist sehr gut. Jedoch verliert das Velo bei der heutigen Planung von Wabern nach Belp den Vortritt beim Kreisel gleich mehrfach (1. Autos welche nach Zimmerwald abbiegen, 2. Autos welche von Zimmerwald kommen, 3. Ein- und Ausfahrt Werkhof, 4. Fussgänger). Für die Durchfahrt nach Belp wie auch das Abbiegen ins neue Quartier sollte die Velospur vor dem Kreisel auf die Strasse eingeleitet werden.	Die Velofahrenden werden entflechtet und vortrittsbelastet jedoch mit Mittelinseln um den Kreisel geführt. Es besteht die Möglichkeit mittels Velofurt in den Kreisel zu fahren. Die neusten Forschungsergebnisse der <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> zeigen auf, dass mit einer Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen eine Infrastruktur bereitgestellt werden kann, die für eine breite Nutzengruppe ausgelegt und attraktiv ist. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt zudem eng begleitet. Es ist prognostiziert, dass kaum Velofahrende über die Umfahrungsstrasse (Richtung Belp) in die Bahnhofmatte einbiegen.
	Es ist auf die Nutzbarkeit durch Velofahrer zu achten: Da Autofahrer häufig rücksichtslos gegenüber Velofahrern sind und das Gefühl zu haben scheinen, dass Velofahrer keine Rechte im Strassenverkehr haben, müssen sehr deutliche Signalisationen mit psychologischer Wirkung angebracht werden. Velofahrer müssen Vorrang bei Übergängen im Kreisel haben. Es ist nicht realistisch, dass Menschen, die das Velo als Verkehrsmitteln nutzen, am Kreisel an mehreren Stellen warten müssen, bis eine Lücke im Verkehr entsteht, bis sie die einzelnen Strassen überqueren können, um den Kreisel zu passieren. Bei einer solchen Planung wäre davon vorauszusehen, dass Velofahrer auf die Strasse ausweichen, weil sie ebenso wie Autofahrer am Ziel ankommen müssen. Velofahren ist nicht mehr nur Freizeitbeschäftigung, sondern muss als	Die Velofahrenden werden entflechtet und vortrittsbelastet jedoch mit Mittelinseln um den Kreisel geführt. Es besteht die Möglichkeit mittels Velofurt in den Kreisel zu fahren Die Neusten Forschungsergebnisse der <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> zeigen auf, dass mit einer Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen eine Infrastruktur bereitgestellt werden kann, die für eine breite Nutzengruppe ausgelegt und attraktiv ist. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt zudem eng begleitet.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	echtes Verkehrsmittel anerkannt werden.	
	Velofahrer gehören nicht auf die neugeplante Strasse. Die bisherigen Strassen genügen, wenn die Einfahrt Süd von Belp nach Kehrsatz offenbleibt. Die Fahrten von Kehrsatz nach Belp könnten über den Kirchackerweg erfolgen, da die heutige Brücke durch den Kanton abgerissen wird.	Die Planung muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen. Der Aussage wird so nicht zugestimmt.
	Warum die Velofahrer in eine Unterführung schicken? Heute gehören die lärmenden und stinkenden Autos unter Tage, nicht die Velos. Allenfalls eine Über- statt eine Unterführung für Velofahrer erstellen.	Eine Überführung wurde geprüft, wurde im Rahmen der Variantenabwägungen aber verworfen.
	Es ist nicht ersichtlich, weshalb nur einer von mehreren Kreisel zwischen Belp und Bern mit einer teuren Unterführung ausgestattet werden sollte. Das ist unverhältnismässig.	Die Unterführung wurde gewählt, weil eine oberirdische abgetrennte Veloführung aus Platzgründen nicht realisiert werden kann.
	Separater Veloweg zwingend notwendig.	Auf der Umfahrungsstrasse wird ein separater Veloweg angeboten. Innerhalb von Kehrsatz in der 30er Zone ist dies aus Platzgründen nicht möglich und aus Sicht des Kantons auch nicht nötig.
	Es braucht einen sicheren Veloweg in Richtung Längenberg und Gurtental	Die Forderung ist nachvollziehbar. Die Veloverbindungen im Projektperimeter wurden gemäss den aktuellen Normen und Richtlinien projektiert.
	Velofahren verhalten sich zu oft verkehrswidrig, ob nun auf der "Auto"-Fahrbahn oder auf separater Spur.	Wird zur Kenntnis genommen.
Lärm (18)	Auf die Lärmmissionen des Verkehrs nehmen viele Mitwirkungseingaben Bezug:	
	Insbesondere sind wir zusätzlich dafür, dass Lärmschutzmassnahmen bei der neuen Zimmerwaldstrasse auch für die hangabwärtsliegenden Gebäude ergriffen werden.	Da die massgebenden Grenzwerte bei den hangabwärtsliegenden Liegenschaften eingehalten werden, besteht keine Pflicht für die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen. Im Sinne der Vorsorge gemäss USG Art. 11 profitieren aber auch die hangabwärtsliegenden Liegenschaften vom Einbau des lärmarmen Belages (SDA4-12).
	Lärmschutz bei der neuen Umfahrungsstrasse berücksichtigen.	Im Rahmen der Lärmuntersuchung wurden die Lärmbelastungen beurteilt und Massnahmen zur Einhaltung der Anforderungen gemäss Lärmschutz-Verordnung geprüft, sie werden, soweit sie wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig sind, umgesetzt.
	Lärmbelastung ist an der Zimmerwaldstrasse ausserordentlich.	
	Lärmschutzwände gegen die Quartiere errichten	
	Die Umfahrungsstrasse ist auf der Seite Kirchackerweg sehr laut. Eine Verbesserung ist auch mit Tempo 60 nicht möglich. Temporeduktionen während	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Baustellen haben dies gezeigt. Eine Verbesserung ist nur mit Lärmschutzwänden Seite Kirchackerweg und mit Lärmschutzverkleidungen auf den Betonwänden der Umfahrungsstrasse möglich.	
	<p>Gemäss dem Bericht von Grolimund und Partner AG wird der Planungswert tagsüber um 4, nachts um 2dB überschritten. Die Lärmbelastung liegt tagsüber dementsprechend bloss um 1dB unter dem gesetzlichen Immissionsgrenzwert. Als einzige Lärmschutzmassnahme ist der Einbau eines lärmarmen Belags vorgesehen. Das akzeptieren wir nicht. Es sind unbedingt weitere Lärmschutzmassnahmen zu prüfen. Es gibt Alternativen zu der Lärmschutzwand, welche als nicht wirtschaftlich eingestuft wird. Es ist geplant, dass der bei den Erdarbeiten anfallende Aushub möglichst wiederverwendet wird für die Terraingestaltung (siehe technischer Bericht «neue und alte Zimmerwaldstrasse. S.15). Dabei wird mit der Abfuhr von 3100m³ Bodenmaterial und Aushub gerechnet. Dieses Material kann verwendet werden für einen Lärmschutzwall, ausserdem ist somit eine Bepflanzung möglich, welche neben dem Lärmschutz auch einen Sichtschutz bietet.</p> <p>Es ist ausserdem erwiesen, dass ein lärmarmen Strassenbelag seine Wirkung nur beibehält, wenn er regelmässig gewartet wird. Sollte das Verkehrsaufkommen zukünftig nur wenig höher als prognostiziert sein, wird der Immissionsgrenzwert überschritten und es sind nachträglich kostspielige Lärmschutzmassnahmen notwendig.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmuntersuchung wurden die Lärmbelastungen beurteilt und Massnahmen zur Einhaltung der Anforderungen gemäss Lärmschutz-Verordnung geprüft, sie werden, soweit sie wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig sind, umgesetzt.</p> <p>Die Idee mit der Terraingestaltung wird in der weiteren Projektierung geprüft. Vielen Dank für diesen Hinweis.</p>
Lichtverschmutzung (5)	Einige Mitwirkungseingaben weisen darauf hin, wie die (Strassen-) Beleuchtung auszugestaltet ist:	
	Wie das Licht am richtigen Ort, zur richtigen Zeit, in der richtigen Intensität und mit dem geeigneten Spektrum einzusetzen ist, wird vom Bundesamt für Umwelt BAFU in einem 7-Punkte-Plan zur Begrenzung von Lichtemissionen beschrieben. Mit der Umgestaltung der Bernstrasse sollte eine Reduktion der Lichtverschmutzung angestrebt werden. Bei der neuen Zimmerwaldstrasse sind Lampenkörper zu wählen, die neben der Strasse wenig Streulicht abgeben.	Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Mitwirkung (2) / Planung	Nachfolgende Eingaben nehmen Bezug auf den Mitwirkungs- bzw. Planungsprozess:	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Die hier eingereichten Eingaben möchte ich gerne auch mündlich mit den direkt verantwortlichen Personen besprechen.	Gerne können Sie bei Bedarf Kontakt mit der Gemeinde aufnehmen, die ein entsprechendes Gespräch organisieren kann.
	Die Planungsprozesse dauern sehr lang und sind kompliziert. Deshalb sollte umso transparenter kommuniziert und die Bevölkerung einbezogen werden. Wo stehen wir gerade im Prozess, was sind weiter noch nötige Schritte? Wann werden welche Dinge geplant und festgelegt? Die Bürger sind keine Profis und müssen sich auf die Profis verlassen können, dass sie versuchen, den Willen der Bevölkerung so gut wie möglich umsetzen. Um dieses Vertrauen zu haben, braucht es sehr viel Kommunikation.	Die Mitwirkung hat zum Ziel, die Bevölkerung beim Projektierungsprozess einzubeziehen. Wir sind ausserdem bemüht darum, die Website https://www.kehrsatz-mitte.ch/ auf dem aktuellsten Stand zu halten.
MIV (6)	Wie bereits beim Stichwort Langsamverkehr erwähnt, befürwortet ein grosser Teil der Eingaben die Förderung des Langsamverkehrs. Entsprechend sind die meisten Mitwirkenden auch der Meinung, dass der MIV nicht mehr gross unterstützt werden soll. Wenige Eingaben weisen darauf hin, dass der MIV aber auf keinen Fall vergessen werden darf. Siehe auch Stichwort Verkehrsführung):	
	Der Individualverkehr sollte wo immer möglich unattraktiv gemacht werden und der Langsamverkehr bevorzugt werden.	Die Planung muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.
	Es ist gut und recht den Veloverkehr zu unterstützen, aber bitte den Autoverkehr nicht ausser Acht lassen und nicht benachteiligen bei der Planung.	
Mühlebach (10)	Viele Mitwirkenden wünschen sich, dass im öffentlichen Raum das Element Wasser eine Rolle spielt und der Mühlebach dazu genutzt werden soll (siehe auch Stichwort Soziales):	
	Die dauernde Wasserführung des Bachs soll genutzt werden, um auf dem Dorfplatz einen Brunnen oder eine kreative Wasserfläche zu schaffen. Wasser ist als zentrales Gestaltungselement einzuplanen.	Eine Freilegung des Mülibachs wurde geprüft. Die Anforderungen die ein solches Projekt jedoch einhalten muss sind in diesem Fall nicht umsetzbar. Es gibt aber weitere allfällige Varianten Quellwasser zu nutzen. Mögliche Gestaltungselemente wie Dorfplatzbrunnen, Schwammstadt, Wasserflächen, usw. werden im Rahmen der weiteren Planungen geprüft.
	Wir fordern, dass die Möglichkeit geprüft wird, dass der Mühlebach zwischen 7Sibä und der Bahnlinie renaturiert wird.	
Parkplätze (19)	Die meisten Mitwirkenden fordern, dass die Parkplätze im öffentlichen Raum weniger Platz einnehmen sollen. Und wenn es überhaupt solche geben soll, dann unterirdisch. Es wird auch die Idee propagiert, am Bahnhof Kehrsatz Nord das Park+Ride auszubauen, damit dieses nicht im Zentrum ist. Es gibt aber auch eine Minderheit an Mitwirkungsangaben die sich dafür einsetzt,	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	dass die Parkplätze im Zentrum erhalten bleiben:	
	Die für die Geschäfte und die Wohneinheiten vorgeschriebenen Parkflächen müssen mit Ausnahme der Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen unterirdisch platziert werden. Die wertvollen Flächen an zentraler Lage in unserem Dorf dürfen nicht für Parkplätze verschwendet werden, sondern müssen für Erholung, sozialen Austausch und Begegnung der Bevölkerung zur Verfügung stehen.	Im Projekt Kehrsatz Mitte ist eine Einstellhalle für Geschäfts- und Wohneinheiten vorgesehen. Definitiv festgelegt werden die Grundsätze in der Überbauungsordnung, welche auf dem Richtprojekt basiert und in einem nächsten Planungsschritt erarbeitet wird.
	Vor der Post nach Möglichkeit einen freistehenden Briefkasten, der vom Auto aus bedient werden kann. Dies spart Parkplätze.	Es bleibt der Post überlassen, in welcher Form sie ihre Dienstleistungen anbietet.
	Parkplätze sollten so wenig wie möglich realisiert werden.	Die Bauverordnung BauV des Kantons Bern gibt mittels Bandbreiten die Anzahl von neu zu erstellenden Parkplätzen vor.
	Im Dorf sollten genügend Parkplätze bestehen bleiben.	
	Für die Überbauung Bahnhofmatte reichlich Parkplätze bzw. Einstellhallenplätze vorsehen. Vielleicht ist auch Park and Ride ein Thema.	
	Ein Ausbau der P&R-Kapazitäten ist scheinbar vorgesehen. Diesbezüglich könnte mit einem noch umfangreicheren Ausbau des Angebots (weitere PP allenfalls auch in unterirdischer Parkierung) weitere positive Wirkungen erzielen, da insbesondere die Bewohner des Längenbergs mit den zahlreichen abgelegenen Wohnorten auf das Auto als Primärverkehrsmittel angewiesen sind, jedoch bei entsprechendem Angebot zum zwischenzeitlichen Umstieg auf den ÖV motiviert werden könnten.	Die Finanzierung von P&R-Anlagen erfolgt durch Drittmittel, mit Ausnahme einer 1:1 Zustandszurücksetzung. Die BLS prüft aktuell wieviel P&R-Plätze nach dem Umbau angeboten werden sollen. Es ist davon auszugehen, dass das Angebot gleichbleibt oder geringfügig vergrössert wird.
	Neben den Plätzen für Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen keine zusätzlichen P+R-Plätze geschaffen werden müssen. Der Platz am Lidl wird als ausreichend angesehen. Es sollte möglichst viel Grün erhalten bleiben. Wir fordern, dass die BLS und die Gemeinde Verhandlungen mit Lidl aufnehmen, um eine Rückübertragung eines Teils des Parkplatzes für die Einrichtung einer P+R-Anlage in Betracht zu ziehen	Die Bauverordnung BauV des Kantons Bern gibt mittels Bandbreiten die Anzahl von neu zu erstellenden Parkplätzen vor.
	Parkplatzbewirtschaftung auf gesamtem Gemeindegebiet	Die Parkplatzbewirtschaftung ist nicht Bestandteil dieses Projektes.
Schulraumplanung (11)	Obwohl nicht konkret danach gefragt, erwähnen etliche Mitwirkungseingaben die Schule / Schulraumplanung als Pendezenz, welche die Gemeinde angehen soll:	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Kehrsatz braucht keine weiteren Wohnungen, solange die Schule so belastet ist wie im Moment.	Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.
	Der Schwachpunkt dieses Vorschlags ist das Fehlen einer Schulraumplanung. Bis zur Umsetzung der Schulraumplanung muss eine Übergangslösung für die Kindergarten Bahnhofmatte vorgesehen werden. Wir fordern, dass die Möglichkeit geprüft wird, den Schlössli-Park für die Einrichtung des provisorischen Schulgebäudes zu nutzen	Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte. Eine mögliche Übergangslösung für den Kindergarten Bahnhofmatte ist in Abklärung. Der Schlössli-Park ist nicht Eigentum der Gemeinde.
	Es ist unverständlich, dass die Schulraumplanung und die Schulwege nicht in diesem ZPP enthalten sind. Für die Beteiligten (Kanton, BBL und Burgergemeinde) ist dies zweitrangig, für die Einwohner der Gemeinde und die zukünftigen Bewohner von Kehrsatz-Mitte ist dies jedoch von entscheidender Bedeutung. Die Gemeinde muss bereits Mitte 2024 ein Projekt vorschlagen und die Diskussion mit der Bevölkerung beginnen. Dies ist der grösste Mangel des Projekts. Dies ist der Hauptfehler des Projekts und könnte es gefährden. Es wird ein transparenter und demokratischer Prozess gefordert.	Der ZPP Artikel regelt die grobe Nutzung, die daraus entstehende Überbauungsordnung die detaillierte Nutzung. Die Überbauungsordnung wird in der nächsten Projektphase erarbeitet und die Nutzung präzisieren. Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.
	Es ist sehr bedauerlich, dass die Schulraumplanung und die Planung Kehrsatz Mitte nicht vor Beginn weg koordiniert werden. Es können keine sicheren Fusswege geplant werden, wenn nicht klar ist, wo zukünftig Schulräume vorgesehen sind!	Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte. Allfällige Berührungspunkte bezüglich Schulwegsicherheit werden berücksichtigt.
Sharingangebote (4)	Einige Mitwirkungseingaben fordern die Förderung von Sharingangeboten und die zur Verfügungstellung der entsprechenden Parkplätze:	
	Leih- und Abgabestellen für das in Bern genutzte Velo-Leih-System müssen geschaffen werden, damit man z.B. ausserhalb von Betriebszeiten der BLS oder bei Zugsausfällen vom Bahnhof Bern nach Hause fahren kann und umgekehrt.	Die Gemeinde beteiligt sich am Projekt Regionales öffentliches Veloverleihsystem VVS 2026+. Die Federführung hat die Stadt Bern inne. Beim Bahnhof Nord und Bahnhof Kehrsatz sind je eine Station vorgesehen.
	Möglichst wenig Parkplätze im Zentrum hinzufügen, lieber andere Mobilitäten fördern, Sharingautos, -velos, CargoBikes. Ridepooling, Ridesharing sollen bevorzugt Parkplätze erhalten.	Die Bauverordnung BauV des Kantons Bern gibt mittels Bandbreiten die Anzahl von neu zu erstellenden Parkplätzen vor. Die Gemeinde beteiligt sich am Projekt Regionales öffentliches Veloverleihsystem VVS 2026+. Die Federführung hat die Stadt Bern inne. Beim Bahnhof Nord und Bahnhof Kehrsatz sind je eine Station vorgesehen. Park+Ride Parkplätze werden ebenfalls zur Verfügung stehen.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Den Pendlern vom Längenberg und dem Quartier Hängelen müssen Alternativen zum MIV angeboten werden, wie E-Velo-Parkplätze mit Ladestation, Sharing Optionen.	Sharing-Optionen sind in der Planung der BLS vorgesehen. Die Gemeinde beteiligt sich am Projekt Regionales öffentliches Veloverleihsystem VVS 2026+. Die Federführung hat die Stadt Bern inne. Beim Bahnhof Nord und Bahnhof Kehrsatz sind je eine Station vorgesehen.
Sicherheit (25)	Das Thema Verkehrssicherheit für zu Fuss gehende und Velofahrende ist vielen Mitwirkenden ein grosses Anliegen. (Siehe auch Stichworte Verkehrsführung, Temporegime, Langsamverkehr und Schulraumplanung):	
	Es fehlt ein Konzept für sichere Wege für Fussgänger, sowohl für Schulkinder als auch für Personen mit eingeschränkter Mobilität. - Bis die neuen Schulgebäude gebaut sind, wird der Kindergarten von Hagwiese neben einer stark befahrenen 50km/h Strasse liegen und keine sichere Möglichkeit haben, diese Strasse zu überqueren, um in die Dorfmitte zu gelangen. Es muss eine Brücke, eine Unterführung oder zumindest eine Ampel vorgesehen werden.	Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte. Die Querung der Zimmerwaldstrasse (Weg zur Dorfmitte) wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die neue Querung wird als sicher beurteilt. Die Alte Zimmerwaldstrasse wird für Schulkinder aufgrund der neuen 30er Zone und der niedrigen Frequenzen ebenfalls sicherer. Die Schulwegsicherheit wird regelmässig einer gesamten Prüfung unterzogen.
	Neuer Anschluss Zimmerwaldstrasse: es muss ein sicherer Übergang (Ampel, Unter- oder Überführung) vorgesehen werden, damit die Quartiere Hängelen / Tannacker / Hagwiese sicher mit der Dorfmitte verbunden werden und auch für Fussgänger*innen eine sichere Verbindung entsteht.	Die Querung der Zimmerwaldstrasse wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die Querung wird als sicher beurteilt. Die Schulwegsicherheit wird regelmässig einer gesamten Prüfung unterzogen. Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.
	Die Zimmerwaldstrasse bis zum unteren Ende der Hagwiese soll als Schulweg in eine 30er Zone umgewandelt werden. Schliesslich wird die Gemeinde beauftragt, die Möglichkeit zu prüfen, einen oder mehrere Vicinalwege zu schaffen, um den Schulweg sicher und attraktiv für die jüngeren Kinder zu machen.	Die Querung der Zimmerwaldstrasse wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die Querung wird als sicher beurteilt. Die Temporeduktion wurde geprüft. Die übersichtliche Strecke ist zu kurz für eine Geschwindigkeitsreduktion. Die Schulwegsicherheit wird regelmässig einer gesamten Prüfung unterzogen. Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.
	Ein Konzept für sichere Wege zum Kindergarten und zur Schule, welches das Verhalten der Kinder im Strassenverkehr berücksichtigt, muss entwickelt und vorrangig umgesetzt werden. Alle Möglichkeiten müssen geprüft werden. Alternativen, wie die Einrichtung von Nebenstrassen, können in Betracht gezogen werden	Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.
	Abzweigung/Fussgängerübergang Tannacker - Neue Zimmerwaldstrasse nicht optimal gelöst. Sicherheit für Schulkinder nicht gewährleistet.	Die Querung der Zimmerwaldstrasse wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die Sichtweiten, Anhaltesichtweiten und Vorgaben

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
		der Beleuchtung sind eingehalten. Die Querung wird als sicher beurteilt.
	Abzweigung Zimmerwaldstrasse in «alte Zimmerwaldstrasse»: Hier muss der Langsamverkehr (Fussgänger und Radfahrer) die Strasse queren!	Die Aussage ist korrekt und die Querung ist in der Planung berücksichtigt.
	Sicherheit bei der Abzweigung Richtung Talstrassestrasse, Gewährleistung Anschluss Hängelen, Sichere Schulwege!	Die Querung der Zimmerwaldstrasse wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die Querung wird als sicher beurteilt.
	Es sind vor dem Fussgängerstreifen Einmündung Talstrasse in beiden Fahrtrichtungen Verkehrsschwellen einzubauen.	Die Querung der Zimmerwaldstrasse wurde anhand der aktuellen Normen und Richtlinien projektiert. Die Querung wird als sicher beurteilt. Schwellen entsprechen nicht dem kantonalen Standard.
	Es müssen ausreichend breite Trottoirs gebaut werden, damit die Bewohner des Gurtenquartiers von der Talstrasse sicher bis zur Zimmerwaldstrasse 19, dem Gemeindegebäude (evtl. Kindergarten?), gelangen können. - Wir fordern, dass auf der Nordseite der Strasse zwischen der Talstrasse und dem Gemeindegebäude in Zimmerwald 19 ein ausreichend breites Trottoir gebaut wird.	Sämtliche Trottoirbreiten im Projektperimeter erfüllen die aktuellen Normen.
	Trottoir beim Coiffeur / Querung Flugplatzstrasse ist zu prüfen, scheint eher gefährlich zu sein.	Die Sicherheit wird gegenüber dem heutigen Zustand durch das verbreiterte resp. durchgängige Trottoir und der Temporeduktion von 50km/h auf 30km/h verbessert.
	Ecke Flugplatzstrasse / Bernstrasse sehr gefährliche Stelle: viele Schulkinder. Bitte noch vorher entschärfen!	Im Rahmen des Projektes sind keine vorgezogenen oder Sofortmassnahmen geplant. Das Projekt verbessert die Sicherheit gegenüber dem heutigen Zustand durch das verbreiterte resp. durchgängige Trottoir und die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h.
	Da aktuell kein Veloweg an der Bernstrasse vorgesehen ist, ist der Sicherheit der Velofahrenden unbedingt Rechnung zu tragen, bspw., indem eine deutlich sichtbare Markierung auf der Strasse signalisiert, dass die Strasse auch den Velofahrenden zur Verfügung steht. Aktuell kommt es häufig zu sehr kritischen Situationen, weil Autofahrer:innen Velofahrende ohne genügenden Abstand überholen oder sie bspw. durch unnötige Überholmanöver vor dem Fussgängerstreifen auf Höhe Kilchenmann ausbremsen. Dies rührt m.E. daher, dass gewisse Autofahrer:innen den Eindruck haben, die Velos hätten kein Recht, auf der Strasse zu fahren. Ein gutes Beispiel für eine verständliche Markierung ist bspw. die Beschriftung als «Velostrasse» auf der Sandrainstrasse in Bern.	Die Ortsdurchfahrt wird von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Weiter wird aufgrund der Neuen Zimmerwaldstrasse der Verkehr deutlich reduziert. Beide Massnahmen führen zu mehr Sicherheit für den Velo- und Langsamverkehr. Eine spezielle Velomarkierung in der 30er Zone entspricht nicht dem Standard des Kantons.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Wo möglich Vorrang für Velofahrer. Realistische, praxistaugliche Lösungen für Velofahrer, d.h. z.B. keine Schwellen im Boden etc. Klare und sehr deutliche Signalisation für Autofahrende, dass Velofahrer berechnigte Teilnehmer am Strassenverkehr sind! Für die Zukunft ist zunehmender und schneller Veloverkehr einzuplanen. Velofahrer sind heute häufig keine Freizeitfahrer mehr, sondern müssen zügig und sicher von A nach B kommen.</p>	<p>Die Ortsdurchfahrt wird von 50 km/h auf 30 km/h reduziert. Weiter wird aufgrund der Neuen Zimmerwaldstrasse der Verkehr deutlich reduziert. Beide Massnahmen führen zu mehr Sicherheit für den Velo- und Langsamverkehr. Hinzu kommt ein abgetrennter Veloweg auf der Umfahrungsstrasse welcher ein rasches und sicheres Vorankommen fördert.</p>
	<p>Linksabbieger aus Richtung Wabern in die Bleikenmattstrasse brauchen eine genügend lange und breite Abbiegespur. Diese ist heute zu klein bemessen. Die Linksabbieger nehmen zu wegen der neuen Überbauung.</p>	<p>Angesichts der prognostizierten starken Verkehrsreduktion auf der Bernstrasse, stellt dies kein Problem mehr dar.</p>
	<p>Kehrsatz braucht dringend bessere Velowege, da in oberen Teil des Dorfes ist für die Kinder sehr gefährlich Velo zu fahren.</p>	<p>Die Forderung ist nachvollziehbar. Die Veloverbindungen im Projektperimeter wurden gemäss den aktuellen Normen und Richtlinien projektiert.</p>
	<p>Wünschenswert wäre ein möglichst steigungsarmer und sicherer Veloweg bergauf in die Wohnquartiere, damit auch Kinder mit dem Velo fahren können (ohne "E"). Die Zimmerwaldstrasse darf kein Hindernis/Hemmnis für den Fussgängerverkehr sein.</p>	
	<p>Bahnübergang: Hier haben wir das Postauto, den Individualverkehr, die Fussgänger und die Radfahrer, alles auf engstem Raum - ein «grosser» Kreisel auf der Bahnhofmatte könnte das Problem lösen. Alle unterhalb der Bahn müssen ja nun, wollen sie nach Belp oder auf den Berg, über diese Strecke und warten vor der geschlossenen Schranke!</p>	<p>Anwohnende im nördlichen Kehrsatz können via Bernstrasse und über den LIDL-Kreisel auf die Umfahrungsstrasse um nach Belp/Zimmerwald zu gelangen. Die geplanten Projekte zielen auf eine bessere Verkehrsführung mit kürzeren Wartezeiten.</p>
	<p>Fahrradwege auf Umfahrungsstrasse: Der geplante Fahrradweg von Wabern nach Belp über den Kreisel ist mit heute vorgesehener Verkehrsführung gefährlich und aus Sicherheitsgründen schlecht nachvollziehbar! Auf eine teure Fahrradunterführung von Belp Richtung Wabern beim Kreisel kann verzichtet werden, wenn die bisherige Strasse von Belp nach Kehrsatz offen bleibt.</p>	<p>Die neusten Forschungsergebnisse der <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> zeigen auf, dass mit einer Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen eine Infrastruktur bereitgestellt werden kann, die für eine breite Nutzengruppe ausgelegt und attraktiv ist. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt eng begleitet. Die geplante Veloführung wird als sicher beurteilt.</p>
	<p>Velos müssen immer Vorrang haben! Das sind die schwachen aber zu bevorzugenden Verkehrsmittel. Velofahrende müssen sich sicher fühlen und es muss Spass machen (Kinder müssen neben einer Erwachsenen Person fahren können, betrifft eher Bernstrasse). Die Velo-Führung von Bern Richtung</p>	<p>Den Velofahrenden den Vorrang zu geben erhöht nicht automatisch die Sicherheit.</p> <p>Die neusten Forschungsergebnisse der <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> zeigen auf, dass mit einer Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen eine Infrastruktur bereitgestellt</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Belp bedeutet, dass Velofahrende warten müssen, um über die neue Zimmerwaldstrasse zu gelangen. Das finde ich nicht gut. Gibt es da nicht eine bessere Lösung?	werden kann, die für eine breite Nutzendengruppe ausgelegt und attraktiv ist. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt eng begleitet.
	Wurde an links abbiegende Velos - aus allen 4 Einmündungen - gedacht? Funktionieren diese?	Alle Fahrbeziehungen sind gewährleistet.
	Eine eigene Velospur um den Kreisel ist nicht nötig. Velos können wie die Motorfahrzeuge in den Kreisel einfahren. Ein Überqueren der Kreiselausgänge ist für Velofahrende gefährlicher und aufwendiger als das Fahren im Kreisel.	Es besteht die Möglichkeit über eine Velofurt in den Kreisel zu fahren Die neusten Forschungsergebnisse der <i>ASTRA Richtlinie 157 Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen aus dem Jahr 2022</i> zeigen auf, dass mit einer Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen eine Infrastruktur bereitgestellt werden kann, die für eine breite Nutzendengruppe ausgelegt und attraktiv ist. Die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr hat das Projekt eng begleitet.
	Das durchgehende Trottoir auf der Seite Einmündung Flugplatzstrasse ist wegzulassen: Die Sicht für Auto- oder Traktorfahrende aus der Flugplatzstrasse auf die Bernstrasse ist sehr eingeschränkt. Ein Überqueren eines Trottoirs mit Schulkindern ist zu gefährlich! Der Fussverkehr (Schulweg) ist sicherer über die Seite Post und eine Querung der Bernstrasse (mit Fussgängerstreifen!) zu realisieren.	Die Sicht auf das Trottoir ist gegeben. Aufgrund des Einbahnregimes kann nur in Richtung Flugplatz gefahren werden.
	Bitte keinen Langsamverkehr. Trottoirs und Fussgängerstreifen sind sicher genug.	Die Planung muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.
	Trotz Schranken ca. Hubelhohle 9 haben wir immer sehr viel Veloverkehr hier bei uns. Wird das eher zunehmen mit der neuen Umfahrung/Einbahnstraße?	Es wird generell davon ausgegangen, dass die Anzahl der Velos in den kommenden Jahren zunehmen wird. Diese werden aber gemäss Prognose auf der Zimmerwaldstrasse bleiben, da diese neu auf 30 km/h reduziert ist und viel weniger Verkehr führen wird und somit attraktiver wird für die Velofahrenden.
Soziales (52)	Viele Mitwirkungseingaben beziehen sich auf die Gestaltung des öffentlichen Raums. Es wird auch gefordert, dass die öffentliche Nutzung in der ZPP besser verankert wird. (Siehe auch Stichwort ZPP):	
	Das Ideal des alten Dorfplatzes sollte als Vorbild dienen.	Das Richtkonzept zeigt das Konzept der Platzgestaltung auf. Die detaillierte Planung erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.
	Es soll ein Begegnungsort geschaffen werden: die Menschen in Kehrsatz brauchen Räume für Begegnung und nicht-kommerzielle Aktivitäten wie politische Partizipation, Jugendräume, Musikschule, Bibliothek, Kita etc. Auf der	Das Angebot bei der Bahnhofmatte wird in Kombination mit dem Blumenhof mannigfaltig sein. Öffentliche Nutzungen hängen jedoch immer auch von weiteren Faktoren ab (Grundeigentum, Betreibende, Finanzierung etc.).

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Bahnhofmatte sind Räume für eine entsprechende Nutzung vorzusehen.	
	Begegnung fördern durch mehrfach nutzbaren öffentlichen Raum für Freizeit, Alltagsbesorgungen, Arbeit, gemeinschaftliche Aktivitäten möglichst verdichtet im Zentrum. viele Gelegenheiten & Nutzungsmöglichkeiten, Sportliche Aktivitäten, Spielerisch, Kultur.	
	Ein Dorfmitte, wo die Leute sich treffen können: Spielplatz für mehrere Generationen, Jugendtreff, Spielgruppe, Grillplätze, popup bar oder fast food in die Grünen Dorfmitte.	
	Für alle Generationen.	Das Spiel-/Sport-/Freizeitangebot in Kombination mit dem Blumenhof wird mannigfaltig sein.
	Ein gemeindeeigenes Begegnungszentrum errichten.	Das Grundstück ist nicht im Eigentum der Gemeinde, es ist daher kein gemeindeeigenes Begegnungszentrum vorgesehen. Es werden jedoch verschiedene öffentliche Bereiche entstehen, die viel Platz für Begegnungen ermöglichen.
	Grosser Spielplatz mit Bistro in der Nähe. In Kehrsatz gibt es keinen grossen und schönen Spielplatz für kleine UND grössere Kinder. Daher wäre es toll einen solchen Dorfsplatz mit Bistro zu haben.	Das Spiel-/Sport-/Freizeitangebot in Kombination mit dem Blumenhof wird mannigfaltig sein.
	Sitzgelegenheiten und Bewegungsangebote für ältere Leute - flexibel und auf verschiedene Arten nutzbarer öffentlicher Raum: im Sommer zum Spielen, Veranstaltungen und Treffen machen - gestaltbaren Raum übrig lassen, nicht alles fertig verbauen, damit Partizipation/Aneignung der Bevölkerung/Jugend möglich ist. - öffentliche Räume auch für schlechtes Wetter, öffentliches WC - Bäume, Bepflanzung für ausgeglichenes Mikroklima auf den öffentlichen Plätzen - vielleicht könnte man die Hanglage nutzen, eine "natürliche" Tribüne zu schaffen, Möglichkeiten für OpenAir-Kino oder andere Veranstaltungen unter freiem Himmel	In der Umgebung besteht bereits ein breites Grundangebot (öffentliches WC, Sitzbänke, Bäume, Wasserspiel, usw.). Im Zuge der neuen Erschliessung wird der öffentliche Raum zeitgemäss ausgestattet (Grünbereiche, minimale Versiegelung, Sitzgelegenheiten, etc.). Wir gehen davon aus, dass die angesprochene Hanglage auf der Westseite (Chilchacher) liegt. Das Areal liegt weiterhin in der Landwirtschaftszone und kann dafür nicht genutzt werden.
	Vielleicht kann man die platzartige Gestaltung bei den alten Zimmerwaldstrasse vom Gemeindehaus bis nahezu zum Bahnübergang weiterziehen, damit ein ähnliches Raumgefühl für zu Fuss gehende entsteht wie beim Bahnhofplatz vorgesehen ist. Der Dorfplatz würde dadurch auch etwas grosszügiger in Richtung Bahn ausfallen.	Die Gestaltung wird so weit wie möglich zum Bahnübergang hingezogen. Die Strasse vor dem Bahnübergang kann nicht wegbedungen werden.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Die Begegnungszone muss attraktiv und für Familien, ältere Menschen und Jugendliche gedacht sein und soll bis zum Restaurant Brunello gehen und am besten auch die gesamte Mättelstrasse (Schulweg!).	Die Bernstrasse wird insbesondere für den Langsamverkehr (weniger Verkehr, breitere Trottoirs, neu 30er Zone) massiv aufgewertet. Die umliegenden Quartierstrassen gehören nicht zum Projekt.
	Begegnungszone Kreuzung vor Brunello errichten	Die Bernstrasse wird insbesondere für den Langsamverkehr (weniger Verkehr, breitere Trottoirs, neu 30er Zone) massiv aufgewertet.
	Es wäre wünschenswert, wenn es wieder irgendwo einen Geldautomaten hätte	Das Bedürfnis ist bekannt und ist nachvollziehbar. Darauf hat die Gemeinde aber leider keinen Einfluss.
Temporegime (37)	Die Temporegimes auf den verschiedenen Strassen von Kehrsatz sind Gegenstand vieler Mitwirkungen. In den meisten Fällen wird eine Temporeduktion gefordert, oft sogar betont, dass diese der Realisierung des Projektes vorgezogen werden soll. Wenige Eingaben wünschen, dass das Temporegime bei den heutigen Vorgaben bleibt:	
	Zone 30: Ich begrüsse die geplante Einführung der Zone 30 an der alten Zimmerwald- und Bernstrasse sowie die punktuelle Einführung der Zone 20 im Dorfzentrum. Meines Erachtens sollten diese Temporeduktionen jedoch bereits vor den geplanten Baumassnahmen umgesetzt werden, und dies aus folgenden Gründen: - Reduktion des Sicherheitsrisikos für Schüler:innen, Fussgänger:innen und Velofahrende - Reduktion der Lärmemissionen - Reduktion des Ausstosses von CO2 Der geringe Zeitverlust durch die Temporeduktion ist vernachlässigbar im Vergleich zum Zeitverlust aufgrund geschlossener Bahnschranken und wir durch die Vorteile mehr als aufgewogen.	Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Die Mättelstrasse muss ebenfalls zu einer Strasse mit 20 km/h werden.	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts.
	30 er Zone im Bereich Weidliweg bis Coop unbedingt lösgelöst vom Projekt Kehrsatz Mitte vorher umsetzen!!	Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Unbedingt Tempo 30 ab Kreisel Lidl durchgängig durchs ganze Dorf einführen.	Der Beginn der 30er Zone liegt bei der Abzweigung Sandbühlstrasse.
	Unbedingt Tempo 50 ab Kreisel Kleinwabern bis Lidl-Kreisel durchgehend einführen.	Dies liegt ausserhalb des Projektperimeters und teils auch ausserhalb des Gemeindegebiets von Kehrsatz.
	Rennbahn Bernstrasse muss verkehrsberuhigend saniert werden (Routenführung)	Das Projekt sieht eine Temporeduktion auf 30 km/h vor.
	Wir können nicht nachvollziehen, dass die Bernstrasse mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h belegt werden soll. Solange die heutige	Die Bernstrasse wird zukünftig eine Gemeindestrasse. Daher das Temporegime von 30 km/h.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>«Hopf Matte» nicht zur Überbauung vorgesehen ist, sehen wir keinen baulichen Änderungsbedarf. Weil diese Strecke weiterhin vom Postauto befahren wird, können von vorherein nicht genügend «Hindernisse» installiert werden, um eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h durchzusetzen. Weisungen vom UVEK und Empfehlungen der BFU können unmöglich eingehalten werden. Einer eventuellen Temporeduktion auf 40 km/h könnten wir zustimmen, weil sich das auch in anderen Gemeinden bereits bewährt hat und vom UVEK, Strassenverkehrsamt und der BFU akzeptiert wird.</p>	
	<p>Bei der Hauptstrasse welche an der Zimmerwaldstrasse 15 vorbeiführt, muss unbedingt eine Verlangsamung für Velofahrer errichtet werden, da diese immer mit überhöhtem Tempo hier runterfahren</p>	<p>Die Hindernisse (Grüninseln) auf der Zimmerwaldstrasse sollen auch die Velofahrenden bremsen. Die vorgegebene Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h gilt auch für Velofahrende.</p>
	<p>Auf der neuen Strasse auf den Längeberg wäre es sinnvoll kleine Umfahrungen oder Bumps zu errichten, damit das Tempo 50 eingehalten wird. Teils wird heute bereits viel zu schnell auf der Zimmerwaldstrasse verkehrt.</p>	<p>Schwellen entsprechen nicht dem Kantonalen Standard. Die Geschwindigkeit wird periodisch überprüft werden.</p>
	<p>Die Zimmerwaldstrasse bis zum unteren Ende der Hagwiese soll als Schulweg in eine 30er Zone umgewandelt werden.</p>	<p>Die Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h wurde geprüft. Die übersichtliche Strecke ist zu kurz für eine Geschwindigkeitsreduktion. Von einer Temporeduktion wird daher abgesehen.</p>
	<p>«Alte Zimmerwaldstrasse»: In einer Steigung, bei der sich rechts ein Haus und links drei Häuser befinden, eine Temporeduktion auf 30 km/h einzuführen, entbehrt jeder Logik. Wenn aus Sicherheitsgründen reduziert werden soll, dann ebenfalls nur auf 40 km/h.</p>	<p>Die Alte Zimmerwaldstrasse soll für den Langsamverkehr attraktiver ausgestaltet werden. Dazu gehört auch eine Erhöhung der Sicherheit aufgrund der Temporeduktion.</p>
	<p>Die in den Unterlagen angegebenen Tempolimiten sind nicht einheitlich, insbesondere "alte" Zimmerwaldstrasse 20 km/h vs. 30 km/h. Darüber ist Klarheit zu verschaffen.</p>	<p>Die 20er Zone befindet sich auf dem neuen Dorfplatz. Der Hinweis wird aufgenommen und das Temporegime wird in der kommenden Projektphase deutlicher dargestellt.</p>
	<p>Tempo 30 (noch lieber sogar 20) auf der alten Zimmerwaldstrasse so bald wie möglich.</p>	<p>Geplant ist eine 30er Zone. Eine frühzeitige Einführung der Temporeduktion ist nicht geplant. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.</p>
	<p>Ich wäre dankbar, wenn Sie die 80 km Geschwindigkeit in den obersten Teil der Umfahrungsstrasse nach Belp noch überprüfen und wenn möglich nach unten anpassen.</p>	<p>Das Temporegime wird mit der Umsetzung des Projekts geprüft und angepasst.</p>
	<p>Bezüglich den Geschwindigkeiten wird mit dem Projekt folgendes Temporegime aufgezeigt (Belp Richtung Wabern): Innerorts Belp 50 km/h (Laternen-</p>	<p>Die Geschwindigkeiten innerhalb des Projektperimeters sind definiert aber im Rahmen der Umsetzung des Projekts werden sie erneut überprüft und angepasst.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>kreisel Belp) 80 km/h bis heutiger Doppel-spur 60 km/h 50 km/h (neuer Kreisel) 50 km/h à 60 km/h 50 km/h (Kreisel Lidl) 50 km/h à 80 km/h 50 km/h (Kreisel eingangs Wabern). Das vorgeschlagene Temporegime muss aus Sicht der Gemeinde im Rahmen einer Gesamtschau noch einmal überprüft werden.</p>	
	<p>Eine 50er Zone für die Umfahrungsstrasse ist aus meiner Sicht unumgänglich.</p>	<p>Das Temporegime wird mit der Umsetzung des Projekts geprüft und angepasst.</p>
	<p>Heute schon unternimmt die Gemeinde nichts, um die Fahrgeschwindigkeit in den bestehenden 30 km/h-Zonen und die bestehenden Fahrverbote Flugplatz-/Belpstrasse und Bahnhofzufahrt durchzusetzen. Wie soll das erst in den neuen Bereichen erfolgen?</p>	<p>Die Gemeinde führt punktuelle Kontrollen mittels Geschwindigkeitsmessungen durch.</p>
	<p>Individualverkehr muss durch bauliche Massnahmen gezwungen werden, langsam zu fahren.</p>	<p>Auf der Alten Zimmerwaldstrasse werden bauliche Hindernisse erstellt, welche das herrschende Geschwindigkeitsregime unterstreichen. Auf der Bernstrasse wird dies mit der schmaleren Fahrbahn angestrebt.</p>
	<p>Es ist durch bauliche Massnahmen sicherzustellen, dass in allen Zonen die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen (Innerorts, 30-Zonen etc.) auch von Velofahrer/innen eingehalten werden müssen.</p>	<p>Auf der Alten Zimmerwaldstrasse werden bauliche Hindernisse erstellt, welche das herrschende Geschwindigkeitsregime unterstreichen. Auf der Bernstrasse wird dies mit der schmaleren Fahrbahn angestrebt.</p>
	<p>Die 20er-Zone vor der Gemeinde ist richtig, soll aber kein Hindernisparcours werden.</p>	<p>Gewisse Einengungen sind üblich in 20er Zonen.</p>
	<p>Verkehrsberuhigung darf nicht mit Verkehrsverhinderung gleichgesetzt werden. Der motorisierte Autoverkehr darf nicht noch mehr drangsaliert werden. Es muss möglich sein ein Miteinander zu leben. Auf die Erstellung von verkehrsberuhigenden Verkehrsinseln/Einbuchtungen und mit Baumbepflanzungen ist möglichst zu verzichten. Diese haben vor allem hohe Folgekosten für Unterhalt der Bepflanzung, im Herbst grosse Arbeit beim Blätter wegwischen und freimachen der Strassenentwässerung (aktuell u.a. wieder bei Tannacker-Hohle zu beobachten) zur Folge und sind Hindernisse bei der Strassenpflege (insbesondere Wischarbeiten und Schneeräumung).</p>	<p>Gewisse Einengungen/Hindernisse sind üblich in 30er Zonen. Bäume in Strassennähe sind keine Seltenheit und stellen nur einen marginalen zusätzlichen Unterhaltsaufwand dar.</p>
	<p>Auf der alten Zimmerwaldstrasse, wie auf der Bernstrasse braucht es keine zusätzliche Bauten damit eine unnötige Beschränkung von 30 Km/h eingeführt werden muss.</p>	<p>Gewisse Einengungen/Hindernisse sind üblich in 30er Zonen. Diese Elemente sollen das neu eingeführte Temporegime verdeutlichen.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Keinesfalls Tempo 30 auf allen beruhigten Strassenabschnitten, insbesondere alte Zimmerwaldstrasse und Bernstrasse. Sogar die Velos fahren schneller!	Die Alte Zimmerwaldstrasse und die Bernstrasse werden zukünftig Gemeindestrassen. Daher das Temporegime von 30 km/h.
	Hat die geplante Tramwendeschlaufe in Wabern Auswirkungen auf das bisherige Temporegime in diesem Strassenabschnitt?	Dies ist ein separates Projekt und kann in diesem Kontext nicht beantwortet werden.
Tram (3)	In wenigen Mitwirkungseingaben wird auch die Tramlinie erwähnt:	
	Tramlinie bis Kehrsatz ziehen.	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Ist eine Weiterführung der Tramlinie Richtung Kehrsatz geplant, oder alternativ eine BLS Haltestelle in Kleinwabern?	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen. Die BLS ist aktuell an der Ausarbeitung für eine Haltestelle bei der zukünftigen Tramwendeschlaufe Kleinwabern.
	Tramverlängerung bis Kehrsatz Nord anstatt bis Kleinwabern. Das würde Sinn machen!	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
Umfahrungsstrasse (4)	Die Umfahrungsstrasse ist Gegenstand einiger Mitwirkungseingaben. (Siehe insbesondere auch Stichworte Temporegime, Verkehrsführung):	
	Es wäre wünschenswert, wenn Die Umfahrungsstrasse teilweise (Bahnübergang von Seiten Belp) bis Höhe Tennishalle überdeckt wäre - würde sicherlich Mehrwerte bringen.	Eine Überdeckung im Projektperimeter wäre wegen der Verhältnismässigkeit nicht mit dem Neubauprojekt auf der Bahnhofmatte zu vereinbaren.
	Ohne die Erweiterung des Wehrdienstes wäre eine bessere Strassenführung möglich.	Verschiedene Varianten der Strassenführung wurden geprüft und die Interessensabwägung hat zu vorliegendem Ergebnis geführt.
	Wieso muss das Postauto weiterhin durch das Dorf fahren? Man muss nur die Haltestelle Rössli nach den Kreisel verschieben und das Postauto könnte über die Umfahrungsstrasse fahren. Und die Bernstrasse wäre sicherer.	Die Sicherheit auf der Bernstrasse ist mit der Temporeduktion auf 30 km/h gewährleistet. Eine Anbindung der Quartiere an den ÖV wird als wichtig erachtet.
	Umfahrungsstrasse halbiert auf unglaublich unschöne und brutale Art das ganze Dorf. Sie ist absolut hässlich und passt überhaupt nicht ins Dorfbild. Deshalb: - Umfahrungsstrasse durchgängig von heute 4 auf 2 Spuren reduzieren, verschmälern und für Langsamverkehr (Velos) freigeben (Radstreifen). - Auf Umfahrungsstrasse durchgängig Tempo 50 einführen. - Umfahrungsstrasse soweit wie möglich überdecken und anschliessend begrünen.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen. Die Reduktion der Spuren und die neue Velospur werden umgesetzt. Das Tempo wird auf 60 km/h reduziert. Eine Überdeckung im Projektperimeter wäre neben der Verhältnismässigkeit nicht mit dem Neubauprojekt auf der Bahnhofmatte zu vereinbaren.
Verkauf (6)	Die geplanten Verkaufsflächen auf der Bahnhofmatte werden in einigen Eingaben erwähnt. (Siehe auch Stichwort ZPP):	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Keine Verkaufsnutzungen, welche entsprechend grosse Verkehrsaufkommen generieren	Für die Attraktivität von Kehrsatz Mitte und der neuen Drehscheibe rund um den Bahnhof ist eine Verkaufsnutzung eines Detailhändlers vorgesehen. Die Gemeinde hat auch Nutzungen mit grossem Verkehrsaufkommen geprüft, lehnt solche Nutzungen jedoch ab.
	Den Nutzungsbereich für Verkaufsgeschäfte (Detailhandel) hinsichtlich seines Flächenanteils grosszügig gestalten.	Ein grosszügiges Verkaufsgeschäft ist möglich, wobei dieses die Geschossfläche von 1'000 m ² nicht überschreiten darf. Die Gemeinde lehnt Verkaufsnutzungen mit hohen Verkehrsaufkommen ab.
	Ein Alnatura Laden oder ähnliches.	Ein Verkaufsgeschäft ist vorgesehen. Die Nutzenden und Betreibenden können im Baureglement jedoch nicht bestimmt werden, sondern richten sich nach Angebot und Nachfrage.
	Ein Supermarkt (Coop oder Migros) von einer angemessenen Grösse fehlt in Kehrsatz gänzlich.	Es ist vorgesehen, dass ein Verkaufsladen in angemessener Grösse im Bereich des neuen Platzes angesiedelt wird.
	Mit "Fläche für Detailhandel" soll insbesondere darauf geachtet werden, dass es sich um Fläche handelt die polyvalent eingesetzt werden kann.	Die ZPP-Vorschriften ermöglichen eine polyvalente Nutzung. Die bauliche Ausgestaltung des Gebäudes liegt in der Verantwortung des Grundeigentümers respektive der Bauherrschaft.
Verkehrsführung (39) / Strassen (4) / Verkehrsaufkommen (2)	Zu den verschiedenen Strassen(bau)projekten gibt es viele Mitwirkungseingaben. (Siehe auch Stichworte Sicherheit, Langsamverkehr und Temporegime). Insbesondere die Alte Zimmerwaldstrasse wird oft erwähnt (siehe auch Stichwort Zimmerwaldstrasse):	
	Grundsätzlich schafft ein besseres Strassenangebot in der Regel nicht nur eine Erleichterung, sondern kreiert durch die Verbesserung des Angebots auch Mehrverkehr. Die Modellierungen berücksichtigen diesen Effekt nicht (erkennbar). Es ist deshalb ziemlich wahrscheinlich, dass die Auswirkungsanalysen bzgl. alte und neue Zimmerwaldstrasse in der UVP bzgl. Lärm und anderen Emissionen/Immissionen zu optimistisch sind (ökonomisch spricht man auch von Rebound-Effekten). Entsprechend sind alle flankierenden Massnahmen doppelwichtig: Einbahnstrasse bei der oberen Einfahrt der alten Zimmerwaldstrasse, Lärmschutz bei der neuen Zimmerwaldstrasse, Bepflanzungskonzept bei beiden Strassen etc.	Dieser Einwand ist berechtigt. Viele der erwähnten flankierenden Massnahmen hat der Kanton in der Planung berücksichtigt.
	Die Postauto-Haltestellen dürfen nicht auf der Strasse sein um den Verkehrsfluss nicht zu behindern	Aufgrund der Platzverhältnisse sind Fahrbahnhaltestellen nicht überall zu vermeiden.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Landwirtschaftsverkehr: Der landwirtschaftliche Verkehr, von mehreren Landwirten der Längenberggemeinden welche ihr Land im Belpmoos bewirtschaften, ist mit geplanter Verkehrsführung und deren Breitenmassen nicht mehr möglich. Sind sie angewiesen den längeren Weg vom neuen Kreisel über Belp zu nehmen? Ein Funktionieren wird hier nicht aufgezeigt und ist wahrscheinlich bei der Planung tragischerweise Vergessen worden.</p>	<p>Die Fahrbahnbreiten und die Befahrbarkeit wurde für den Postautobetrieb ausgelegt. Landwirtschaftsfahrzeuge können somit über die Bahnhofmatte zum Belpmoos fahren.</p>
	<p>Lkw Zufahrten: Wer in Zukunft von Belp mit einem Lkw kommt und in die Bernstrasse will, sollte im Kreisel Nord abbiegen können um in die Sandbühlstrasse oder zum Schulhaus Selhofen mit Brennmaterial zu gelangen. Wie kann der beim Kreisel Nord abbiegen?</p>	<p>Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird geprüft.</p>
	<p>Die Liegenschaft Zimmerwaldstrasse 19 wird wohl künftig nicht als Wohnliegenschaft genutzt, und kann somit lärmässig der Empfindlichkeitsstufe 3 zugeordnet werden. Somit kann die Linienführung näher an Zimmerwaldstrasse 19 gelegt werden, ohne die Planungswerte zu überschreiten. Somit kann eine Entlastung zu Gunsten der Liegenschaft Tannacker 1 erreicht werden. Wenn die Linienführung der neuen Zimmerwalstrasse wenige Meter Richtung Liegenschaft Zimmerwaldstrasse 19 verschoben wird, kann erreicht werden, dass der inventarisierte Einzelbaum, Linde, bestehen bleiben kann. Ausserdem ermöglicht eine angepasste Linienführung eine bessere Sicherung des Fussgängerstreifens. So wie die Linienführung im Moment geplant ist, können die Autos und Velo ungebremst in die neue Zimmerwaldstrasse fahren. Bereits heute zeigt sich beim Fussgängerstreifen Talstrasse, dass viele Autos und Velos nicht anhalten und in überhöhtem Tempo über den Fussgängerstreifen fahren.</p>	<p>Diverse Linienführungen wurden überprüft. Aufgrund verschiedener Parameter (Längsgefälle, Einbettung in die Landschaft etc.) wurde die aktuelle Linienführung gewählt.</p>
	<p>Der Kreisel und die daraus resultierende neue Verkehrsverteilung hat schwerwiegende Folgen für den Teil der Gemeinde oberhalb der Bahnlinie.</p>	<p>Verschiedene Varianten der Strassenführung wurden geprüft und die Interessensabwägung hat zu vorliegendem Ergebnis geführt. Der obere Dorfteil soll dadurch optimal an das übergeordnete Strassennetz und die Infrastruktur im Zentrum angebunden werden.</p>
	<p>In der Gemeinde Kehrsatz wohnen fast 60% unterhalb der Bahnlinie - wollen diese Personen künftig Richtung Belp und Autobahn, müssen sie entweder über den Kreisel Nord oder durch das neue Dorfzentrum fahren und beim Bahnübergang warten. Mit der neuen Strassenführung und der Verlegung des</p>	<p>Im Bereich des Bahnübergangs wird die Sicherheit mit dem neuen Temporegime von 30 km/h allgemein erhöht. In den verkehrstechnischen Berechnungen sind die neuen Verkehrsströme am Kreisel Kehrsatz Mitte berücksichtigt.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Einkaufszentrums zum Bahnhof, wird es besonders oberhalb des Bahnübergangs eine spezielle und überaus gefährliche Verkehrssituation für Fussgänger geben (Linksabbieger, Durchgangsverkehr, Langsamverkehr und Fussgänger auf engstem Raum). Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, wie diese Gefahrensituation durch geeignete Massnahmen entschärft werden soll. Zudem müssen auch alle, die unterhalb der Bahn wohnen und auf den Längenberg wollen, den neuen Kreisel benützen. Das ergibt nicht nur ein grösserer Mehrverkehr durch das neue Zentrum, sondern belastet auch die Umwelt markant. Durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs vom Längenberg direkt auf die Umfahrungsstrasse, verlieren die Poststelle, die lokalen Geschäfte und Restaurants Kundenschaft.</p>	<p>Grundsätzlich wird insbesondere auch auf dem neuen Bahnhofplatz und im Umfeld der neuen Überbauung ein Verkehrsablauf angestrebt, der dem Koexistenz-Gedanke zugrunde liegt. Entsprechend erfolgt auch die Strassenraumgestaltung.</p> <p>Durch die Aufwertung des Dorfzentrums wird der Aufenthalt in diesem Bereich attraktiver und führt zu mehr Laufkundschaft.</p>
	<p>Unseres Erachtens sollte von Belp her die Zufahrt nach Kehrsatz weiterhin über die bisherige Strasse gewährleistet bleiben. Folgende Punkte sprechen dafür:</p> <p>Der Dorfverkehr muss sich nicht durch die Neuüberbauung der Bahnhofmatte zwingen, was eine Verbesserung der dortigen Lebensqualität mit sich bringt. Der Fahrradverkehr von Belp kann weiterhin auf der bisherigen Strasse nach Wabern gelangen.</p> <p>Zudem öffnet die bisherige Strasse auch eine Umfahrungsmöglichkeit bei einem Unfall auf der Umfahrungsstrasse, welche sonst durch die Wehrdienste weitläufig über den Flugplatz und irgendeiner anderen Dorfstrasse durch Kehrsatz geführt werden müsste. Dagegen wehren wir uns vehement! Die Flugplatzstrasse würde hierzu definitiv nicht zur Verfügung stehen, da sie mit Vertikalversätzen verbaut und mit 30 km/h belegt ist. Einer Sackgasse mit Wendeschleife können wir unter keinen Umständen zustimmen!</p>	<p>Danke für den Hinweis. Die Belpstrasse ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Diese wird separat projektiert.</p>
	<p>Zu beachten ist, dass die Einwohner von Kehrsatz, die unterhalb der Bahnlinie wohnen, künftig vermehrt die Bernstrasse benützen werden, um auf die Umfahrungsstrasse zu gelangen - weil sie den Bahnübergang, das Verkehrschaos bei der Neuüberbauung Bahnhofmatte und einen allfälligen Rückstau vor dem neuen Kreisel vermeiden wollen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Es darf keine Problemverlagerung vom oberen zum unteren Dorfteil geben. Der Halbanschluss Belp-/Seftigenstrasse ist beizubehalten.</p>	<p>Danke für den Hinweis. Der Halbanschluss ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Dieser wird separat projektiert.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Durch die neue Verkehrsführung sind die Anwohner der alten Zimmerwaldstrasse (inkl. Hubelhohle und Weidliweg) gezwungen über den "neuen Dorfplatz" Richtung Kreisel oder über den Bahnübergang zu fahren. Ein Wegfahren aus der Hubelhohle/Weidliweg ist gegen oben nicht möglich. Von Zimmerwald her wird es ebenfalls nicht möglich sein, zu den Liegenschaften zu gelangen.</p>	<p>Das ist korrekt. Diese Verkehrsplanung ist das Ergebnis einer Variantenstudie und stellt die beste Lösung dar. Das Wegfahren aus der Hubelhohle/Weidliweg gegen oben wird geprüft.</p>
	<p>Allenfalls muss ein Ampelsystem aus Richtung Belp und Längenberg her installiert werden, um bei Stau einen Verkehrsfluss zu erhalten, da Reissverschlussfahren analog Lidl-Kreisel nicht funktioniert wegen Strassenquerung aus Richtung Bern.</p>	<p>Längerfristig ist eine Ausweitung des Dosierungssystems (heutiger Standort auf der Seftigenstrasse, vor dem Kreisel Lindenweg) in den Bereich der Umfahrungsstrasse angedacht. Bisher vorgesehen wäre eine Dosieranlage beim neuen Kreisel Kehrsatz-Mitte (eine Ampel aus Richtung Belp und eine Ampel aus Richtung Zimmerwald).</p>
	<p>Andere Gemeinden in Raum Bern Nord erlangen derzeit erste Erfahrungen mit solchen Dossierungsstellen. Allenfalls wäre hier noch zuzuwarten und anschliessend zu analysieren, bis erhärtete Ergebnisse vorliegen, statt nun einen Schnellschuss zu vollziehen.</p>	<p>Eine Dosieranlage ist nach aktuellem Kenntnisstand nicht von Anfang an notwendig. Daher verbleibt noch Zeit das Dosierungskonzept vertieft auszuarbeiten und die Erfahrungen aus anderen Räumen zu berücksichtigen.</p>
	<p>Die Dosierung des Verkehrs schon vor Kehrsatz ist eine zwingende Massnahme. Der Mehrverkehr durch das bessere Strassenangebot, ist wie schon geschrieben, nicht zu unterschätzen.</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrasse ist für die Verkehrsprognosen bis 2040 gegeben und verfügt zusätzlich über Reserven.</p>
	<p>Auf der heutigen Achse befindet sich der Dosieranlage Eingangs Wabern. Nach Auskunft des OIK II muss noch geprüft werden, an welchem Standort neu ein "Pförnter" platziert werden muss. Die Gemeinde Belp befürwortet grundsätzlich einen Überlastungsschutz Richtung Kleinwabern und steht in Abhängigkeit der Ausgestaltung. Die Achse ab von Belp (ab Autobahn) bis nach Wabern muss jedoch ganzheitlich betrachtet und untersucht werden. Der Abbau der Spur beim MIV zu Gunsten des Veloverkehrs wird begrüsst.</p>	<p>Der Kanton hat eine vertiefte Verkehrsmanagement-Studie angedacht, in welcher auch eine über Kehrsatz hinaus räumlich integrale Betrachtung erfolgen wird.</p>
	<p>Die Dosierung muss unbedingt eingeführt werden (keine Option). Während der Rushhour von 6.30 - 8.30 Uhr wird sich sonst der Verkehr vom Kreisel Richtung Belp wie auch Richtung Zimmerwald stauen. Um das neue Quartier in dieser Zeit vom Verkehr zu entlasten sind vielleicht zwei Ampeln besser. Eine auf Höhe Ortseinfahrt (der Stau zwischen Belp und Kehrsatz stört niemanden) und auf Höhe Kreisel (damit z.B. das Postauto freie Fahrt hat).</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrasse des Kreisels Kehrsatz Mitte ist für die Verkehrsprognosen bis 2040 gegeben. Der Kreisel verfügt zudem noch über zusätzliche Leistungsreserven.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Dosierung = Künstlicher Stau = unnötig	Eine Dosierung kommt nur dann zum Einsatz, wenn eine zu hohe Verkehrsmenge zu Stauungen führt. Es gilt somit: Dosierung = Überlastungsschutz = Minderung des Staurisikos und somit Aufrechterhaltung des Verkehrsablaufs.
	Fahrverbot mit Zubringer Mätelistrasse mit 20er Zone	Dies ist nicht Bestandteil dieses Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
Versiegelung (14)	Etliche Mitwirkungseingaben fordern, dass die Gemeinde darauf achtet möglichst wenig Fläche zu versiegeln:	
	Versiegelte Flächen sind auf das absolute Minimum zu beschränken. Wo immer möglich sind begrünte Flächen oder sickerungsfähige Beläge zu wählen.	Bei der Erarbeitung der Überbauungsordnung wird dies berücksichtigt werden.
	Der geplante Parkplatz beim Werkhof/Feuerwehr soll nicht versiegelt werden. Der Anteil Entsiegelung an der umgestalteten Bernstrasse soll mindestens 10% betragen. Strasseninseln ausserhalb des Betretungsbereichs für Fussgänger sollen mit Schotterbelag versehen werden,	Der geplante temporäre Abstellplatz für die Feuerwehr wird mit Mergelbelag erstellt.
Waldhof (5)	Die Erschliessung des Waldhofs ist Gegenstand einiger Mitwirkungseingaben:	
	Eine zukünftige & vernünftige Lösung (kein Verkehr durch Wohnquartier Kehrsatz - Mitte) für die Erschliessung des Gewerbeareals Kehrsatz Süd (speziell für Schwerverkehr) muss jetzt geplant & fixiert werden.	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Der Anschluss an die öffentliche Strasse für die Citroen-Garage Marti und die Zahnarzt-Praxis gehört unserer Meinung nach auch in diese Gesamtplanung. Bitte mit guter Ein-/Ausfahrt und Verbindung nach Belp.	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Für das Gebiet Waldhof, Garage Marti, Zahnklinik sollte entlang der Umfahrungsstrasse bis zum Kreisel eine Verbindung hergestellt werden, die das neue Quartier Bahnhofmatte nicht tangiert, somit könnte auch der Bahnübergang aufgehoben werden.	Dies ist nicht Bestandteil des Projekts. Die Gemeinde wird sich separat mit dem Thema befassen.
	Art. 17 Abs. 4 der Zone mit Planungspflicht 6a «Bahnhofmatte Kern» ist so anzupassen, dass die Erschliessung des Areals Waldhof nicht über den Perimeter der ZPP 6a bzw. über die Parzelle 81 erfolgt.	Es ist vorgesehen, das Areal Waldhof wie aktuell über die Belpstrasse zu erschliessen. Gemäss den getätigten Abklärungen mit dem kantonalen Tiefbauamt und der BLS ist dies langfristig sichergestellt. Dennoch soll mit der ZPP die zusätzliche Option offengelassen werden, eine Erschliessung auch via Bahnhofmatte zu ermöglichen. In der Überbauungsordnung wird diese Frage abschliessend beantwortet werden müssen.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Mit den angrenzenden Nachbarn, wie zB dem Perimeter Waldhof, sollte eine konstruktive Zusammenarbeit und offene Gesprächskultur geführt werden im Zusammenhang mit diesem Projekt.	Die Entwicklung des Gebiets Kehrsatz Mitte «Süd» und Areal Waldhof wird kollektiv angegangen.
Wasserversorgung (9)	Die Wasserversorgung und die bestehenden Quellen sind Gegenstand einiger Mitwirkungen:	
	Bestehende Quellen im Bereich alte Zimmerwald und Tannackerstrasse muss erhalten bleiben. An Quellen angeschlossene Verbraucher müssen während Bauzeit berücksichtigt werden.	Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
	Auf der Pazelle 232 (Zimmerwaldstrasse 19, Eigentümerin: Einwohnergemeinde Kehrsatz) befindet sich die Quelfassung Nr. 16 mit Brunnstube Nr. 500. Die Sicherung der Quelfassung/Brunnstube muss jederzeit gewährleistet werden. Sorgfalt beim Bau muss gewährleistet sein.	
	Die Quelle zur Wasserversorgung Tschannen liefert seit Jahren absolut einwandfreies Trinkwasser in grossen Mengen. Nach diesem sehr trockenen Sommer hat die Messung eine Wassermenge von gut 60L/min ergeben. Die Wassermenge und die Qualität müssen unverändert bleiben.	
	Wir sind die Wasserversorgung der Stadt- und Region Bern. Die Gemeinde Kehrsatz ist auch Aktionärin vom WVRB. Wir sind im Eigentum der Primärleitungen in der Zimmerwaldstrasse die das Pumpwerk Hubel versorgt. Es wurde ein Konzept mit der Gemeinde Kehrsatz erarbeitet. Die Werkleitungen müssen mit unserem Projektteam geplant werden. (Siehe Plan Vorprojekt Dokument Nr. 201) In der Bernstrasse besteht eine Leitungsquerung, Bernstrasse / Mättelistrasse. (Siehe Plan Vorprojekt Dokument Nr. 401)	
	Generelle Wasserversorgungsplanung (GWP) erarbeiten.	Die Generelle Wasserversorgungsplanung GWP ist in Bearbeitung.
Wegzustand (3)	Der Wegzustand des Kirchackerwegs ist Gegenstand weniger Mitwirkungen:	
	Vor Baubeginn muss der Zustand des Kirchackerweges, welcher teilweise über unser Grundstück führt, aufgenommen und protokolliert werden. Rückbau Kirchackerweg: Der Rückbau des Kirchackerweges darf die Zufahrt zu unserem Grundstück nicht behindern. Bitte mit uns absprechen, wie weit der Weg zurück gebaut werden soll.	Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Wildtierkorridor (5)	Der kommunale Wildtierkorridor wird in einigen Eingaben thematisiert:	

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Die neue Zimmerwaldstrasse quert einen kommunalen Wildtierkorridor. Dieser Korridor soll weiterhin gewährleistet sein. Bei der Ausgestaltung der Strasse ist somit darauf zu achten, dass für Kleintiere keine unüberwindbaren baulichen Hindernisse (z.B. Lärmschutzwand, Entwässerungskanal) entstehen.	Vielen Dank für den Hinweis. Dies wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
Zimmerwaldstrasse (27)	Die Neue und Alte Zimmerwaldstrasse sind Gegenstand vieler (widersprüchlicher) Eingaben (siehe auch Stichworte Sicherheit, Temporegime, Langsamverkehr, Verkehrsführung):	
	Die Durchfahrt vom Zät 7 nach oben muss gesperrt werden für Nicht-Anlieger damit wirklich eine Begegnungszone mit spielenden Kindern vor dem Blumenhof entstehen kann.	Die Zufahrt/Anlieferung zu den angrenzenden Gebäuden muss gewährleistet werden. Ebenso soll die Strasse für den Langsamverkehr zugänglich bleiben.
	Um zu verhindern, dass die alte Zimmerwaldstrasse zu einer Abkürzung wird, wird gefordert, dass die Strasse für den Verkehr gesperrt wird, mit Ausnahme der Anwohner und der Zubringer. Informationen über den Verkehr auf dieser Strasse mit Engpässen müssen in geeigneter Form kommuniziert werden, um die Verkehrsteilnehmer zu ermutigen, die Strasse nicht zu benutzen und auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.	Ein Zubringer wurde geprüft, jedoch aufgrund einer Interessensabwägung verworfen.
	Die prognostizierte Verkehrsbelastung für 2040 sieht noch 200 Fz/Tag für die heutige Zimmerwaldstrasse vor (gegenüber 5300 Fz/Tag aktuell). Dies bei einer Einbahn-Verkehrsführung bergwärts. Die Einbahn-Idee ist für mich - natürlich auch als Sicht des betroffenen Anrainers - wenig einleuchtend. Es ist nicht anzunehmen, dass eine bidirektionale Verkehrsführung einen wesentlichen Einfluss auf das prognostizierte, geringe Verkehrsaufkommen hätte. Es sind daher dringlich Optionen zu prüfen, die ohne die Einbahn-Lösung auskommen (Fahrverbot mit Zubringerdienst-Regelung, Anrainer-Berechtigung, etc.). Ich erachte es zudem als wenig wahrscheinlich, dass die Zimmerwaldstrasse nach ihrer Beruhigung bei Stosszeiten als Umfahungsvariante des neuen Kreisels genutzt würde, da ihr schlicht die Attraktivität für ein solches Unterfangen abgeht (Bahnübergang...). Weitere Risiken, die mit einer Gegenverkehrslösung verbunden sein könnten, sind für mich nicht ersichtlich.	
	Ein Schild «Fahrverbot mit Zubringerdienst» unten an der alten Zimmerwald-	Es ist geplant, das Einbahnregime gemäss den aktuellen Projektunterlagen

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>strasse wäre begrüssenswert. Falls oben an der Zimmerwaldstrasse die Einbahnverengung nicht gebaut würde (dies wäre für die Zu- und Wegfahrt zu den Liegenschaften der Anwohner interessant, da man nicht gezwungen wäre über den Dorfplatz zu fahren), müsste auch dort ein Schild «Fahrverbot mit Zubringerdienst» angebracht werden: Wenn zu viele Autofahrer von oberhalb über den Bahnübergang wollen, verstopfen sie vor der geschlossenen Barriere die Durchfahrt Richtung Kreisel für die Anwohner.</p>	<p>einzuführen. Ein Zubringer wurde geprüft, wurde jedoch aufgrund einer Interessensabwägung verworfen.</p>
	<p>Als Grundstückbesitzer der Liegenschaft Zimmerwaldstrasse 7 in Kehrsatz (Zät 7) stellen wir fest, dass mit der Verlegung der Zimmerwaldstrasse geplant ist, die alte Zimmerwaldstrasse ab Verzweigung neue Zimmerwaldstrasse mit einem Fahrverbot zu belegen und die alte Zimmerwaldstrasse in Richtung Dorf für den Verkehr zu sperren. Die Kunden und Gäste des Betriebes «Bäckerei / Café Zät 7» besuchen den Betrieb zu gut 50 % vom Dorf herkommend (unteres Gemeindegebiet) und zu knapp 50 % aus dem oberen Gemeindegebiet resp. den oberen Ortschaften (Englisberg, Zimmerwald etc.). Durch die neue Strassenanbindung (neue Zimmerwaldstrasse mit Kreisel und Quartierdurchfahrt Bahnhofmatte) werden die Gäste/Kunden aus dem oberen Gebiet den Betrieb «Zät 7» stark, wenn nicht gar gänzlich meiden. Die Anfahrt durch den neuen Kreisel wird für die Kunden derart erschwert, dass der Betrieb wohl nicht mehr angesteuert wird. Die Existenz des mittlerweile gut etablierten Betriebes «Zät 7» wird gefährdet. Die Kundenfrequenz und damit der Umsatz in Bäckerei und Café Bistro werden abnehmen. Eine frühere oder spätere Schliessung des Betriebes wird nicht auszuschliessen sein. Wir bitten die zuständigen Behörden und die zuständigen Amts- und Fachstellen, die Verkehrssituation nochmals zu überdenken, damit Kunden aus den oberen Gemeindegebieten resp. Ortschaften die alte Zimmerwaldstrasse weiterhin nutzen können, um zum Betrieb Zät 7 zu gelangen. Die Existenz des langjährigen Betriebes ist uns ein Anliegen und darf nicht gefährdet werden.</p>	<p>Wir erachten die Erschliessung über den neuen Kreisel und die Bahnhofmatte als zumutbar. Durch die Bahnhofmatte insbesondere auch durch den geplanten «Dorfplatz» kommen zudem viele potenzielle Neukunden in den Perimeter der Bäckerei.</p>
	<p>Einbahnstrasse oben bei der Verzweigung der Zimmerwaldstrasse auf die neue Umfahrung unbedingt umsetzen. Zubringerdienst würde den Verkehr zu den Stosszeiten kaum beruhigen, da alle die Bäckerei als «Zubringergrund» verwenden könnten</p>	<p>Es ist geplant, das Einbahnregime gemäss den aktuellen Projektunterlagen einzuführen. Ein Zubringer wurde geprüft, wurde jedoch aufgrund einer Interessensabwägung verworfen.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Hier muss unbedingt ein Fahrverbot geltend gemacht werden und nicht nur ein Zubringerdienst. Denn ein Zubringerdienst würde bei Stau, auf der Umfahrungsstrasse ausgenutzt werden, da unten das Zät7 ist und jeder würde behaupten er sei ein Zubringer, dies könnte man dann nicht mehr kontrollieren. Daher muss zwingend ein Fahrverbot angebracht werden. Ausserdem können so die Elterntaxis vermieden werden.</p>	<p>Im vorliegenden Projekt ist kein Zubringer vorgesehen. Die Leistungsfähigkeit der Umfahrungsstrasse ist für die Verkehrsprognosen bis 2040 gegeben und verfügt zusätzlich über Reserven. Zudem ist die Durchfahrt durch Kehrsatz aufgrund der neuen Massnahmen unattraktiv. Es wird nicht mit Stau auf der Umfahrungsstrasse gerechnet.</p>
	<p>Fahrverbot mit Zubringer alte Zimmerwaldstrasse zur Vermeidung von Elterntaxis- Einbahn ist sinnlos</p>	<p>Ein Fahrverbot mit Zubringer ist im vorliegenden Projekt auf der Alten Zimmerwaldstrasse nicht vorgesehen. Es wird ein Einbahnregime für den motorisierten Individualverkehr eingeführt.</p>
	<p>Die Zimmerwaldstrasse soll unbedingt eine Einbahnstrasse werden und kein Zubringerdienst gestatten.</p>	<p>Auf der Alten Zimmerwaldstrasse wird ein Einbahnregime eingeführt. Ein Zubringer wurde geprüft, wurde jedoch aufgrund einer Interessenabwägung verworfen.</p>
	<p>Grundsätzlich bin ich einverstanden. Nur, wenn ich das richtig verstehe, muss ich den weiteren Weg durch 20er Zone und durch Dorfkern fahren um zum Kreisel zu kommen weil ich nicht mehr die Zimmerwaldstrasse hochfahren kann.</p>	<p>Die Aussage ist so nicht korrekt: Auf der Alten Zimmerwaldstrasse wird ein Einbahnregime eingeführt. Ein Zubringer wurde geprüft, wurde jedoch aufgrund einer Interessensabwägung verworfen.</p>
	<p>Grundsätzlich unterstützen wir das Vorhaben, die Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse anzuschliessen, um den Dorfkern zu entlasten. Es ist für uns aber unklar, wieso der Kreisel nicht im Bereich der heutigen Überführung liegen und die Bahnhofmatte über die alte Zimmerwaldstrasse erschlossen werden könnte. Für die Entwicklung der Bahnhofmatte halten wir die Verlegung der Zimmerwaldstrasse nicht für zwingend nötig. Wir bedauern, dass der neuen Zimmerwaldstrasse viel Kulturland zum Opfer fallen wird. Dagegen begrüssen wir die flankierenden Massnahmen, die auf der alten Zimmerwaldstrasse geplant sind. Ohne diese Massnahmen würden wir die Verlegung der Zimmerwaldstrasse grundsätzlich ablehnen. Wir beantragen darum, dass die flankierenden Massnahmen wie geplant und ohne Abstriche umgesetzt werden.</p>	<p>Aufgrund der tieferliegenden Unterführung würde eine Anbindung an einen Kreisel im Bereich der heutigen Überführung enorme Anpassungen insbesondere Materialverschiebungen mit sich bringen. Die Umfahrungsstrasse müsste auf das Niveau der Zimmerwaldstrasse angehoben werden, dies würde wiederum die Lärmproblematik in Kehrsatz verschärfen. Weiter müssten die umliegenden Liegenschaften abgerissen werden.</p>
	<p>Wir sind gegen eine Anwohnererlaubnis oder Zubringererlaubnis für die Einbahnstrasse oben bei der Einfahrt zur alten Zimmerwaldstrasse. Die Verkehrsberuhigung muss so konsequent wie möglich erfolgen.</p>	<p>Auf der Alten Zimmerwaldstrasse wird ein Einbahnregime eingeführt. Ein Zubringer wurde geprüft, wurde jedoch aufgrund einer Interessensabwägung verworfen.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Als Bewohner der Zimmerwaldstrasse finden wir es wichtig, dass die alte Zimmerwaldstrasse in beide Richtungen für die Anstösser jederzeit mit einem Zubringer befahren werden darf.	
ZPP (20)	Die ZPP ist Gegenstand vieler Rückmeldungen. Insbesondere wird sehr häufig gefordert, dass die Gemeinde preisgünstiger Wohnraum zur Verfügung stellen muss und dass es Raum braucht für öffentliche Nutzungen. (Siehe betreffend Aussenraumgestaltung auch Stichwort Soziales):	
	Ein Anteil von 30% günstigem Wohnraum ist zwingend festzulegen	Die Wohnbauentwicklung innerhalb von Kehrsatz soll sowohl die Bedürfnisse der Gemeinschaft als auch die Rechte der Grundeigentümer respektieren. Bei der Bahnhofmatte war seit Planungsbeginn nie eine Verpflichtung zu preisgünstigem Wohnungsbau angedacht, weshalb in der ZPP keine grundeigentümergepflichtenden Bestimmungen aufgenommen wurden. Die Gemeinde möchte sich im vorliegenden Projekt auf die Förderung von gemischten Entwicklungen, insbesondere die Schaffung einer ortsbaulich attraktiven Mitte, welche direkt ans Dorf angeschlossen ist, konzentrieren. Diese soll dazu beitragen, die Vielfalt zu fördern und eine ausgewogene Entwicklung sicherzustellen.
	Es sollte günstiger Wohnraum sowie genügend Kleinwohnungen (1-3 Zi) zur Verfügung stehen	Bei der Bahnhofmatte war seit Planungsbeginn nie eine Verpflichtung zu preisgünstigem Wohnungsbau angedacht, weshalb in der ZPP keine grundeigentümergepflichtenden Bestimmungen aufgenommen wurden. Die Wohnungsgrössen können nicht definiert werden. Das Angebot der Wohnungen wird jedoch divers sein und sich nach der Nachfrage richten. Derzeit sind insbesondere Kleinwohnungen gefragt, weshalb erwartet werden kann, dass dahingehend ein gutes Angebot entstehen wird.
	Gemeinnützige Wohnbauträger sollen bei der Umsetzung des Projekts bevorzugt werden und eine Durchmischung der Wohnbevölkerung soll angestrebt werden (Altersdurchmischung, soziale Durchmischung).	Die Burgergemeinde Bern als Grundeigentümerin ist für die Suche einer geeigneten Investorin verantwortlich. Das als Basis für die zukünftige UeO geltende Richtprojekt bietet eine geeignete Grundlage zur Förderung vielfältiger Wohnungsangebote.
	Bezahlbare Mietwohnungen sind in der Region Bern Mangelware. Kehrsatz weist einen sehr tiefen Leerwohnungsbestand auf; 2023 lag der Bestand gar nur bei 0.58 Prozent und damit nur geringfügig über der sehr tiefen Leerwohnungsziffer von Bern.	Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten rechtskräftig als Bauland eingezont. Die Gemeinde hat mit der Grundeigentümerin stets einen guten Austausch und setzt sich für bezahlbaren Wohnraum ein. Es ist jedoch nicht vorgesehen,

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Genossenschaften können dort aktiv werden, wo erschwingliche Bodenpreise angeboten werden. Im freien Markt haben die Land-Angebote von Genossenschaften leider schlechte Karten.</p> <p>Gemeinden haben im Rahmen von Planungsvorlagen die Gelegenheit das Wohnungsangebot zu steuern. Es reicht heute nicht mehr, einfach nur Wohnzonen auszuscheiden, sondern es sollen im Rahmen von grösseren Überbauungen auch Aussagen zum Wohnungsangebot im Sinne eines vielfältigen Mixes gemacht werden. Dazu müssen die Gemeinden im Rahmen der Planungsvorschriften geeignete Bedingungen festlegen.</p> <p>Verschiedene Gemeinden haben inzwischen in Wohnbaustrategien und Reglementen festgelegt, dass im Rahmen von grösseren Überbauungen ein Anteil preisgünstiger Mietwohnungen realisiert werden muss.</p> <p>So muss in der Stadt Bern bei Um- und Neueinzonungen von Wohnzonen ein Drittel der entstehenden Wohnfläche preisgünstig oder durch gemeinnützige Wohnbauträger erstellt werden. Die Gemeinde Köniz geht ähnlich vor und behält 20%-40% der Wohnnutzung in um- oder neueingezonten Gebieten dem preisgünstigen Wohnen vor.</p> <p>Für die Definition preisgünstiger Mietwohnungen kann auf die Festlegung des Bundesamtes für Wohnungswesen Bezug genommen werden, die für jede Gemeinde eine maximale Anlagekostenlimite (Bauland- und Baukosten) für Mietwohnungen definiert.</p> <p>Wir schlagen also vor, in der ZPP Ga einen Anteil preisgünstiger Mietwohnungen festzulegen. Wir meinen, dass diese Bestimmung auch für die Planung Bahnhofmatte Süd angewendet werden soll.</p>	<p>bei der Anpassung der ZPP neue Vorschriften bezüglich günstigen Wohnraums aufzunehmen. Ein geeigneter Mix an verschiedenen Wohnungsangeboten ist vorgesehen, kann jedoch nicht in der ZPP bestimmt werden.</p> <p>Weitergehende Überlegungen in dieser Hinsicht für die Entwicklung des Perimeters Bahnhofmatte Süd sind denkbar.</p>
	<p>Der Artikel 17 der ZPP 6a wird mit einem Absatz um preisgünstigen Wohnungsbau zu ergänzen sein (Vorschlag): "Im Interesse eines ausgewogenen Wohnungsangebotes wird in der ZPP 6a sichergestellt, dass mindestens ein Drittel der oberirdischen Geschossflächen (GFo) des Wohnanteils als preisgünstiger Wohnraum im Sinne der eidgenössischen Wohnraumförderung WFV vom 26. November 2003 erstellt und dauerhaft in Kostenmiete vermietet wird oder der Boden durch Verkauf oder im selbständigen und dauerhaften Baurecht an eine gemeinnützige Organisation im Sinne von Artikel 37 der</p>	<p>Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten rechtskräftig als Bauland eingezont. Die Gemeinde hat mit der Grundeigentümerin stets einen guten Austausch und setzt sich für bezahlbaren Wohnraum ein. Es ist jedoch nicht vorgesehen bei der Anpassung der ZPP neue Vorschriften bezüglich günstigem Wohnraum aufzunehmen. Ein geeigneter Mix an verschiedenen Wohnungsangeboten ist vorgesehen, kann jedoch nicht in der ZPP bestimmt werden.</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	Wohnraumförderungsverordnung abgegeben wird, die die Wohnungen dauerhaft in Kostenmiete vermietet."	
	Am liebsten hätte ich auch ein Mehrgenerationenhaus mit verschiebbaren Wänden, Platz für Gross-WGs und gemeinschaftlich genutzten Räumen. Aber auch für den Bereich Arbeiten wären modulare Räumlichkeiten mit sowohl kleinen als auch grösseren Büros toll.	Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich richtet sich das Angebot von Wohnungen und Büros nach der Nachfrage.
	Guter Ansatz. Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung ermöglichen, jedoch bei nicht vorhandener Nachfrage die mehrheitliche Wohnnutzung zulassen, um Leerstände zu vermeiden.	Um Leerstand möglichst vermeiden zu können, ist es wichtig, das Angebot nach der Nachfrage zu orientieren. Die Umnutzung von Büro- und Gewerbeflächen ist grundsätzlich möglich. Zu beachten ist jedoch, dass z.B. EG-Nutzungen gegenüber dem neuen Platz am Bahnhof oder dem Fussgängerweg nicht mit Wohnnutzungen belegt werden sollten. Die Überbauungsordnung wird dies im Detail regeln.
	Eine Durchmischung ist anzustreben. Wenn einzig Wohnungen angeboten würden, würde dies dem Ansinnen einer „Schlaf-Gemeinde“ gleichkommen.	Ein diversifiziertes Angebot von Wohn-, Gewerbe-, Verkaufs- und Büronutzungen ist vorgesehen.
	Wir legen Wert darauf, dass in der neuen Siedlung Angebote entstehen, die für das ganze Dorf interessant sind, wie Kaffees, Bars, Treffpunkte, Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten.	Ein diversifiziertes Angebot verschiedener attraktiver Nutzungen ist vorgesehen.
	Öffentliche Nutzung aufnehmen. Verwaltungsgebäude aus Blumenhof in einen Neubau auf Bahnhofmatte. Blumenhof umnutzen als Begegnungszentrum für Seminare, Sitzungen, Kultur, usw. ähnlich Villa Bernau. Eventuell ein kleines Bistro im Blumenhof	Spannender Ansatz/Idee. Die Gemeinde wird die Tragbarkeit und Möglichkeit der Umsetzung separat prüfen.
	Ich erachte es als zwingend notwendig, dass Raum für die öffentliche Nutzung eingeplant wird (Kita, Mehrzweckräume, Räume ohne Konsumzwang).	Es besteht die Möglichkeit, solche Nutzungen umzusetzen. Die Umsetzung hängt von verschiedenen Faktoren ab, die im weiteren Verfahren zu klären sind (Betreibende, Finanzierung etc.).
	Wir brauchen keinen Laden und keine Wohnungen auf der Bahnhofmatte. Was in Kehrsatz fehlt ist ein Ort für alle. Keine Privatspielplätze mehr.	Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten als Bauland ausgeschieden. Mit neuer Erschliessung ergeben sich neue Räume (z.B. Bosquette, Bahnhofplatz, Begegnungszone vor Blumenhof, etc.). Die Bauverordnung des Kantons Bern BauV regelt die zu realisierenden Spielflächen für Private.
	Beim Vorprojekt Bahnhofmatte sind keine Spielplätze, öffentliche Begegnungszonen usw. ersichtlich. Wer plant solche öffentlichen Zonen? Müsste die Gemeinde Kehrsatz Parzellen kaufen? Bei solch einer grossen Überbau-	Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten als Bauland ausgeschieden. Mit neuer Erschliessung ergeben sich neue Räume (z.B. Bosquette, Bahnhofplatz, Begegnungszone vor Blumenhof, etc.). Die Bauverordnung des Kantons Bern BauV regelt die zu realisierenden Spielflächen für Private.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>ung kommt es unvermeidlich - oder ich hoffe es - zu mehr Familien mit Kindern. Auf der Bahnhofmatte wurde keine Zone für Schulhaus/Kindergarten "markiert/reserviert".</p>	
	<p>Im Richtprojekt fehlen wesentliche, für die Bevölkerung von Kehrsatz wichtige Begegnungsorte und Gebäude mit öffentlichen Nutzungen wie Kita, Kindergarten, Bibliothek, Musikschule, Gemeindeverwaltung etc. Art. 17 (ZPP 6a) ist zu offen formuliert. Da auch eine Befreiung von der UeO-Pflicht möglich ist, hat der Gemeinderat keine Einflussmöglichkeiten mehr (Art. 93 Abs. 1 BauG). Damit gibt die Gemeinde die politischen Instrumente aus der Hand, um dem Projekt Kehrsatz Mitte eine Richtung zu geben, die den Bewohner*innen von Kehrsatz dient. Ein Teil (30%) der Wohnungen muss gemeinnützig bzw. preisgünstig sein. Dies soll im ZPP-Artikel festgelegt werden. Leider fehlt die Berücksichtigung der Schulraumplanung inklusive der Schulwege. So ein grosses Projekt mit so langer Bauzeit muss die zu erwartenden neuen Schüler*innenzahlen in die Planung einbeziehen. Die veröffentlichten Pläne sind mit Details gezeichnet, welche nicht gesichert sind und erwecken den Eindruck, dass Parkplätze und Bepflanzung so geplant sind. Aus der Sprechstunde wissen wir, dass das nicht verbindlich ist. Wir wollen zB. möglichst wenig Parkverkehr im Zentrum haben. Die freien flachen sollen möglichst unversiegelt sein und Regenwasser aufnehmen und durch Bepflanzung wieder abgegeben werden können. Dies sollte verbindlich festgelegt werden.</p>	<p>Die ZPP eignet sich für die Entwicklung von besonders bedeutsamen oder komplexen Gebieten. Sie regelt nach Art. 92 des Baugesetzes jedoch lediglich Planungszweck, Art der Nutzung, deren Mass als Planungswert und die Gestaltungsgrundsätze für Bauten, Anlagen und Aussenräume. Sie bildet das Grundgerüst, um in der Überbauungsordnung die weiteren Grundlagen grundeigentümerverschlichtend abzusichern. Die erwähnten Nutzungen sind denkbar, wobei deren Umsetzung von verschiedenen Faktoren abhängt, die im weiteren Verfahren zu klären sind (Betreiber, Finanzierung etc.). Eine Befreiung von der UeO-Pflicht ist nur unter bestimmten Umständen möglich. In der vorliegenden Planung wird eine UeO erarbeitet. Der Gemeinderat ist und bleibt Planungsbehörde, es werden daher keine politischen Instrumente aus der Hand gegeben.</p> <p>Die Wohnbauentwicklung innerhalb von Kehrsatz soll sowohl die Bedürfnisse der Gemeinschaft als auch die Rechte der Grundeigentümer respektieren. Bei der Bahnhofmatte war seit Planungsbeginn nie eine Verpflichtung zu preisgünstigem Wohnungsbau angedacht, weshalb in der ZPP keine grundeigentümerverschlichtenden Bestimmungen aufgenommen wurden. Die Gemeinde möchte sich im vorliegenden Projekt auf die Förderung von gemischten Entwicklungen, insbesondere die Schaffung einer ortsbaulich attraktiven Mitte, welche direkt ans Dorf angeschlossen ist, konzentrieren. Diese soll dazu beitragen, die Vielfalt zu fördern und eine ausgewogene Entwicklung sicherzustellen.</p> <p>Die Schulraumplanung ist ein separater Prozess und berücksichtigt die Entwicklung Kehrsatz Mitte.</p> <p>Die Umsetzung des Projekts hat sich nach dem Richtprojekt zu richten. Die Details dazu (Parkierungsflächen, Regenabwasser etc.) werden im Rahmen der UeO geregelt.</p>
	<p>Der ZPP-Artikel ist viel zu offen, quasi nichts wird festgelegt. Ich finde, wir sollten 30 % genossenschaftliche Mietwohnungen festlegen. Wenn möglich</p>	<p>Die ZPP eignet sich für die Entwicklung von besonders bedeutsamen oder</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>auf ökologische, CO2-neutrale Bauweise bestehen. - Für die Natur und Lebewesen spricht man von grünen und blauen Korridoren. Wie sind diese im Projekt berücksichtigt? Tiere brauchen Lebensraum und der muss ans grosse Ganze angeschlossen sein. Wir haben einen Bach und sollten ihn einbeziehen. Möglichst wenig versiegelte Fläche, Übergänge, Durchgänge, natürliche Schutzräume (auch für Kleinstlebewesen) einplanen.</p>	<p>komplexen Gebieten. Sie regelt nach Art. 92 des Baugesetzes jedoch lediglich Planungszweck, Art der Nutzung, deren Mass als Planungswert und die Gestaltungsgrundsätze für Bauten, Anlagen und Aussenräume. Sie bilden das Grundgerüst, um in der Überbauungsordnung die weiteren Grundlagen grundeigentümergebunden abzusichern. Öffentliche Nutzungen sind denkbar, wobei deren Umsetzung von verschiedenen Faktoren abhängt, die im weiteren Verfahren zu klären sind (Betreiber, Finanzierung etc.).</p> <p>Die Bahnhofmatte ist seit Jahrzehnten rechtskräftig als Bauland eingezont. Die Gemeinde hat mit der Grundeigentümerin stets einen guten Austausch und setzt sich für bezahlbaren Wohnraum ein. Es ist jedoch nicht vorgesehen, bei der Anpassung der ZPP neue Vorschriften bezüglich günstigen Wohnraums aufzunehmen. Ein geeigneter Mix an verschiedenen Wohnungsangeboten ist vorgesehen, kann jedoch nicht in der ZPP bestimmt werden.</p> <p>Der Umgang mit Flora und Fauna wie auch die Berücksichtigung des Gewässers ist im Rahmen der Erarbeitung der UeO grundeigentümergebunden zu klären.</p>
	<p>In den Bestimmungen zur ZPP fehlen Grundsätze zur Parkierung von Motorfahrzeugen. Das halten wir für ungenügend. Es ist Aufgabe von Behörden und Planern, Verkehr und Siedlung aufeinander abzustimmen. Dabei ist es erheblich, ob der von der geplanten Siedlung erzeugte Verkehr auf der Schiene oder auf der Strasse erfolgt. Wenn die Verkehrsmittelwahl dem Zufall überlassen wird, kann nicht von einer "Abstimmung" gesprochen werden. Die Bahnhofmatte liegt in der sehr guten ÖV-Güteklasse B. Es gibt nur wenige Standorte im Kanton Bern, die mit der ÖV-Güteklasse A über eine noch bessere öV-Erschliessung verfügen. Ideale Voraussetzungen für autoarmes Wohnen sind auf der Bahnhofmatte offensichtlich gegeben. Wir beantragen darum, dass ein Maximum von 0.5 Parkplätzen pro Wohneinheit bereits in der ZPP vorgeschrieben wird. Auf Stufe ÜO sind solche Bestimmungen grundsätzlich auch möglich, aber im Sinne einer vorausschauenden Planung muss möglichst früh der Weg der weiteren Planung vorgegeben werden.</p>	<p>Es ist richtig, dass die Bahnhofmatte über eine hervorragende ÖV-Erschliessung verfügt und dies bei der Projektierung zu berücksichtigen ist. Die Regelung der Anzahl Abstellplätze für Autos und Velos erfolgt im Rahmen der UeO.</p> <p>Die Bauverordnung BauV des Kantons Bern gibt mittels Bandbreiten die Anzahl der zu erstellenden Parkplätzen vor.</p>
	<p>Unklar ist, was mit den bahnbetrieblichen Nutzungen in der ZPP gemeint ist</p>	<p>Die ZPP legt fest, dass bahnbetriebliche Nutzungen (zum Zweck des Umbaus</p>

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	und welchen Zweck/Umfang mit den Parkieranlagen gemeint sind - vielleicht gibt es hinsichtlich UeO auch Synergien dieser verschiedenen Nutzungen; zumindest sollten sich diese nicht bezüglich Raumbedarf oder Immissionen negativ konkurrenzieren.	und Betriebs des Bahnhofes) innerhalb des Perimeters möglich sind. Die Gemeinde ist im engen Austausch mit der BLS und der Grundeigentümerin, um hinsichtlich Parkierung Synergien zu erörtern und im Rahmen der UeO festzulegen.
	Fläche wird durch Gebäude zu fest zerstückelt. Gebäude lieber so anordnen, dass eine grosszügige Parkanlage für die Öffentlichkeit entsteht, zusammen mit dem Blumen Hof.	Das Richtprojekt basiert auf dem qualitätssichernden Verfahren der Testplanung. Die Konzeption ermöglicht sowohl private wie auch grosszügige öffentliche Orte.
	Ich denke auf ein 8 stöckiges Gebäude kann verzichtet werden. Aus meiner Sicht passt dies nicht zum Dorfkern in Kehrsatz. Aus meiner Ansicht müsste der Plan mit kleiner Stockwerken, maximal 4, errichtet werden. Ebenfalls ist das Ortsbild einzuhalten und für eine Schöne Überbauung zu Sorgen.	Das Richtprojekt basiert auf dem qualitätssichernden Verfahren der Testplanung
	Da wird ja sicher ein Architekturwettbewerb ausgeschrieben: Beurteilung der Projekte durch Fachleute!!!	
	Für die Begegnungszone im Zentrum sollte ein professionelle Planung evtl. mit einem Wettbewerb gemacht werden.	Die Planung der Verkehrsachse inkl. Platz bei der Bahnhofmatte erfolgt durch ein Büro für Verkehrsplanung. Es ist wichtig, die verschiedenen Nutzungen aufeinander abzustimmen.
	Es müssen Garantien für eine nachhaltige Bauweise unter Einhaltung der aktuellen ökologischen Standards gegeben werden. Dachbegrünung und Photovoltaikanlagen müssen unbedingt bereits bei der Planung berücksichtigt werden.	Die kantonale Energiegesetzgebung wurde dahingehend verschärft, dass für Neubauten strenge Anforderungen für Heizung, Warmwasser, Lüftung, Klimatisierung, Beleuchtung, Geräte und allgemeine Gebäudetechnik gelten. Diese sind einzuhalten. Ebenso die kantonale Pflicht zur Nutzung der Sonnenenergie bei Gebäuden.
	Bei den Gebäuden Minergie-Standard.	Ob die Gebäude nach einem anerkannten Label erstellt werden sollen, wird im Rahmen der UeO bestimmt. Es wird angestrebt, eine ökologisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich nachhaltige Überbauung zu realisieren.
	Das Richtprojekt liegt offensichtlich in stufengerecht genügend präziser Form vor und man könnte dieses zum jetzigen Zeitpunkt bereits verbindlich in den ZPP-Vorschriften verankern. Zumindest könnte man die konkreten Anliegen / Rahmenbedingungen bezüglich (öffentliche) Aussenräume (Aufenthalt und Ökologie), öffentlichen Interessen (z.B. Bildungsraum) sowie Gestaltungsgrundsätze noch etwas stärker konkretisieren und damit bereits auf Stufe ZPP verbindlicher regeln.	Das Richtprojekt wird auf Stufe der UeO verankert. Es wird jedoch in der ZPP hinweisend festgehalten, dass im Rahmen der UeO das Richtprojekt grundeigentümerverbindlich verankert werden muss.

Stichwort(e) (mindest Anzahl Rückmeldungen dazu ¹⁾)	Zusammenfassung der Rückmeldungen ²	Stellungnahme inkl. Bemerkung über Projektanpassungen
	<p>Die ZPP darf nicht aufgeteilt werden. Das gesamte Projekt mit all seinen Auswirkung muss offengelegt werden und die Entscheidungsgrundlage bilden. Damit werden spätere Sachzwänge vermieden.</p>	<p>Das Richtprojekt wurde nur über das Gebiet Bahnhofmatte «Kern» erarbeitet. Für den südöstlichen Teil ist das Resultat der Testplanung massgebend, wobei deren Entwicklung bewusst noch nicht angegangen werden soll (stufenweise Gemeindeentwicklung). Daher erscheint eine Aufteilung sinnvoll.</p>
BKW (1)	<p>Die BKW weist in ihrer Eingabe auf diverse Punkte betreffend ihres Leitungsnetzes hin:</p>	
	<p>Die BKW weist in ihrer Eingabe auf diverse Punkte betreffend ihres Leitungsnetzes hin.</p>	<p>Vielen Dank für die Hinweise. Diese werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>

4. Fazit und Schlussfolgerung für den weiteren Prozess

Verschiedene Teilprojekte der zur Mitwirkung aufgelegten Unterlagen waren der Bevölkerung bereits bekannt. So war die Neukonzeption der Umfahrung bereits Gegenstand einer Mitwirkung im Jahr 2015 und die Testplanung, welche die Grundlage des aktuellen Richtprojekts im Perimeter Bahnhofmatte «Kern» bildet, wurde im Jahr 2019 im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision mitgewirkt.

Die einzelnen Teilprojekte werden schon lange koordiniert projektiert und entsprechend hoch ist auch die Zustimmung der Bevölkerung: 94 % der Mitwirkenden sind mit der Stossrichtung der Projekte grundsätzlich einverstanden.

Am kritischsten waren die Mitwirkenden im Rahmen der quantitativen Umfrage gegenüber der zusätzlichen Bushaltestelle bei der Einfahrt Bleikenmattstrasse, welche «lediglich» eine Zustimmung von 72 % erhalten hat. Kritisiert wird unter anderem die enge Trottoir-Situation oder die Nähe zur nächstgelegenen Haltestelle. Aufgrund der dennoch hohen Zustimmung halten die planenden Behörden weiterhin an der Raumsicherung für eine Haltestelle fest. Die Trottoir-Situation erscheint auf den Plänen knapper als sie ist, wegen der Darstellung des Haltestellendachs.

Die restlichen quantitativen Fragen zu den Themen Siedlungsentwicklung, Nutzung, öffentliche Räume/Plätze, motorisierter Individualverkehr, Kreisel, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr wurden durchwegs befürwortend und positiv beantwortet.

Die Präzisierungen in den qualitativen Fragen und weiteren schriftlichen Rückmeldungen weisen im Besonderen auf nachfolgende Stichworte hin, die teils zu Projektpräzisierungen führen.

Fuss- und Veloverkehr

Im Besonderen ist das Thema Verkehrssicherheit für zu Fuss Gehende und Velofahrende vielen Mitwirkenden ein grosses Anliegen. Es wird die Sorge geäussert, dass neue Gefahrenstellen geschaffen werden und insbesondere für Schulkinder werden sichere Wege gefordert. In diesem Zusammenhang gibt es kritische Stimmen zu der Querung der neuen Zimmerwaldstrasse im Bereich Tannacker. Hier werden zudem Forderungen nach einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h oder einer Ampel laut. Die planenden Behörden prüfen die erwähnten Stellen in der weiteren Projektierung nochmals, ebenso das Temporegime.

Allgemein wird die Förderung des Langsamverkehrs positiv aufgenommen. Die durchgehende Veloführung mittels Unterführung wird begrüsst, teilweise wird sogar noch eine zusätzliche Unterführung auf der gegenüberliegenden Seite gewünscht. Mehrheitlich wird auch die separate Velospur befürwortet. Die Zufahrt in den Kreisel und die nicht klar definierte Abbiegemöglichkeit von Wabern in die Bahnhofmatte werden von den Projektierenden noch optimiert.

Lärm

Der Lärmschutz wird in einigen Eingaben als ungenügend empfunden und weitere Massnahmen werden gefordert. Im Rahmen der Lärmuntersuchung wurden die Lärmbelastungen beurteilt und die entsprechenden Massnahmen zur Einhaltung der Anforderungen gemäss Lärmschutz-Verordnung werden umgesetzt, soweit sie wirtschaftlich tragbar und verhältnismässig sind.

Öffentlicher Raum

Viele Mitwirkungseingaben beziehen sich auf die Gestaltung des öffentlichen Raums. Es wird auch gewünscht, dass die öffentliche Nutzung in der ZPP besser verankert wird. Diverse Stimmen fordern einen Begegnungsort für sämtliche Alterskategorien. Verlangt werden unter anderem Spielplätze, Grünräume, Begegnungsorte, Einkaufsmöglichkeiten etc.. Die Gemeinde nimmt diese Forderungen ernst und wird bei der Ausarbeitung der UeO ein besonderes Augenmerk auf diese Punkte legen.

Ökologie

Diverse Aspekte im Zusammenhang mit ökologischen Themen werden erwähnt. Forderungen sind zum Beispiel eine klimaangepasste Grünraumgestaltung entlang der Strassenböschung oder auf öffentlichen Plätzen; der Zugang zu Wasser (Öffnung Mülibach); keine Versiegelung grosser Flächen, sinnvolle Ersatzmassnahmen. Die Gemeinde nimmt diese Forderungen ernst und wird bei der Ausarbeitung der UeO ein besonderes Augenmerk auf diese Punkte legen. Im Zusammenhang mit den Strassenprojekten werden die Ersatzmassnahmen von Fachpersonen begleitet und müssen den aktuellen, ökologischen Anforderungen genügen.

Planungen ausserhalb der Mitwirkung: Schulraumplanung / ÖV Planung

Zahlreiche Eingaben wünschen sich von den planenden Behörden, dass sie sich mit der Schulraumplanung auseinandersetzen bevor neuer Wohnraum geplant wird. Im Zusammenhang mit der Verkehrsplanung wird gefordert, dass die Fahrpläne optimiert werden sollen. Beide Anliegen werden von der Gemeinde in separaten Projekten behandelt.

Stellenwert des Autos / Parkplatzangebot

Ein grosser Teil der Mitwirkungseingaben befürwortet die Förderung des Langsamverkehrs. Entsprechend sind die meisten Mitwirkenden auch der Meinung, dass der Motorisierte Individualverkehr MIV nicht mehr gross unterstützt werden soll. Wenige Eingaben weisen darauf hin, dass der MIV aber auf keinen Fall vergessen werden darf.

Die meisten Mitwirkenden sind in diesem Zusammenhang auch der Meinung, dass die Parkplätze im öffentlichen Raum weniger Platz einnehmen sollen. Und wenn es überhaupt welche geben soll, dann unterirdisch. Es wird auch die Idee propagiert, am Bahnhof Kehrsatz Nord das Park+Ride auszubauen, damit dieses nicht im Zentrum ist. Es gibt aber auch eine Minderheit an Mitwirkungseingaben die sich dafür einsetzt, dass die Parkplätze im Zentrum erhalten bleiben. In diesem Zusammenhang wurden auch Sharing-Angebote und Parkplätze für Cargovelos etc. in Bahnhofnähe gefordert. Grundsätzlich unterstützt die Gemeinde die Bereitstellung von Sharing-Angeboten, wird dies aber in einem grösseren Kontext prüfen. Die Art und Anzahl der Parkplätze wird die Gemeinde in der UeO festlegen. Aufgrund der Mitwirkung wird dieser Punkt nochmals sorgfältig geprüft. Für die Erstellung der Park+Ride Parkplätze ist sie in regem Austausch mit der BLS. Betreffend Veloverleihsystem beteiligt sich die Gemeinde zurzeit am Projekt Regionales öffentliches Veloverleihsystem VVS 2026+.

Temporegime

Die Temporegimes auf den verschiedenen Strassen von Kehrsatz sind Gegenstand vieler Mitwirkungen. In den meisten Fällen wird eine Temporeduktion gefordert, oft sogar betont, dass diese der Realisierung des Projekts vorgezogen werden soll. Wenige Eingaben wünschen, dass das Temporegime bei den heutigen Vorgaben bleibt. Beim Stichwort bauliche Massnahmen als Verkehrsberuhigung gehen die Meinungen weit auseinander. Die planenden Behörden prüfen die erwähnten Temporegimes in der weiteren Projektierung nochmals.

Verkehrsführung

Diverse Eingaben befassen sich mit unterschiedlichen Teilaspekten der Verkehrsführung. Insbesondere in Bezug auf die Alte Zimmerwaldstrasse gehen die Meinungen auseinander: einige fordern einen Zubringer und sind gegen die geplante Einbahnstrasse. Betroffene möchten gern in beide Richtungen wegfahren können. Auch die Angst, dass die Zimmerwaldstrasse als Schleichweg genutzt wird, wenn die Einbahnstrasse nicht eingeführt wird, steht im Raum. Anwohnende der Alten Zimmerwaldstrasse können den für sie zwingenden Umweg über die Bahnhofmatte über den neuen Kreiselpfad nicht nachvollziehen.

Ausserdem wird in vielen Eingaben bedauert, dass der Bahnübergang den Langsamverkehr und den ÖV in Richtung Bernstrasse resp. Alte Zimmerwaldstrasse auch mit der projektierten neuen Verkehrsführung behindert. Der Bahnübergang wird als Zäsur und Hindernis wahrgenommen. Es existieren verschiedene Ideen für einen Umgang damit (z.B. Über- oder Unterführung). Die vorgestellte Verkehrsführung wurde in einer Interessensabwägung als die beste Variante eingestuft und wird im Grundsatz, aufgrund der vielen positiven Rückmeldungen, nicht mehr verändert. Kleinere Anpassungen werden in der Projektierung nochmals geprüft.

Wohnraum

Der Wunsch, dass die Gemeinde preisgünstigen Wohnraum zur Verfügung stellen muss, wird oft genannt. Die Gemeinde wird sich mit diesem Thema auseinandersetzen. Insbesondere für die weitere Planung im südöstlichen Teil der Bahnhofmatte.